

# Schweizerisches Bundesblatt.

54. Jahrgang. II.

Nr. 14.

2. April 1902.

---

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.*  
*Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp — Inserate franko an die Expedition.*  
*Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

---

## Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1901.

### G. Post- und Eisenbahndepartement.

#### I. Eisenbahnwesen.

##### A. Allgemeines.

##### 1. Organisation und Personal.

In das Berichtsjahr fiel der Amtsantritt der Generaldirektion und deren Dienstabteilungen, was für das Eisenbahndepartement einen außergewöhnlichen Personalwechsel zur Folge hatte, indem der Departementssekretär, der Direktor der administrativen Abteilung, ein Betriebsbeamter der technischen Abteilung und ein Kanzlist der Departementskanzlei in die Bundesbahnverwaltung übertraten. Die Stellen des Departementssekretärs und des Betriebsbeamten wurden noch im Berichtsjahre wieder besetzt, die erstere durch Beförderung des Sekretär-Adjunkten, welcher als solcher den bisherigen II. Sekretär der administrativen Abteilung zum Nachfolger erhielt. Auch dieser trat aber auf den Jahresschluß in eine entsprechende Stellung bei der Generaldirektion über, so daß wir im Dezember nochmals zur Wahl eines Sekretär-Adjunkten schreiten

mußten. Der Kanzlist der Departementskanzlei wurde nicht ersetzt; die Beweggründe haben wir Ihnen in unserer Botschaft betreffend das Budget für das Jahr 1902 (Seite 307) auseinandergesetzt, auf welche wir uns der Kürze halber zu verweisen erlauben. Auch die Stellen des Direktors und eines II. Sekretärs der administrativen Abteilung ließen wir vakant, weil die Arbeit, welche diesen beiden Beamten obgelegen hatte, in Zukunft zum größten Teil von der Generaldirektion der Bundesbahnen, zum Teil auch vom Sekretariat des Departements zu erledigen sein wird. Dies hatte zur Folge, daß die beiden Inspektoren der administrativen Abteilung dem Departementsvorsteher direkt unterstellt wurden.

Außer diesen durch die Organisierung der Bundesbahnverwaltung direkt oder indirekt verursachten Mutationen im Personalbestand beschränkten sich die Änderungen auf die Wiederbesetzung der Stelle eines Direktors der technischen Abteilung, auf die Ersatzwahl für einen Kontrollingenieur für Specialbahnen, welcher auf Ende Juni die Betriebsleitung einer elektrischen Schmalspurbahn übernommen hatte, und auf die Anstellung eines besonderen Ingenieurs für die Kontrolle der elektrischen Starkstromanlagen. Eine durch Demission vakant gewordene Kanzlistenstelle der Departementskanzlei wurde erst zu Anfang des laufenden Jahres wieder besetzt.

## 2. Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Das Bundesgesetz betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901 haben wir, nachdem die Referendumsfrist am 8. Oktober unbenutzt abgelaufen war, am 11. gleichen Monats in Kraft erklärt.

Das Postulat Nr. 584, durch welches Sie uns einluden, zu prüfen, ob nicht einzelne Bestimmungen dieses Gesetzes eine Abweichung enthalten von den Vorschriften des Transportgesetzes vom 29. März 1893, und für den Fall, daß solche Abweichungen vorliegen, Bericht und Antrag einzureichen für eine entsprechende Revision des Transportgesetzes, konnte im Berichtsjahr nicht mehr erledigt werden. Die Prüfung ist im Gange und wird voraussichtlich in nächster Zeit abgeschlossen werden.

Die im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten Rekurse einiger Kantonsregierungen und Gemeindebehörden gegen unsern Beschluß betreffend Bezeichnung der Nebenbahnen wurden von Ihnen abgewiesen, und zwar vom Ständerat durch Beschluß vom 21. März und vom Nationalrat unterm 19. Dezember,

wobei die Kommission dieses Rates durch ihren Berichterstatter zu Protokoll erklären ließ, daß sie der Überzeugung sei, daß die Einreihung der in den Rekursen erwähnten Linien unter die Nebenbahnen keine Verschlechterung des gegenwärtigen Betriebes bedeuten solle und auch keine Veränderung am bestehenden Bau mit sich bringe, und daß bei einer Änderung der Verkehrsverhältnisse eine Versetzung der Linien in die Klasse der Hauptbahnen immer möglich bleibe.

Über die Vorlage der Baupläne für Neu- oder Umbau von Fabrikanlagen der Eisenbahnen haben wir am 2. April je ein Kreisschreiben an die Kantonsregierungen und an die Eisenbahnverwaltungen erlassen (E. A. S. XVII, 61 und 63). Ein weiteres Kreisschreiben an die gleichen Adressaten vom 15. Juni behandelte die Beobachtung der Vorschriften der auf kantonalem Rechte beruhenden Bau-, Feuer- und Gesundheitspolizei bei Vorlage und Genehmigung von Eisenbahnbauten. (E. A. S. XVII, 74.)

### 3. Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.

Im Prozesse gegen die Gotthardbahn betreffend Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsmäßigen Reinertrages und des Anlagekapitals hat das Bundesgericht am 25. Juni 1901 sein Urteil gefällt. Wir haben angeordnet, daß, wie in den Prozessen gegen die Centralbahn und gegen die Nordostbahn, auch dieses Urteil den Mitgliedern der Bundesversammlung gedruckt zugestellt werde.

Die Jura-Simplon-Bahn hat die zur Berechnung des konzessionsmäßigen Anlagekapitals erforderlichen Aufschlüsse, von welchen im letzten Geschäftsberichte die Rede war, im Anfang des Berichtsjahres gegeben, worauf die Verhandlungen über den Rückkauf ihren Fortgang nahmen. Die letzte Besprechung zwischen den beidseitigen Delegationen fand am 19. April statt. Hierbei verlangte die Jura-Simplon-Bahn außer der regelmäßigen Dividende von  $4\frac{1}{2}\%$  für die Prioritätsaktien und von  $4\%$  für die Stammaktien pro 1900:

|                                                                       |     |             |
|-----------------------------------------------------------------------|-----|-------------|
| 1. als Überschuß des Reinertrages pro 1900                            | Fr. | 3,490,000   |
| 2. Entnahme aus der Reserve von Überschüssen früherer Jahre . . . . . | „   | 900,000     |
| 3. Rückkaufsentschädigung . . . . .                                   | „   | 103,000,000 |

|       |     |                    |
|-------|-----|--------------------|
| Total | Fr. | <u>107,390,000</u> |
|-------|-----|--------------------|

Dagegen offerierte unsere Delegation über die regelmäßige Dividende von  $4\frac{1}{2}$  und 4 % hinaus Fr. 104,000,000, welche der Jura-Simplon-Bahn gestattet hätten:

|                                                                        |                 |
|------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| a. die Prioritäts- und Stammaktien voll abzufinden mit . . . . .       | Fr. 101,120,000 |
| b. die Bons de jouissance einzulösen zu Fr. 10 per Stück mit . . . . . | „ 1,700,000     |
| c. für die Liquidation ferner zu verwenden                             | „ 1,180,000     |
| Total                                                                  | Fr. 104,000,000 |

Dabei war vorausgesetzt, daß von der Simplonsubvention noch die auf den 1. Juni 1901 eingeforderten 15 % von  $\frac{4}{5}$  mit Fr. 1,870,584 einzuzahlen seien und die Subvenienten auf alle Ansprüche gegen den Bund und gegen die Jura-Simplon-Bahn zu verzichten haben, auch soweit sich solche auf die Bundessubvention von  $4\frac{1}{4}$  Millionen beziehen.

Mittelst Zuschrift vom 1. Mai erklärte die Direktion der Jura-Simplon-Bahn, daß weder sie, noch der ständige Ausschuß des Verwaltungsrates diese Offerte annehme. Der Verwaltungsrat war in dieser Angelegenheit gar nicht begrüßt worden. Wir antworteten am 21. gleichen Monats, daß wir diese Ablehnung bedauerten, aber nicht in der Lage seien, das Anerbieten unserer Delegation zu erhöhen. Auf die Anregung der Direktion, der Bund solle die Initiative für die Wiederaufnahme der Verhandlungen ergreifen, könnten wir nicht eintreten, sondern müßten die entsprechenden Schritte der Direktion überlassen. Dabei wurde die bei den frühern Verhandlungen wiederholt abgegebene Erklärung ausdrücklich bestätigt, daß alle gemachten Anerbieten ausschließlich für das Zustandekommen einer gütlichen Verständigung Geltung haben und für den Fall, daß eine solche nicht erzielt werden sollte, keinerlei Verbindlichkeit haben sollten.

Auf dieses Schreiben blieben wir ohne Antwort, so daß die offiziellen Rückkaufsverhandlungen von da an ruhten.

Im Anschlusse hieran mag noch erwähnt werden, daß wir, nachdem die von der Jura-Simplon vorgelegte Baurechnung für das zweite Baujahr des Simplondurchstichs (1. Oktober 1899 bis 30. September 1900) im Betrage von Fr. 10,351,672.59 geprüft und genehmigt worden war, am 9. April die einzubehaltende Subventionsrate für das zweite Baujahr auf 15 %, d. h.

auf Fr. 1,951,200 für die Schweiz und auf L. 480,298 für Italien festsetzten. Die Einzahlungen erfolgten auf den 1. Juni 1901 zu Handen der Jura-Simplon-Bahn.

Durch ihre Beschlüsse vom 10., beziehungsweise 19. Dezember hat die Bundesversammlung dem Vertrag betreffend den freihändigen Ankauf der schweizerischen Nordostbahn durch den Bund vom 1. Juni 1901 und den Verträgen betreffend den Bau der Rickenbahn und den Ankauf der Toggenburgerbahn durch den Bund vom 7. Oktober 1901 die Genehmigung erteilt. Infolge des erstgenannten Vertrages wurden noch vor Ablauf des Berichtsjahres die nötigen Schritte gethan zur Übertragung der Konzessionen für die auf Gebiet des Großherzogtums Baden gelegenen Strecken der Nordostbahn auf den Bund. Die Erledigung dieser Angelegenheit fällt in das laufende Jahr.

Die Verhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen führten am 22. November zum Abschluß eines Vertrages zwischen dem Vorsteher des Eisenbahndepartements und einer Delegation des Verwaltungsrates über den freihändigen Ankauf dieser Bahnunternehmung, dessen Genehmigung wir Ihnen mit unserer Botschaft vom 28. Januar des laufenden Jahres beantragten.

Ein Gesuch, das vom Gemeinderat Bremgarten in den letzten Tagen des Dezembers eingereicht wurde und dahin ging, es sollte der Bund den auf den 1. Mai 1903 zum Rückkauf gekündigten Anteil der Gemeinde Bremgarten an der Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten schon mit Wirkung vom 1. Januar 1902 an übernehmen, konnte im Berichtsjahr nicht mehr erledigt werden.

Dasselbe war der Fall mit einer Eingabe der Regierung des Kantons Aargau, welche mit Rücksicht auf den Übergang der Nordostbahn an den Bund den Nachlaß der sogenannten Nationalbahn-Garantieschuld bezweckte, und mit einem Gesuche der Gemeinde Mellingen um Gewährung eines Bundesanlehens.

Für die Verwaltung der Bundesbahnen war das Berichtsjahr insofern ein bedeutungsvolles, als auf den 1. Juli die Generaldirektion und mit ihr eine Anzahl Dienstabteilungen in Funktion traten. Leider hatte noch im Jahr 1900 der Tod durch den plötzlichen Hinschied des Herrn J. Tschiemer eine

Lücke gerissen, welche unterm 19. Februar durch eine Ersatzwahl ausgefüllt wurde.

Von den vom Bundesrate gewählten Mitgliedern des Verwaltungsrates reichten zwei ihre Demission ein, und zwar das eine infolge seiner Wahl zum Mitglied der Kreisdirektion II, das andere, weil es von seinem Heimatkanton in den Ständerat abgeordnet wurde und nunmehr die Zahl der vom Bundesrat gewählten Mitglieder, welche gleichzeitig der Bundesversammlung angehörten, zehn betragen hätte, statt der vom Gesetz vorgeschriebenen neun. Die eine Ersatzwahl fand noch im Berichtsjahr statt, während die andere ins Jahr 1902 fiel.

Da auf den 1. Januar 1902 die Centralbahn und die Nordostbahn gemäß den entsprechenden Verträgen vom Bund in Betrieb zu nehmen waren, trafen wir unterm 14. Mai die Wahlen für die Kreisdirektion II (Basel) und unterm 27. Dezember diejenigen für die Kreisdirektion III (Zürich).

#### 4. Internationale Verhältnisse.

Die 3. internationale Konferenz in Sachen der technischen Einheit konnte auch in diesem Jahre nicht einberufen werden, da ein Staat die Vorbereitungsarbeiten noch nicht zum Abschluß gebracht hat.

Die Revision der Verzeichnisse der im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen größten Radstände und die Mitteilung der revidierten Verzeichnisse an die Vertragsstaaten fanden in bisheriger Weise statt.

Der Entwurf zu einer Revision des Übereinkommens mit Frankreich betreffend die Schifffahrt auf dem Genfersee war auch in diesem Berichtsjahr noch Gegenstand von Verhandlungen. Eine baldige Erledigung dieser Angelegenheit scheint indessen gesichert.

Die Niederlegung der Ratifikationsurkunden betreffend das am 16. Juni 1898 unterzeichnete Zusatzübereinkommen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr fand in Paris am 10. Juli statt, so daß das Zusatzübereinkommen am 10. Oktober in Kraft treten konnte.

Bezüglich der Thätigkeit des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport erlauben wir uns, wie üblich, auf dessen Geschäftsbericht zu verweisen, welcher zu Ihrer Verfügung steht. Der Beitrag der Schweiz an die Kosten des Centralamtes betrug für das Jahr 1901 Fr. 1681. 38.

## **B. Rechtliche Verhältnisse.**

### **1. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.**

Zu den 69 aus dem Vorjahr unerledigt hinüber genommenen Konzessionsgesuchen kamen im Laufe des Berichtsjahres 12 neue. Ihre Erledigung fanden 8 durch Erteilung der Konzession, 3 durch Ablehnung und 3 durch Rückzug des Gesuches, so daß 67 als unerledigt auf das folgende Jahr übertragen werden mußten. Wie schon früher, bestand auch diesmal das Hindernis der Erledigung in den weitaus meisten Fällen darin, daß die Vernehmlassung der Kantonsregierung, zum Teil auch die Bewilligung zur Straßenbenützung ausstand. Es muß übrigens daraus, daß namentlich bei den ältern, seit fünf und mehr Jahren anhängigen Gesuchen die Petenten sich um das Schicksal ihrer Eingabe nicht mehr kümmerten, geschlossen werden, daß die betreffenden Gesuche als zurückgezogen betrachtet werden können. Eine Umfrage bei den Interessenten und den Kantonsregierungen, die für das laufende Jahr in Aussicht genommen ist, dürfte hierüber Klarheit schaffen.

Über unsere Antragstellung zu Ihren Händen mit Bezug auf eine Reihe von Projekten, die mehr oder weniger ausgesprochen die Konkurrenzierung von Linien des Bundesbahnnetzes entweder direkt bezwecken oder doch mittelbar zur Folge haben werden, werden wir uns, wie dies im letztjährigen Geschäftsberichte in Aussicht gestellt wurde, nunmehr, da die Entscheidung des Tarifgesetzes über die Instradierung gefallen ist, so bald als möglich schlüssig machen. Die Entscheidung ist aus dem Grunde nicht einfach, weil durch die bekannte Lösung der Instradierungsfrage (Artikel 21 des Tarifgesetzes) die Stellung der Bundesbahnen im Vergleich zu den bisherigen Hauptbahnen eine Beeinträchtigung erfahren hat, so daß man sich fragen muß, ob das Prinzip der sozusagen unbeschränkten Konzessionierung von Eisenbahnprojekten, das im Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 proklamiert wurde, auch in Zukunft noch seine Berechtigung habe?

Im Berichtsjahr wurden drei Konzessionen, welche infolge unbenützten Fristablaufes erloschen waren, erneuert; von sechs Gesuchen um Konzessionsänderung wurden fünf durch Ihre Zustimmung erledigt, während das sechste wieder zurückgezogen wurde.

Konzessionsübertragungen fanden zwei statt, unter gleichzeitiger Verlängerung der für die Einreichung der vorchriftsmäßigen Vorlagen angesetzten Frist. Ferner wurden die verschiedenen Konzessionen, welche auf den Namen der Neuenburger Straßenbahnen lauteten, in eine einzige zusammengefaßt. Dagegen konnte die Vereinheitlichung der Konzessionen der Rhätischen Bahn, die im Artikel 1 des Bundesbeschlusses vom 30. Juni 1898 betreffend Bewilligung einer Bundessubvention für ein Schmalspurbahnnetz in Graubünden (E. A. S. XV, 275) vorgeschrieben wurde, noch nicht durchgeführt werden. Ein vom Eisenbahndepartement aufgestellter Entwurf zu einer einheitlichen Konzession befand sich am Schluß des Berichtsjahres noch bei der Bahnverwaltung und der Kantonsregierung zur Vernehmlassung.

Von 53 Fristverlängerungsgesuchen konnten 50, weil unbeanstandet, von uns bewilligt werden, während Sie zwei auf unseren Antrag verweigerten und einem Gesuche, gegen welches von den Urhebern eines Konkurrenzprojektes Einsprache erhoben worden war, entsprachen.

Teils durch unbenutzten Ablauf der Fristen, teils infolge Verweigerung einer Fristverlängerung sind 16 Konzessionen erloschen. Die Zahl der am Schluß des Berichtsjahres noch in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen betrug 121.

Betriebsverträge, beziehungsweise Nachträge zu solchen, haben Sie im ganzen 7 genehmigt, jeweilen unter den üblichen Vorbehalten. Eine Bahngesellschaft, welche den Betrieb ihrer Linie einer Privatfirma übertragen hatte, hat auf Ende Juni den Betriebsvertrag gelöst und ist zum Selbstbetrieb übergegangen.

Statuten von neugegründeten Gesellschaften hatten wir nur zwei zu genehmigen, sowie sechs Änderungen bestehender Statuten.

Für einen der beiden Vertreter des Bundes im Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn, welcher im Berichtsjahre gestorben war, trafen wir im Dezember eine Ersatzwahl. In der Ver-

tretung des Bundes in den Verwaltungen der Hauptbahnen traten einzig die Veränderungen ein, welche der Übergang der Centralbahn und der Nordostbahn an den Bund eo ipso mit sich brachten.

## 2. Finanzausweise und Kautionen.

Dem Finanzausweis für zwei neue Linien wurde unter Vorbehalt die Genehmigung erteilt. Eine Hinterlage von Kautionen hat nicht stattgefunden.

## 3. Expropriation.

Die Zahl der neuen Schätzungskommissionen, welche im Berichtsjahr bestellt wurden, beschränkt sich auf zwei; dagegen mußten infolge Ablebens oder Rücktrittes eine beträchtliche Anzahl Ersatzwahlen vorgenommen, beziehungsweise beim Bundesgericht und bei Kantonsregierungen veranlaßt werden.

Von 8 Einsprachen gegen die Abtretungspflicht wurden fünf durch Abweisung, eine durch teilweise Guttheilung, eine durch Rückzug und eine durch Anerkennung seitens der Expropriantin erledigt.

In einem einzigen Falle mußte einem gemäß Artikel 46 des Expropriationsgesetzes gestellten Gesuch um Besitzeinweisung entsprochen werden.

Von 10 Gesuchen um Bewilligung zur Anwendung des außerordentlichen Expropriationsverfahrens wurden zwei nachträglich wieder fallen gelassen, den übrigen 8 konnten wir entsprechen.

Eine ganze Reihe von Anfragen, Beschwerden und andern Eingaben fanden auch im Berichtsjahr teils durch Beschlüsse des Bundesrates, teils durch Verfügungen des Eisenbahndepartements ihre Erledigung. So wurde ein Gesuch, die Expropriantin zu einer nochmaligen Planaufgabe zu verpflichten, abgewiesen. In einem andern Falle wurde eine Bahnverwaltung, welche sich geweigert hatte, gewisse Entschädigungsbegehren der Schätzungskommission zum Entscheid vorzulegen, auf das Gesuch der Impetranten angehalten, die Schätzungskommission einzuberufen. Der in unserem letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte Entscheid, mit welchem wir ein Begehren um Verpflichtung einer Bahn-

gesellschaft zur Erstellung harter Bedachung zu gunsten eines Privaten abgewiesen hatten, wurde vom Anwalt des Petenten auf dem Rekurswege vor Ihr Forum gezogen; wir haben Ihnen am 9. Dezember hierüber berichtet. Einer Bahnverwaltung, welche das Gesuch gestellt hatte, es möchte durch den Bundesrat festgestellt werden, daß in Bezug auf einen Landstreifen, über dessen Erwerbung sie sich mit der Eigentümerin vertraglich geeinigt hatte, die Abtretungspflicht gemäß dem Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 bestehe, daß somit keine Handänderungsgebühr zu bezahlen sei, wurde geantwortet, daß der Bundesrat nach bisheriger Praxis erst dann und nur da einen Entscheid über die Abtretungspflicht zu fällen habe, wo diese vom Expropriaten bestritten werde. Hieran könne der Umstand, daß möglicherweise die den Eigentumsübergang vermittelnde kantonale Behörde eine Handänderungsgebühr beanspruche, nichts ändern.

#### **4. Pfandbuch.**

Nach vorausgegangener Publikation, die in keinem Falle eine Einsprache zur Folge hatte, wurden neun Verpfändungen für einen Gesamtbetrag von Fr. 9,555,000 bewilligt.

Vom Pfandbuchführer wurden mit dem Vermerke des Pfandbucheintrages versehen 4131 Titel im Gesamtwert von Fr. 3,740,000; mit dem Lösungszeichen 4455 Titel im Gesamtwert von Fr. 4,205,100.

### **C. Technische Kontrolle.**

#### **I. Bahnbau und Bahnunterhalt.**

##### **Planvorlagen.**

Die im Berichtsjahr behandelten und genehmigten, beziehungsweise erledigten Planvorlagen für neue Bahnlinien, für Ergänzungs- und Umbauten aller Art auf den im Betrieb stehenden Linien, für das Rollmaterial, sowie für elektrische Starkstromleitungen im Bereiche von Bahnlinien und für industrielle Anschlußgeleise, verteilen sich wie folgt:

| Planvorlagen.                                                                                       | Neue<br>Bahnlinien. | Ergänzungs- und Umbauten.  |             | Zusammen. |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------------------------|-------------|-----------|
|                                                                                                     |                     | Bahnhöfe und<br>Stationen. | Freie Bahn. |           |
| <i>Allgemeine Baupläne und Profile:</i>                                                             |                     |                            |             |           |
| Situationspläne . . . . .                                                                           | 53                  | —                          | 30          | 83        |
| Längenprofile . . . . .                                                                             | 30                  | —                          | 1           | 31        |
| Sammlungen von Querprofilen . . . . .                                                               | 23                  | —                          | —           | 23        |
| <i>Normal- und Specialpläne:</i>                                                                    |                     |                            |             |           |
| Normalprofile für Unterbau . . . . .                                                                | 8                   | —                          | —           | 8         |
| Erdbauten und Mauern . . . . .                                                                      | —                   | 36                         | 6           | 42        |
| Tunnelbauten . . . . .                                                                              | 3                   | —                          | 3           | 6         |
| Brücken und Durchlässe . . . . .                                                                    | 248                 | 96                         | 154         | 498       |
| Ufer- und Schutzbauten . . . . .                                                                    | 1                   | —                          | 6           | 7         |
| Wegbauten inkl. Wegübergänge . . . . .                                                              | 30                  | 5                          | 6           | 41        |
| Oberbau inkl. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen . . . . .                                     | 72                  | 23                         | 16          | 111       |
| Stationen und Haltstellen . . . . .                                                                 | 60                  | 1                          | —           | 61        |
| Erweiterungen und Geleiseanlagen in Stationen . . . . .                                             | 1                   | 62                         | —           | 63        |
| Stationshochbauten inkl. Perronanlagen und Perrondächer . . . . .                                   | 146                 | 256                        | 2           | 404       |
| Stationseinrichtungen (Wasserversorgung, Beleuchtung, Kranen,<br>Brückenwagen, Putzgruben . . . . . | 15                  | 66                         | —           | 81        |
| Mechanische Einrichtungen für Seilbahnen inkl. Kabel und<br>Rollen . . . . .                        | 9                   | 12                         | —           | 21        |
| Leitungen und Kraftstationen für elektrische Bahnen . . . . .                                       | 65                  | 3                          | —           | 68        |
| Wärterhäuser (inkl. Brunnen), Bahnanschluß u. Bahnbewachung . . . . .                               | 10                  | 55                         | 6           | 71        |
| Signale (inkl. Telegraph und Telephon), Centralweichenstel-<br>lungen und Riegelungen . . . . .     | 9                   | 28                         | 16          | 53        |
| Rollmaterial (inkl. Remisen und Werkstätten) . . . . .                                              | 98                  | 81                         | —           | 179       |
| Zusammen                                                                                            | 881                 | 724                        | 246         | 1851      |
| Bahnkreuzungen durch elektrische Starkstromanlagen und Parallelleitungen, Anzahl Projekte . . . . . |                     |                            |             | 107       |
| Industrielle Verbindungsgeleise . . . . .                                                           |                     |                            |             | 27        |

## 1. Bahnbau.

### Neue Bahnlinien.

Das Berichtsjahr hat eine sehr rege Bauthätigkeit zu verzeichnen. Es befanden sich im ganzen 32 Bahnlinien beziehungsweise Bahnstrecken im Bau (in den beiden vorhergehenden Jahren je 30). Zu den auf Ende 1900 unvollendet gebliebenen Linien kamen im Laufe des Jahres 12 neue hinzu, nämlich:

Gürbethalbahn (II. Sektion: Pfandersmatt-Thun),  
Saignelégier-Glovelier,  
Murten-Ins,  
Birseckbahn,  
Wetzikon-Meilen,  
Seilbahn Kriens-Sonnenberg,  
Tramway Neuenburg (Vauseyon-Peseux-Corcelles),  
Straßenbahn Schaffhausen (Bahnhof-Breite),  
Bremgarten-Dietikon,  
Aarau-Schöftland,  
Trambahn Luzern (Kreuzstutz-Emmenbrücke und Kriens Post-Sonnenberg),  
Basler Straßenbahnen (Provisorische Linie Schützenmattstraße-Gewerbeausstellung).

Die Hauptverhältnisse der 32 Baulinien sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

| Baulinien. |                                                          | Baulänge. | Gewöhnlicher Minimalradius. | Maximalsteigung. | Tunnel. |              | Brücken über 10 m. |              | Anzahl eigener Stationen resp. Haltestellen. |
|------------|----------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------|------------------|---------|--------------|--------------------|--------------|----------------------------------------------|
|            |                                                          |           |                             |                  | Zahl.   | Gesamtlänge. | Zahl.              | Gesamtlänge. |                                              |
|            | <i>Normalspurbahnen.</i>                                 | km.       | m.                          | ‰                |         | m.           |                    | m.           |                                              |
| 1          | Jura-Simplon-Bahn :<br>Brig-Iselle (Simplontunnel) . . . | 22,471    | 300                         | 10               | 1       | 19 770       | 1                  | 15           | 1                                            |
| 2          | * Bern-Neuenburg (direkte) . . .                         | 39,619    | 300                         | 18               | 5       | 2 048        | 3                  | 488          | 11                                           |
| 3          | * Ürikon-Bauma . . . . .                                 | 24,100    | 180                         | 27,6             | —       | —            | 9                  | 351          | 6                                            |
| 4          | * Pruntrut-Bonfol . . . . .                              | 10,836    | 250                         | 28               | —       | —            | 1                  | 13           | 4                                            |
| 5          | * Spiez-Frutigen . . . . .                               | 13,859    | 300                         | 15,5             | 1       | 1 601        | 2                  | 72           | 4                                            |
| 6          | Gürbenthalbahn:<br>⊕ I. Sektion (Bern-Pfandersmatt) . .  | 21,418    | 200                         | 22               | —       | —            | 2                  | 54           | 12                                           |
|            | II. Sektion (Pfandersmatt-Thun) . .                      | 9,998     | 250                         | 15               | —       | —            | 1                  | 45           | 2                                            |
| 7          | Erlenbach-Zweisimmen . . . . .                           | 23,750    | 200                         | 25               | 3       | 321          | 4                  | 250          | 9                                            |
| 8          | Vevey-Chexbres . . . . .                                 | 6,850     | 300                         | 38               | 2       | 191          | 2                  | 33           | 1                                            |
| 9          | Saignelégier-Glovelier . . . . .                         | 24,684    | 250                         | 25               | †       | †            | —                  | —            | 8                                            |
| 10         | Murten-Ins . . . . .                                     | 7,170     | 300                         | 12               | —       | —            | —                  | —            | 2                                            |
|            | <i>Schmalspurbahnen (reine).</i>                         |           |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| 11         | Rhätische Bahn:<br>Thusis-St. Moritz (Albulabahn) . .    | 61,800    | 120                         | 35               | 42      | 15 970       | 58                 | 2765         | 14                                           |
|            | Reichenau-Ilanz . . . . .                                | 19,444    | 120                         | 10               | 3       | 578          | 8                  | 262          | 5                                            |
|            | Übertrag                                                 | 284,744   | —                           | —                | 57      | 40 479       | 91                 | 4348         | 79                                           |

† Noch nicht festgelegt. \* 1901 eröffnet. ⊕ 1901 teilweise eröffnet.

| Baulinien.                                           |                                                                                          | Baulänge. | Gewöhnlicher Minimalradius. | Maximalsteigung. | Tunnel. |              | Brücken über 10 m. |              | Anzahl eigener Stationen resp. Haltestellen. |
|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------|------------------|---------|--------------|--------------------|--------------|----------------------------------------------|
|                                                      |                                                                                          |           |                             |                  | Zahl.   | Gesamtlänge. | Zahl.              | Gesamtlänge. |                                              |
|                                                      |                                                                                          | km.       | m.                          | ‰                |         | m.           |                    | m.           |                                              |
|                                                      | Übertrag                                                                                 | 284,744   | —                           | —                | 57      | 40 479       | 91                 | 4348         | 79                                           |
| 12                                                   | Châtel-St. Denis-Bulle-Montbovon .                                                       | 36,850    | 100                         | 32               | 2       | 257          | 3                  | 60           | 19                                           |
| 13                                                   | * Châtel-St. Denis-Palézieux . . . .                                                     | 6,859     | 100                         | 30,8             | —       | —            | —                  | —            | 5                                            |
| 14                                                   | ⊕ Montreux-Montbovon . . . . .                                                           | 21,780    | 40                          | 67               | 7       | 3 130        | 10                 | 256          | †                                            |
| 15                                                   | Chemins de fer électriques veveysans :<br>Vevey-Chamby . . . . .                         | 8,700     | 60                          | 50               | 2       | 128          | 2                  | 88           | 2                                            |
| 16                                                   | Lausanne-Moudon (meist Straßenbahn) . . . . .                                            | 28,203    | 50                          | 78               | —       | —            | —                  | —            | 20                                           |
| 17                                                   | Birseckbahn (meist Straßenbahn) . . .                                                    | 6,310     | 25                          | 50               | —       | —            | 1                  | 20           | 6                                            |
| 18                                                   | Wetzikon-Meilen (meist Straßenbahn)                                                      | 22,500    | 25                          | 65               | —       | —            | —                  | —            | 8                                            |
| <i>Schmalspurbahnen</i><br>(mit Zahnstangenstrecke). |                                                                                          |           |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| 19                                                   | Bex-Gryon-Villars :<br>* Adhäsionsstrecke Gryon-Villars (meist<br>Straßenbahn) . . . . . | 4,261     | 30                          | 60               | —       | —            | —                  | —            | 2                                            |
|                                                      | Übertrag                                                                                 | 420,207   | —                           | —                | 68      | 43 994       | 107                | 4772         | 141                                          |

† Noch nicht festgelegt.

\* 1901 eröffnet.

⊕ 1901 teilweise eröffnet.

| Baulinien. |                                                                             | Baulänge. | Gewöhnlicher Minimalradius. | Maximalsteigung. | Tunnel. |              | Brücken über 10 m. |              | Anzahl eigener Stationen resp. Haltestellen. |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------|------------------|---------|--------------|--------------------|--------------|----------------------------------------------|
|            |                                                                             |           |                             |                  | Zahl.   | Gesamtlänge. | Zahl.              | Gesamtlänge. |                                              |
|            | Übertrag                                                                    | km.       | m.                          | ‰                |         | m.           |                    | m.           |                                              |
|            |                                                                             | 420,207   | —                           | —                | 68      | 43 994       | 107                | 4 772        | 141                                          |
|            | <i>Zahnradbahnen.</i>                                                       |           |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| 20         | Jungfraubahn:<br>⊕⊕ Eigergletscher-Eigerwand . . .                          | 2,182     | 100                         | 250              | 1       | 1 988        | —                  | —            | 2                                            |
|            | <i>Seilbahnen.</i>                                                          |           |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| 21         | * Seilbahn Rigiviertel in Zürich (Geißbergbahn . . . . .                    | 0,304     | 1150                        | 326,7            | —       | —            | 1                  | 45           | 4                                            |
| 22         | Kriens-Sonnenberg . . . . .                                                 | 0,843     | 1150                        | 420              | 1       | 81           | 1                  | 23           | 3                                            |
|            | <i>Tramways.</i>                                                            |           |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| 23         | Elektrische Straßenbahnen im Kanton Genf:<br>⊕⊕⊕ Erweiterung des Netzes . . | 44,500    | 15                          | 115,7            | —       | —            | —                  | —            | —                                            |
| 24         | Limmatthal-Straßenbahn:<br>* Schlieren-Weiningen . . . . .                  | 3,163     | 25                          | 52               | —       | —            | 1                  | 63           | —                                            |
|            | Übertrag                                                                    | 471,149   | —                           | —                | 70      | 46 063       | 110                | 4 903        | 150                                          |

<sup>1</sup> Radius in den Ausweichungen. \* 1901 eröffnet. ⊕⊕ 1899 teilw. eröffnet. ⊕⊕⊕ 1900 u. 1901 teilw. eröffnet.

| Banlinien. |                                                                   | Baulänge. | Gewöhnlicher Minimalradius. | Maximalsteigung. | Tunnel |              | Brücken über 10 m. |              | Anzahl eigener Stationen resp. Haltestellen. |
|------------|-------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------|------------------|--------|--------------|--------------------|--------------|----------------------------------------------|
|            |                                                                   |           |                             |                  | Zahl.  | Gesamtlänge. | Zahl.              | Gesamtlänge. |                                              |
|            | Übertrag                                                          | km.       | m.                          | ‰                |        | m.           |                    | m.           |                                              |
| 25         | Tramway Neuenburg:                                                | 471,149   | —                           | —                | 70     | 46 063       | 110                | 4903         | 150                                          |
|            | * Neuenburg-Vauseyon-Valangin . . .                               | 5,400     | 25                          | 70               | —      | —            | —                  | —            | —                                            |
|            | ⊕ Vauseyon-Peseux-Corcelles . . .                                 | 2,520     | 123                         | 68               | —      | —            | —                  | —            | —                                            |
| 26         | Zentrale Zürichbergbahn:                                          |           |                             |                  |        |              |                    |              |                                              |
|            | * Erweiterung des Netzes . . . . .                                | 0,125     | —                           | 4,8              | —      | —            | —                  | —            | —                                            |
| 27         | * Straßenbahn in Schaffhausen . . .                               | 4,109     | 20                          | 77               | —      | —            | —                  | —            | —                                            |
| 28         | Städtische Straßenbahnen Bern:                                    |           |                             |                  |        |              |                    |              |                                              |
|            | * Muristraße-Breitenrain . . . . .                                | 3,239     | 30                          | 36,4             | —      | —            | —                  | —            | —                                            |
| 29         | Bremgarten-Dietikon . . . . .                                     | 10,820    | 25                          | 60               | —      | —            | —                  | —            | —                                            |
| 30         | * Aarau-Schöftland . . . . .                                      | 10,810    | 25                          | 46               | —      | —            | —                  | —            | —                                            |
| 31         | Trambahn Luzern:                                                  |           |                             |                  |        |              |                    |              |                                              |
|            | ⊕ Kreuzstutz-Emmenbrücke . . . . .                                | 1,758     | 30                          | 49               | —      | —            | —                  | —            | —                                            |
|            | Kriens Post-Sonnenberg . . . . .                                  | 0,365     | 25                          | 60               | —      | —            | —                  | —            | —                                            |
| 32         | Basler Straßenbahnen:                                             |           |                             |                  |        |              |                    |              |                                              |
|            | * Provisorische Linie Schützenmattstraße-Gewerbeausstellung . . . | 0,516     | 13                          | 8                | —      | —            | —                  | —            | —                                            |
|            | Total                                                             | 510,821   | —                           | —                | 70     | 46 063       | 110                | 4903         | 150                                          |

\* 1901 eröffnet,

1901 teilweise eröffnet.

Im Stadium der Projektprüfung befanden sich am Ende des Berichtsjahres folgende Linien:

Appenzellerbahn (Gübsenmoos-St. Gallen),  
 Samaden-Campocologno (Berninabahn),  
 Vevey-Châtel St. Denis.

Die einzelnen Baulinien geben uns zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

### Simpon-Durchstich.

Die Bahngesellschaft hat auch im Berichtsjahr die vorgeschriebenen monatlichen und vierteljährlichen Berichte über den Stand der Arbeiten regelmäßig vorgelegt, welche Berichte den Interessenten, namentlich der italienischen Regierung und den subventionierenden Kantonen, mitgeteilt wurden.

Über den Gang der Arbeiten und andere mit dem Unternehmen im Zusammenhang stehende Verhandlungen und Verhältnisse beschränken wir uns hier auf folgende wesentlichere Mitteilungen.

*Projektstudien.* Nördliche Zufahrtslinie. Die Anfertigung und Vorlage der Projekte für den neuen Bahnhof Brig ist mit Ausnahme einiger Gebäude-Details vollendet; der Hochbau wird übrigens erst nach Fertigstellung des Bahnhofplanums zur Ausführung kommen.

Mit der Kantonsregierung und den Gemeinden Brig und Naters sind von der Jura-Simplon-Bahn über die Erstellung der Zufahrtsstraßen zu diesem Bahnhof Verträge abgeschlossen worden. Auf der Straße für Naters wird eine Brücke über die Rhone erstellt.

Südliche Zufahrtslinie. Am 26. August ist zwischen der Jura-Simplon-Bahn und der italienischen Mittelmeerbahn eine Vereinbarung über den Anschluß der beiderseitigen Linien in Iselle getroffen worden. Die erstere Gesellschaft ist indessen noch nicht im Besitz der offiziellen Genehmigung ihres Tracés zwischen dem Südportal des Tunnels und der Einfahrtsweiche der Station Iselle durch die italienische Regierung.

Das von der Mittelmeerbahn aufgestellte Projekt für den internationalen Bahnhof Domodossola wurde im Dezember der Jura-Simplon-Bahn übermittlelt und wird nun von den interessierten schweizerischen Verwaltungen geprüft, um sodann einer

Konferenz schweizerischer und italienischer Abgeordneter unterbreitet zu werden.

Für die zwei Linien Domodossola-Feriollo-Arona und Arona-Borgomanero-Santhia, welche die Routen Simplon-Mailand und Simplon-Turin abkürzen sollen, hat die italienische Regierung im Dezember die Konzession erteilt.

**Tunnel.** In der Voraussicht, daß der Durchstich des Tunnels auf der Nordseite vor demjenigen auf der Südseite einen erheblichen Vorsprung gewinnen werde, ersuchte die Bauunternehmung um Gestattung einer Modifikation des genehmigten Längenprofils des Tunnels. Diesem Gesuch konnte nicht entsprochen werden, weil die gewünschte Änderung eine unzulässige Vermehrung des Gefälls auf der Südseite zur Folge gehabt hätte.

Das Projekt für die in der Mitte des Tunnels vorgesehene Ausweichstelle wurde am 31. August vom Departement und am 8. November von der italienischen Regierung genehmigt. Nach diesem Projekt gestattet die Anlage die Benutzung einer Strecke des Tunnels II, indem sie letztern mittelst zweier Diagonalen mit dem Tunnel I verbindet, während im internationalen Staatsvertrag vom 25. November 1895 angenommen wurde, daß für die Ausweichung eine Strecke des Tunnels I doppelspurig zu erstellen sei. Die genehmigte Lösung hat den Vorteil, daß sie zwischen den Tunneln I und II eine Verbindung herstellt, welche für den spätern doppelgleisigen Bahnbetrieb von großem Nutzen sein wird.

Nach Einsichtnahme der uns von der Direktion der Jura-Simplon-Bahn mitgeteilten Akten betreffend die Konzession für die Wasserkraft aus der Diveria haben wir die genannte Verwaltung beauftragt, bei der italienischen Regierung die nötigen Vorbehalte in Bezug auf die Beschränkungen geltend zu machen, welche diese Konzession gegenüber der im internationalen Staatsvertrag vom 25. November 1895 und in der Konvention vom 22. Februar 1896 gewährten Vergünstigungen mit sich bringt.

Die Ausführung des Südportals nach dem Projekt der Jura-Simplon-Bahn mit der vom Eisenbahndepartement gutgeheißenen Ventilationsanlage ist von der italienischen Regierung gestattet worden.

**Bau.** Nördliche Zufahrtslinie. Ausgeführt wurden das Mauerwerk des Personentunnels in Brig, die Fundamente der Zollgebäude sowie der Gebäude für den Transit- und den Lokal-

güterverkehr; die Fundamentarbeiten für den Durchgang bei km. 0,666 und das Aufnahmsgebäude sind im Gange und die Auffüllung des Bahnhofplanums schreitet rasch voran.

**Südliche Zufahrtslinie.** Die Bauarbeiten (Einschnitt und Tunnel) zwischen dem Tunnelportal und der Konzessionsgrenze der Jura-Simplon-Bahn bei Iselle sind vollendet.

**Tunnel.** An den Installationsanlagen sind einige Verbesserungen und Ergänzungen angebracht worden. Erstellt sind ferner die gedeckten Galerien, welche den Tunnel mit den Werkplätzen auf der Nord- und Südseite verbinden, sowie in Brig ein Spital für ansteckende Krankheiten.

Die definitive Ventilationsanlage der Nordseite ist vollendet und funktioniert seit dem 18. März.

Der Arbeitsfortschritt im Tunnel selbst ist auf der Nordseite, wo mit Ausnahme einiger kurzen etwas schwierigen Strecken das zu durchbrechende Gestein außerordentlich günstig war, ein sehr befriedigender. Auf der Südseite sind die Arbeiten bis Ende September in normaler Weise, wie im Vorjahr, fortgeschritten. Von da an (km. 4,328) ist an die Stelle des bisher durchfahrenen Antigorio-Gneis Kalkfels getreten, welcher auf etwa 100 m. Länge eine Wassermenge von ca. 700 Liter per Sekunde in den Tunnel geführt hat, nachdem die Bohrung schon bei km. 3,900, im Gneis, auf Quellen mit einem Erguß von ca. 200 Liter per Sekunde gestoßen war. Durch diese Quellen, von welchen mehrere mit sehr starkem Druck sich ergossen haben, sind während zwei Monaten die Bohrarbeiten fast gänzlich unterbrochen worden. Seither ist man aber nach Durchquerung der Kalkschicht und Überwindung der Schwierigkeiten aus dem Wasserandrang mit den Stollen in ein aus zersetztem Kalk-Glimmerschiefer bestehendes Gestein eingetreten, welches einen starken Druck ausübt und nur einen sehr langsamen Arbeitsfortschritt gestattet, so daß in den 3 letzten Monaten des Jahres 1901 der Gesamtfortschritt des Sohlenstollens sich auf 31 m. beschränkt.

Indessen bilden weder die ungünstigen Gesteinsverhältnisse noch der außergewöhnliche Wasserandrang unübersteigliche Hindernisse. Wenn auch die Arbeiten dadurch eine Verzögerung erleiden, so wird diese möglicherweise durch den raschern Fortschritt ausgeglichen werden, welcher sich daraus ergeben wird, daß man aus dem Antigorio-Gneis auf eine Länge von 2 km. früher heraustrat, als vorgesehen war. Dabei ist übrigens zu

bemerken, daß die durch das reichliche Wasser bewirkte Herabminderung der Temperatur um 20° ein schätzbarer Vorteil ist, welcher auf den künftigen Gang der Arbeiten günstig einwirken wird.

Der Gesamtfortschritt des Sohlenstollens auf der Nord- und Südseite des Tunnels entspricht auf 31. Dezember 1901 genau der im Bauprogramm vorgesehenen Leistung.

Die übrigen Arbeiten (Ausweitung und Ausmauerung) sind eher im Vorsprung.

Der Stand der Tunnelarbeiten war

| a. am 31. Dezember 1900:                         | Brig.   | Iselle. | Total.   |
|--------------------------------------------------|---------|---------|----------|
| Sohlenstollen des Tunnels I . .                  | 4119 m. | 3148 m. | 7267 m.  |
| „ „ „ II . .                                     | 4084 „  | 3150 „  | 7234 „   |
| Vollausbruch des Tunnels I . .                   | 3252 „  | 2350 „  | 5602 „   |
| Vollständige Ausmauerung des Tunnels I . . . . . | 2873 „  | 2020 „  | 4893 „   |
| b. am 31. Dezember 1901:                         |         |         |          |
| Sohlenstollen des Tunnels I . .                  | 6335 m. | 4428 m. | 10763 m. |
| „ „ „ II . .                                     | 6194 „  | 4473 „  | 10667 „  |
| Vollausbruch des Tunnels I . .                   | 5352 „  | 3740 „  | 9092 „   |
| Vollständige Ausmauerung des Tunnels I . . . . . | 5109 „  | 3469 „  | 8578 „   |

Der im Jahr 1901 erzielte Fortschritt der Sohlenstollen im Tunnel I beträgt demnach 3496 m., was für 360 Arbeitstage eine Durchschnittsleistung von 9,71 m. per Tag, gegen 3401 m. oder 9,44 m. per Tag im Jahr 1900 ergibt.

Der höchste Tagesdurchschnitt beträgt auf der Nordseite 6,93 m. (im Dezember), auf der Südseite 5,63 m. (im März).

Die Durchschnittszahl der per Tag beschäftigten Arbeiter betrug:

| Im Januar 1901:             | in Brig.    | in Iselle.  | Total.      |
|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Außerhalb des Tunnels . . . | 575         | 652         | 1227        |
| Im Tunnel . . . . .         | 1348        | 1183        | 2531        |
| Total                       | <u>1923</u> | <u>1835</u> | <u>3758</u> |
| Im Dezember 1901:           |             |             |             |
| Außerhalb des Tunnels . . . | 605         | 319         | 924         |
| Im Tunnel . . . . .         | 1324        | 972         | 2296        |
| Total                       | <u>1929</u> | <u>1291</u> | <u>3220</u> |

Die Bauausgaben für den Tunnel samt Zufahrtslinien, d. h. für die Bahnstrecke Brig-Iselle, bezifferten sich bis Ende des II. Baujahres (30. September 1900) auf rund Fr. 18 000 000, und stellen sich auf Ende des III. Baujahres (30. September 1901) auf ca. Fr. 28 000 000.

Die Verminderung der Arbeiterzahl in Iselle ist eine Folge des langsamern Baufortschritts auf der Südseite; im September waren daselbst im Durchschnitt 1510 Arbeiter beschäftigt.

Im ganzen bleibt der Arbeitsfortschritt von Jahr zu Jahr ein konstanter. Während derselbe im Jahr 1899 3747 m. betrug, würde er im Jahr 1901 ohne den auf beiden Bauplätzen stattgefundenen Arbeiterstreik und die auf der Südseite eingetretenen Bauschwierigkeiten 4000 m. überschritten haben.

Der erwähnte Streik (vom 22. Juni bis 7. Juli), wozu sich beinahe sämtliche Arbeiter angeschlossen hatten, endigte, ohne daß die Bauunternehmer den Streikenden irgend welche Zugeständnisse gemacht hätten. Es läßt sich hieraus schließen, daß die Arbeitsverhältnisse auf den Tunnel-Bauplätzen als normale gelten können; denn im Gegensatz zu den Bergbau- und Industriearbeitern, welche sozusagen genötigt sind, an ihrem Geburtsort zu arbeiten, zieht der Eisenbahnarbeiter nach Belieben von einem Bauplatz zum andern, auf denjenigen länger verweilend, wo er die für ihn vorteilhaftesten Verhältnisse findet.

Auf den Bauplätzen am Simplon ist für die Wohlfahrt der Arbeiter reichlich gesorgt. Die Bauunternehmung hat auf der Nord- und auf der Südseite des Tunnels Konsumanstalten zur Verfügung gestellt, wo sie den Arbeitern die Lebensmittel zum Selbstkostenpreis verkauft; ferner bestehen daselbst Arbeiterwohnungen, Kantinen, Badenanstalten mit Trockenräumen für die Kleider, ein Waschhaus, wohin die aus dem Tunnel kommenden Arbeiter durch eine Galerie gelangen, welche sie gegen Erkältungen schützt. Die Unternehmer haben auch eine ausschließlich von ihnen unterhaltene Hilfskasse gegründet und einen vollständigen Sanitätsdienst eingerichtet, verbunden mit einem Spital, der mit allem modernen Komfort ausgerüstet ist.

Die Zahl derjenigen Arbeiter, welche sich in Brig und Iselle mehr oder weniger wohllich eingerichtet haben, ist denn auch verhältnismäßig ganz beträchtlich, wie dies die vielen dort wohnenden italienischen Arbeiterfamilien beweisen, für welche mehrere Schulen errichtet werden mußten. So sind in Brig und Naters Kleinkinderschulen gegründet worden, welche von 140

Kindern besucht werden, ferner 3 Knabenschulen mit einer Schülerzahl von 150 und eine Mädchenschule mit 40 Schülerinnen. In Iselle wurde außer besondern Schulen auch eine Kirche erstellt.

Bemerkenswert ist endlich, daß die jeden Monat aus Brig und Naters per Postmandat nach Italien geschickten Geldsummen ca. Fr. 40 per Versender betragen; zu den Versendern gehört ungefähr der fünfte Teil der Arbeiter, eine Verhältniszahl, die ganz beträchtlich erscheint, wenn man bedenkt, daß die ledigen Arbeiter, sowie diejenigen, welche ihre Familien bei sich haben, ihre Ersparnisse nicht versenden.

\*                      \*

Die direkte Linie Bern-Neuenburg konnte nach längern Unterhandlungen über ihren provisorischen Anschluß an die Bahnhöfe Bern und Neuenburg am 1. Juli dem Betrieb übergeben werden. Die Regelung dieser Anschlußfragen werden wir im folgenden Kapitel „Bahnhöfe“ näher erörtern.

Im Zeitraum vom 1. Juni bis 14. August wurden ferner die normalspurigen Nebenbahnen Üriikon-Hinwil-Bauma, Pruntrut-Bonfol, Spiez-Frutigen, sowie die Strecke Weißenbühl (Bern)-Pfandersmatt-Wattenwil der I. Sektion der Gürbenthalbahn in Betrieb gesetzt.

Mit Bezug auf letztere Linie folgte am 9. November die Eröffnung des Güterverkehrs auf der Anfangsstrecke Ladewand-Weißenbühl, wodurch zunächst der Übergang der Güter auf die in den Bahnhof Bern einmündenden Linien ermöglicht wurde. Die Einführung der Personenzüge der Gürbenthalbahn in diesen Bahnhof wird erst nach vollendeter Erweiterung desselben bewerkstelligt werden können.

Auf der II. Sektion: Pfandersmatt-Thun wurden die Bauarbeiten im Herbst in Angriff genommen. Die Frage der Einführung in den Bahnhof Thun ist indessen noch pendent geblieben.

Nach dem derzeitigen Stand der Bauarbeiten auf den normalspurigen Nebenbahnen Erlenbach-Zweisimmen und Vevey-Chexbres werden diese beiden Linien im Jahre 1902 eröffnet werden können.

Von den neu hinzugekommenen Normalspurbahnen Saignelégier-Glovelier und Murten-Ins ist bis jetzt nur die erstere in Ausführung begriffen.

Das Vorhaben der Bahngesellschaft Saignelégier-Glovelier, geschlossene Felseinschnitte mit steilen, zum Teil sogar senkrechten, stellenweise bis zu 20 m. hohen Böschungen zu erstellen, wurde hierseits beanstandet und die zulässige Maximaltiefe solcher Einschnitte mit steilen Böschungen auf 10 m. festgesetzt, in der Meinung, daß tiefere Einschnitte oben gehörig erweitert oder aber durch Tunneln ersetzt werden sollen.

Die Strecke Murten-Ins, deren Bauprojekt am 25. Oktober genehmigt worden ist, soll als Fortsetzung der Linie Freiburg-Murten, die gegenwärtig für elektrischen Betrieb umgebaut wird, ebenfalls elektrisch betrieben werden. Für die Stromzuführung wird hier, zum erstenmal in der Schweiz, das unter anderm auf der Salève-Bahn bei Genf im Betrieb stehende System, nämlich Kontaktschienen neben dem Geleise, zur Verwendung kommen.

Auf der Schmalspurbahn Thusis-St. Moritz (Albulabahn) wurden die Unterbauarbeiten eifrig fortgesetzt, und es konnte im Frühling auch die Strecke Bevers-Samaden-Celerina in Angriff genommen werden, nachdem das bezügliche Bauprojekt unterm 12. März die Genehmigung erhalten hatte. Die schon im Vorjahre begonnenen Unterhandlungen über das Trace der Endstrecke Celerina-St. Moritz beziehungsweise die Lage der Station St. Moritz gelangten dagegen erst im Winter zum Abschluß. Durch Bundesratsbeschluß vom 1. November wurde die Projektvariante der Gemeinde St. Moritz mit Station auf Cote 1807 oder eventuell 1800 m. über Meer, in Anbetracht der großen technischen, ästhetischen und finanziellen Nachteile dieser Lösung, abgelehnt und dem Vermittlungsprojekt der Rhätischen Bahn vom 31. Juli 1901 mit Station bei Punt da Piz (1778 m. über Meer), in Übereinstimmung mit dem Votum der Kantonsregierung, die generelle Genehmigung erteilt.

Im 5866 m. langen Albulatunnel war der Stand der Arbeiten am 31. Dezember 1901 folgender:

|                     | Richtstollen.  | Fertiger Tunnel. |
|---------------------|----------------|------------------|
| Nordseite . . . . . | 2027 m.        | 1350 m.          |
| Südseite . . . . .  | 2098 „         | 930 „            |
| Total               | <u>4125 m.</u> | <u>2280 m.</u>   |

Verglichen mit dem Stand auf Ende 1900 ergeben sich für das Jahr 1901 folgende Fortschritte:

|                     | Richtstollen.  | Fertiger Tunnel. |
|---------------------|----------------|------------------|
| Nordseite . . . . . | 822 m.         | 525 m.           |
| Südseite . . . . .  | 1458 „         | 658 „            |
| Total               | <u>2280 m.</u> | <u>1183 m.</u>   |

Bis Mitte des Jahres wurde auf der Nordseite infolge ungünstiger Gesteinsverhältnisse fast kein Fortschritt erzielt. Erst nach Anfahrung des Granites und Einrichtung der Maschinenbohrung ergab sich ein befriedigender Arbeitsgang.

Auf der Südseite waren die Gesteinsverhältnisse normal und der Fortschritt im Richtstollen ein regelmäßiger. Die größten Fortschritte im Richtstollen wurden im Monat Oktober erreicht, mit einem mittleren täglichen Fortschritt von 11,92 m., d. h. 6,37 m. auf der Nord- und 5,55 m. auf der Südseite.

Der Wasserzudrang betrug auf der Nordseite das ganze Jahr hindurch circa 230—240 Sekundenliter; auf der Südseite ist derselbe von 13 auf 65 Sekundenliter gestiegen.

Auf der Schmalspurbahn Reichenau-Ilanz sind die Unterbauarbeiten etwa zur Hälfte ausgeführt.

Die Bauarbeiten der elektrischen Schmalspurbahn Châtel-Bulle-Montbovon schreiten nur langsam vorwärts; sie sind zur Zeit überall im Gang, ausgenommen auf dem Gebiet der Gemeinden Bulle und La Tour-de-Trême, für welche Strecke das allgemeine Bauprojekt noch nicht spruchreif ist. Dem Vorschlag der Bahnverwaltung, in Bulle einen eigenen, von demjenigen der Bulle-Romont-Bahn unabhängigen Bahnhof zu erstellen, konnte hierseits, gemäß der in analogen Fällen befolgten Praxis (Lenzburg, Chur etc.), nicht zugestimmt werden, weil eine solche Anlage die Abwicklung des durchgehenden Verkehrs erschweren und somit der Tendenz des Art. 30 des Eisenbahngesetzes widersprechen würde.

Dieser Vorschlag wurde übrigens auch von der Bulle-Romont-Bahn als unannehmbar bezeichnet. Die seither geführten Verhandlungen über eine unsern Forderungen entsprechende Bahnhofanlage dürften demnächst zum Abschluß gelangen.

Langwierige Unterhandlungen und Projektstudien veranlaßte auch die Tracewahl für die Strecke Châtel-St. Denis-Semsaies (Km. 0—5,296). Der bezügliche Entscheid wurde vom Bundesrat unterm 23. Juli getroffen, und zwar zu gunsten des von der Bahn und der Gemeinde befürworteten, in letzter Stunde auch

von der Kantonsregierung nicht mehr beanstandeten tiefliegenden Traces längs des Lussy-Sees, gegenüber dem technisch ungünstigeren, aber 317 m. kürzeren hochliegenden Trace über Prayoud.

Die im Vorjahr in Angriff genommene elektrische Schmalspurbahn Châtel-St. Denis-Palézieux konnte am 29. April dem Betrieb übergeben werden.

Auf der elektrischen Schmalspurbahn Montreux-Montbovon wurde die Anfangsstrecke Montreux-Les Avants fertig erstellt und am 17. Dezember eröffnet. Die nachträglich von der Bahnverwaltung beschlossene Verbreiterung des Wagenprofils von 2,26 m. auf das auch von den beiden letztgenannten Bahnen und der Linie Vevey-Chamby angenommene Maß von 2,70 m. hatte zur Folge, daß schon vom Vorjahr her fertig erstellte Teile des Bahnkörpers entsprechend verbreitert werden mußten. Mit diesen Umbauten wurde auch eine Vergrößerung des Minimalhalbmessers der Kurven von 35 auf 40 m. durchgeführt.

In Ausführung begriffen sind die Bauarbeiten der Strecke zwischen Les Avants und dem Ostportal des Jaman-Tunnels (Km. 10,9—15,2) deren Bauprojekt unterm 1. November genehmigt wurde. Der Jaman-Tunnel, das Hauptobjekt der ganzen Linie, hat eine Länge von 2450 m.; er wird geradlinig und einspurig erstellt.

Auf der elektrischen Schmalspurbahn Vevey-Chamby sind die Bauarbeiten ziemlich weit vorgeschritten. In das Berichtsjahr fällt die Genehmigung einer Traceänderung bei der Station St. Léger-La Chiésaz, womit bezweckt wurde, den Anschluß der Linie Vevey-Châtel-St. Denis zu erleichtern, bezw. nach dieser Station zu verlegen. Dagegen sind die Ausführungsprojekte für die Einführung der Linie in den Bahnhof Vevey und die Station Chamby noch ausstehend. Es sei hier noch erwähnt, daß die beiden Eisenbahngesellschaften Vevey-Chamby und Vevey-Châtel-St. Denis sich unter der Firma „Compagnie des chemins de fer électriques veveysans“ zu einer neuen Gesellschaft vereinigt haben.

Die Bauarbeiten der elektrischen Schmalspurbahn Lausanne-Moudon gehen ihrer Vollendung entgegen. Dagegen konnte bis jetzt eine Verständigung über den Anschluß dieser Bahn an die Tramways lausannois nicht erzielt werden.

Die neu hinzugekommenen elektrischen Schmalspurbahnen von Basel über Dornach nach Arlesheim und von Wetzikon nach Meilen sind noch nicht in Angriff genommen worden.

Von der elektrischen Schmalspurbahn Bex-Gryon-Villars konnte am 10. Juni auch die letzte Sektion, d. h. die obere Straßenbahnstrecke Gryon-Villars, dem Betrieb übergeben werden.

An der Jungfraubahn rücken die Tunnelarbeiten langsam gegen die Station Grindelwaldblick (Km. 4,1) vor.

Die Seilbahn Rigiviertel in Zürich (Geißbergbahn) wurde am 4. April eröffnet; gleichzeitig auch eine kleine Verlängerung der Zentralen Zürichbergbahn von der Rigistraße bis zur untern Station der Seilbahn. Die neu in Angriff genommene Seilbahn Kriens-Sonnenberg wird einspurig mit automatischer Ausweichung erstellt und mit einem festen elektrischen Motor ausgerüstet.

Für die im Berichtsjahr ausgeführten, beziehungsweise in Angriff genommenen Tramwaylinien kommt wiederum ausschließlich Meterspur und elektrischer Betrieb mit oberirdischer Stromzuführung in Anwendung. In Genf wurde der Umbau der alten Linien der Genfer Schmalspurbahnen für elektrischen Betrieb, sowie der „Compagnie générale des Tramways suisses“ auf Meterspur nahezu vollendet, und es konnten im Laufe des Berichtsjahres vier neue, beziehungsweise umgebaute Strecken eröffnet werden. In das Jahr 1901 fällt ferner die Umgestaltung der Stammlinien der städtischen Straßenbahnen Bern behufs Einführung des elektrischen Betriebes an Stelle des bisherigen Preßluft- und Dampfbetriebes. Am 16. November wurde der Preßluftbetrieb der Linie Bärengaben-Friedhof definitiv eingestellt, während die Eröffnung des elektrischen Betriebs auf der Dampftramlinie Länggasse-Großwaben im Berichtsjahre noch nicht erfolgen konnte.

Wie im letztjährigen Bericht erwähnt, wurden die Niveaufkreuzungen der Limmatthal-Straßenbahn mit den Nordostbahnlinien Altstetten-Zug bei Altstetten und Aarau-Zürich in der Station Schlieren, gemäß der in analogen Fällen befolgten Praxis, nur unter der Bedingung gestattet, daß diese Kreuzungen von besetzten Tramwaywagen nicht befahren werden dürfen. Von dieser Praxis wurde im Berichtsjahr in zwei Fällen abgewichen. Der eine betrifft die Kreuzung der am 19. November eröffneten elek-

trischen Straßenbahn Aarau-Schöffland mit der als Nebenbahn erklärten Centralbahnlinie Zofingen-Suhr, bei der Station Ober-Entfelden; der andere die Kreuzung der nach Emmenbrücke zu verlängernden Trambahn Luzern mit der Bern-Luzern-Bahn bei Fluhmühle. Die Gestattung dieser beiden Kreuzungen erfolgte im Sinne des Art. 7 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 über Bau und Betrieb der Nebenbahnen, d. h. unter Anordnung der zur Wahrung der Betriebssicherheit erforderlichen Vorkehrungen (in der Hauptsache Ablenkungsweichen, die mit den Deckungssignalen der gekreuzten Bahn verriegelt sind). Während eine derart gesicherte Kreuzung mit der nur geringen Verkehr aufweisenden Nebenbahn Zofingen-Suhr ohne weiteres zulässig erschien, waren für den Entscheid im Falle Fluhmühle namentlich die bedeutenden technischen Schwierigkeiten einer Unter- oder Überführung der Traminie, sowie der günstige Umstand ausschlaggebend, daß die Kreuzung in unmittelbarer Nähe einer schon bestehenden Signalstation stattfinden soll. Immerhin wurde hier ein Zurückkommen auf die Bewilligung eines durchgehenden Trambetriebes ausdrücklich vorbehalten, und es sind die Unterhandlungen zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen über die zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen noch nicht zum Abschluß gelangt.

Zum Teil veranlaßt durch den erwähnten Entscheid in Sachen der Niveaureuzung in Fluhmühle hatte die Limmatthal-Straßenbahn mittelst Eingaben vom 26. Juni und 3. Juli das Gesuch eingereicht um nachträgliche Aufhebung der einschränkenden Bestimmungen hinsichtlich der Befahrung ihrer Niveaureuzungen bei Altstetten und Schlieren. Dieses Gesuch wurde in einer späteren Eingabe vom 1. Oktober auf die Niveaureuzung in offener Linie bei Altstetten beschränkt, und es ist dasselbe in Behandlung in dem Sinne, daß die Bahnverwaltung zunächst eingeladen wurde, die hier naheliegende Frage der gänzlichen Beseitigung der Niveaureuzung durch Erstellung einer Unterführung nochmals näher zu prüfen. Dabei wurde auch auf die verschiedenen Umstände hingewiesen, die eine Vergleichung mit dem Fall Fluhmühle als unzutreffend erscheinen lassen. Die weitem Verhandlungen in dieser Angelegenheit fallen in das Jahr 1902.

Daß die Frage der Niveaureuzungen besondere Aufmerksamkeit seitens der Aufsichtsbehörde verdient, wird durch den im Dezember bei Lyon stattgefundenen Unfall (Zertrümmerung eines Tramwagens durch einen Schnellzug) neuerdings erwiesen.

Die Arbeiten für die Verlegung der Elsässerlinie bei Basel wurden im Frühjahr vollendet. Die Eröffnung dieser Linie, sowie des Vorprovisoriums im Bahnhof Basel fand am 12. Mai statt.

Wir erwähnen an dieser Stelle noch den im Berichtsjahr beschlossenen und zum Teil durchgeführten Umbau der bisher mit Wasserübergewicht betriebenen Seilbahn Lauterbrunnen-Grütsch auf elektrischem Betrieb mit festem Motor unter gleichzeitiger Vergrößerung des Fassungsvermögens der Wagen. Durch diesen Umbau wird sowohl die Leistungsfähigkeit als die Betriebssicherheit der Anlage erhöht.

In Sachen des in den beiden letzten Geschäftsberichten erwähnten, letztmals auf 1. August 1900 erneuerten Gesuches der Appenzellerbahn um Erteilung der Baubewilligung für ihre Anschlußlinie Gübsenmoos-St. Gallen wurde nach langen schriftlichen und konferenziellen Verhandlungen am 9. März zwischen der Appenzellerbahn und den Vertretern der Bodensee-Toggenburg-Bahn ein neuer Stundungsvertrag abgeschlossen, demzufolge die Appenzellerbahn ihr Gesuch bis zum 31. Dezember 1901 zurückzog.

\*

\*

\*

°

Im Berichtsjahre wurden folgende Bahnlinsen oder Bahnstrecken nach erfolgter amtlicher Kollaudation dem Betrieb übergeben:

|                                                                                  | Eröffnungsdatum. |
|----------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 1. Tramways électriques Genève:                                                  |                  |
| a. Sécheron-Versoix . . . . .                                                    | 3. April         |
| b. Place Eaux-vives-Rondpoint de Plainpalais (Teilstücke der Linien Nr. 4 und 6) | 1. Oktober       |
| c. Vérenaz-Hermance . . . . .                                                    | 24. Dezember     |
| 2. Seilbahn Rigi viertel in Zürich (Geißbergbahn) . . . . .                      | 4. April         |
| 3. Zentrale Zürichbergbahn:                                                      |                  |
| Rigistraße-Geißbergweg . . . . .                                                 | 4. April         |
| 4. Limmatthal-Straßenbahn:                                                       |                  |
| Schlieren-Weiningen . . . . .                                                    | 7. April         |
| 5. Palézieux-Châtel St. Denis . . . . .                                          | 29. April        |

## Eröffnungsdatum.

6. Straßenbahn in Schaffhausen :
    - a. Schaffhausen-Neuhausen . . . . . 11. Mai
    - b. Bahnhof-Breite . . . . . 1. Juli
  7. Basler Straßenbahnen :
    - Provisorische Linie Schützenmattstraße-  
Gewerbeausstellung . . . . . 15. Mai
  8. Üriikon-Bauma . . . . . 1. Juni
  9. Gryon-Villars . . . . . 10. Juni
  10. Bern-Neuenburg (direkte) . . . . . 1. Juli
  11. Städtische Straßenbahnen in Bern :
    - Muristraße-Breitenrain . . . . . 1. Juli
  12. Trambahn Luzern :
    - Kreuzstutz-Fluhmühle . . . . . 11. Juli
  13. Pruntrut-Bonfol . . . . . 13. Juli
  14. Spiez-Frutigen . . . . . 25. Juli
  15. Tramways Neuchâtel :
    - a. Place Pury-Vauseyon . . . . . 10. August
    - b. Vauseyon-Valangin . . . . . 16. Oktober
    - c. Vauseyon-Peseux . . . . . 9. November
  16. Gürbenthalbahn :
    - a. Weißenbühl-Pfandersmatt . . . . . 14. August
    - b. Ladenwand-Weißenbühl (km. 0- 2,<sub>200</sub>),  
Eröffnung des Güterverkehrs . . . . . 9. November
  17. Aarau-Schöftland (Personen- und Gepäck-  
verkehr) . . . . . 19. November
  18. Montreux-Montbovon :
    - Montreux-Les Avants . . . . . 17. Dezember
- Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt  
cirka 173 km.

**Bahnhöfe und Stationen.**

Bahnhof Zürich. Die innere Umgestaltung des Auf-  
nahmsgebäudes wurde weitergeführt und das im Vorjahre be-  
gonnene Bahnpostgebäude vollendet. Ferner wurde eine Quer-  
halle über dem Kopfperron der Westlinien fertig erstellt.

Die im vorjährigen Bericht erwähnte Rekursbeschwerde der Regierung von Zürich in Sachen der Hauptreparaturwerkstätten harrt noch der Erledigung durch die Bundesversammlung und es konnte infolgedessen das Ausführungsprojekt für eine Werkstättenanlage zwischen Zürich und Altstetten noch nicht behandelt werden.

In Bezug auf den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet Zürich erinnern wir daran, daß die von der Nordostbahn in Ausführung der Bundesratsbeschlüsse vom 2. März und 17. Juli 1900 eingereichten Vorlagen, nämlich das Ausführungsprojekt für die Hochlegung der Strecke Bahnhof-Sihlhölzli und die vergleichenden Studien über den Umbau der Strecke Sihlhölzli-Wollishofen, am Ende des Vorjahres noch bei der Regierung von Zürich in Behandlung waren. Zu Anfang des Berichtsjahres beschloß nun der Zürcher Ingenieur- und Architektenverein, die ganze Umbaufrage ebenfalls zu studieren und die Resultate dieser Prüfung in einem Bericht niederzulegen. Die Regierung sah sich veranlaßt, die ihr vom genannten Verein angebotene Mitwirkung anzunehmen und - - in teilweiser Abweichung von ihrer früheren Stellungnahme — eine nochmalige Prüfung der Frage des Umbaues vom Bahnhof Zürich bis Wollishofen im Zusammenhang zu beantragen. In Zustimmung zu diesem durch die damaligen Umstände gerechtfertigten Antrag beschloß der Bundesrat unterm 15. Februar, es sei die Ausführung seines grundsätzlichen Entscheides vom 2. März 1900 in Sachen Hochlegung der Strecke Bahnhof-Sihlhölzli einstweilen zu sistieren. Zu dem schon im März erschienenen Bericht des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins, der statt der Hochlegung eine Tieferlegung der Linie von Zürich bis Wollishofen als geeignetste Lösung empfiehlt, hat die Kantonsregierung bisher nicht Stellung genommen.

Centralbahnhof Basel. Die Arbeiten für die Erstellung des provisorischen Personenbahnhofes auf dem Terrain des verlegten Güterbahnhofes und der südlichen Bahnhofserweiterung wurden eifrig gefördert. Von den provisorischen, sehr geräumigen Hochbauten sind das Aufnahmsgebäude, 2 Eilgutschuppen, 2 Nebengebäude, ein Dienst- und ein Postgebäude im Rohbau fertig erstellt; auch ist der Oberbau in der Hauptsache verlegt. In das Berichtsjahr fällt ferner die Erstellung der St. Margarethen-Straßenbrücke über dem tiefergelegten Bahnhofsteil, sowie der Bau der Güterstraßen-Passerelle und des definitiven Lokomotiv-Depots an der Nauenstraße.

Gegen die im letztjährigen Bericht erwähnten Entscheide des Bundesrates vom 24. Juli und 16. März 1900 betreffend die Überführung der Bruderholzstraße und die Beseitigung der Passerelle an der Solothurnerstraße wurde von der Regierung des Kantons Basel-Stadt unterm 10. Juni der Rekurs an die Bundesversammlung ergriffen. Die bezügliche Antwort des Bundesrates (Bericht vom 2. Dezember) schließt mit dem Antrage, es wolle die Bundesversammlung auf die Rekurseingabe wegen Inkompetenz nicht eintreten. Die Behandlung einer ergänzenden Rekurschrift vom 18. Januar abhin fällt in das laufende Jahr.

**Badischer Bahnhof Basel.** Infolge von Expropriationsschwierigkeiten konnten die Umbauarbeiten nicht begonnen werden. Auch sind die Ausführungspläne zu dem unterm 15. September 1900 genehmigten generellen Umbauprojekt noch ausstehend.

**Bahnhof Bern.** Nach unserem vorjährigen Bericht hat das Ausführungsprojekt der Centralbahn für die Einführung der Bern-Neuenburg-Bahn schon unterm 25. Juni 1900 die Genehmigung erhalten. Die Erweiterungsbauten wurden jedoch nicht begonnen, weil die Bern-Neuenburg-Bahn die ihr auferlegte Kautionsleistung nicht leisten konnte. Erst zu Anfang des Berichtsjahres gelang es dem Departement, zwischen den Beteiligten eine Vermittlung herbeizuführen, welche durch unsern Beschluß vom 15. Februar sanktioniert wurde. Die Hauptpunkte dieses Vergleiches sind: Die Herabsetzung der von der Bern-Neuenburg-Bahn an die Centralbahn zu leistenden Kautionsleistung von Fr. 753 000 auf Fr. 600 000; die Beschränkung der Bareinzahlung auf Fr. 250 000 und die Verpachtung des zur Bahnhofserweiterung notwendigen Areals der großen Schanze durch den Staat Bern. Von dem jährlichen Pachtzins von Fr. 15 500 darf die Centralbahn einen von der Bern-Neuenburg-Bahn allfällig nicht bezahlten Teil der jährlichen Quote von Fr. 15 500 zurückbehalten, welche dieselbe für Verzinsung und Amortisation der noch schuldigen Kautionssumme von Fr. 350 000 jährlich während 60 Jahren an die Centralbahn zu entrichten hat. Über die grundsätzliche Frage der Kostenbeteiligung seitens der Bern-Neuenburg-Bahn wurde der Entscheid des Bundesgerichtes vorbehalten.

Nach erfolgter Genehmigung dieses Vergleiches schritt die Centralbahn sofort zur Vergebung der Arbeiten und es wurden im Berichtsjahr die Verbreiterung des Bahnhofplanums und die Verlängerung der Schanzenstraßenbrücke nahezu vollendet. Die Einführung der unterm 1. Juli eröffneten Bern-Neuenburg-Bahn

erfolgte unter diesen Umständen in provisorischer Weise unter Benutzung der bestehenden Anlagen, wobei die Zugszahl möglichst beschränkt wurde.

**Bahnhof Neuenburg.** Auch hier bedingte die Einführung der Bern-Neuenburg-Bahn eine Erweiterung der bestehenden Anlagen und es wurden hierfür unterm 15. Mai nach längeren Verhandlungen zwei Projekte eingereicht: ein Projekt für den provisorischen Anschluß der genannten Bahn, das hierseits unterm 31. Mai genehmigt wurde und außer einigen Geleiseänderungen die für die Dauer des Provisoriums notwendigen Signal- und Riegelungsanlagen umfaßte; ferner ein Projekt für die Gesamterweiterung des Bahnhofes, das sobald als möglich ausgeführt werden soll. Die Genehmigung dieses Projektes, dessen Kosten zu Fr. 990 000 veranschlagt sind, erfolgte am 31. August. Mit der Bauausführung konnte indessen infolge einiger noch unerledigten Anstände bis jetzt nicht begonnen werden.

**Bahnhof Biel.** Mit Bezug auf das im vorjährigen Bericht erwähnte generelle Projekt für einen in den „Brühlmatten“, östlich des bestehenden Bahnhofes, zu erstellenden neuen Güter- und Rangierbahnhof nebst Lokomotiv-Depotanlagen wurde das Berichtsjahr durch Expropriationsverhandlungen ausgefüllt. Für den Umbau des Personenbahnhofes hat sodann die Jura-Simplon-Bahn unterm 14. Oktober ein Vorprojekt eingereicht, das im Sinne früherer Abmachungen eine Höherlegung des Bahnplanums um 2,80 m. und die Unterführung der dortigen Straßen vorsieht. Dem hiesseitigen Verlangen, für eine noch vor dem allgemeinen Umbau des Bahnhofes auszuführende Unterführung der Nidaustraße ein definitives Projekt vorzulegen, war die Bahnverwaltung schon vorher nachgekommen, jedoch mit der Erklärung, daß sie die sofortige Ausführung dieses Projektes ablehnen müsse. Um die Erledigung der ganzen Umbaufrage zu fördern, wurde eine Konferenz zwischen sämtlichen Beteiligten in Aussicht genommen; die Abhaltung desselben fällt in das nächste Berichtsjahr.

**Bahnhof La Chaux-de-Fonds.** Die Arbeiten für den Umbau des Bahnhofes nach dem unterm 13. März 1900 genehmigten Projekt wurden programmgemäß fortgesetzt; die zweite Bauperiode ist nahezu abgeschlossen. Die wichtigste während des Berichtsjahres genehmigte Planvorlage betrifft das neue nun in Ausführung begriffene Aufnahmsgebäude.

**Bahnhof Lausanne.** Die im Vorjahr begonnenen Unterbauarbeiten für die Verbreiterung des Bahnhofplanums wurden wesentlich gefördert.

**Bahnhof Örlikon und Verbindungsgeleise Örlikon-Seebach.** Das von der Nordostbahn unterm 13. Februar vorgelegte bereinigte Umbauprojekt konnte bis jetzt nicht genehmigt werden, weil von der Kantonsregierung neuerdings Abänderungsbegehren gestellt wurden, deren Beantwortung durch die Nordostbahn beziehungsweise durch die Bundesbahnen noch aussteht.

**Bahnhof St. Gallen.** Die im Vorjahr begonnenen Unterbauarbeiten im neuen Güterbahnhof westlich der St. Leonhards-Straßenüberführung wurden in der Hauptsache zu Ende geführt; letztere Straßenüberführung, sowie die weiter westlich über den Güterbahnhof, führende Vonwilbrücke konnten gegen Ende des Jahres dem Verkehr geöffnet werden. Langwierige Unterhandlungen veranlaßte die Frage der Unterbringung der Zolllokale, die infolge der projektierten Beseitigung des jetzigen Zoll- und Lagerhauses verlegt werden müssen. Gegenüber dem Vorschlag des kaufmännischen Direktoriums von St. Gallen, die Einrichtungen für den Zolldienst mit einem vom Handelsstand in der Davidsbleiche zu erstellenden Lagerhause zu vereinigen, beharrte die eidgenössische Zollverwaltung darauf, daß die zolldienstliche Abfertigung des gesamten Güterverkehrs in gewöhnlicher Fracht mit Einschluß des Niederlagsverkehrs und der zur Veredlung bestimmten Waren vereinigt und die dafür nötigen Lokalitäten im neuen Güterschuppen auf der Geltenwilerbleiche beschafft werden müssen. Die Bahnverwaltung hatte ihrerseits die Erstellung eines besondern Zollschuppens auf dem Platze gegenüber dem Güterschuppen in Vorschlag gebracht. Nach erfolgter Ablehnung dieses Vorschlages seitens der Zollverwaltung wurde unterm 1. November von der Bahnverwaltung ein Projekt für einen Zoll- und Güterschuppen vorgelegt, mit dem sich die Zollverwaltung grundsätzlich einverstanden erklären konnte. Einige Abänderungsvorschläge der letztern sollen in dem noch einzureichenden definitiven Projekt berücksichtigt werden.

Auf die Einreichung einer Gesamtvorlage für den Umbau des Personenbahnhofes konnte infolge der noch unabgeklärten Frage der Einmündung der Appenzellerbahn nicht gedrungen werden. Dagegen wurden einige die Genehmigung des Gesamtplanes nicht präjudizierende Detailvorlagen erledigt, nämlich die

Projekte für eine neue Lokomotivremise, ein neues Dienstgebäude und eine Wagenremise; im fernern ein Programm für eine Konkurrenzausschreibung zur Erlangung von Entwürfen für das neue Aufnahmsgebäude in St. Gallen. Die Genehmigung dieses Programms, in welches mit unserer Zustimmung auch die Verwaltungsräume der zukünftigen Kreisdirektion der Bundesbahnen aufgenommen wurden, erfolgte lediglich in der Meinung, daß vor der Ideen-Konkurrenz die Zahl und der Flächeninhalt der im neuen Gebäude unterzubringenden Betriebs- und Verwaltungsräume wenigstens approximativ festzustellen sei.

**Bahnhof Romanshorn.** Die im letzten Bericht besprochenen Geleiseänderungen, sowie die Verlängerung und Verbreiterung der Perrons wurden im Berichtsjahr ausgeführt. Dagegen konnten die Verhandlungen über die hierseits unterm 7. Dezember 1900 verlangte Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes, womit namentlich die Schaffung größerer Zolllokale bezweckt wird, bis jetzt nicht zum Abschluß gebracht werden.

**Bahnhof Glarus.** Nach jahrelangem Drängen seitens der Kantonsregierung und der Aufsichtsbehörde hat die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen endlich die nötigen Vorbereitungen getroffen für die Erweiterung der Geleiseanlagen und hauptsächlich die Erstellung eines neuen, den jetzigen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Aufnahmsgebäudes. Am 18. Mai wurden die bezüglichen Planvorlagen vom 4. Oktober 1900 und 25. März 1901 genehmigt. Die Bauarbeiten konnten indessen nicht begonnen werden, weil über die Situation des Aufnahmsgebäudes am Ende des Berichtsjahres noch Anstände bestanden. Infolge Ankaufes einer in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs gelegenen geräumigen Fabrikanlage wird das Projekt für die Verbesserung der Geleiseanlagen bedeutend erweitert.

Von andern Bahnhof- und Stationsumbauten, die im Berichtsjahr begonnen, beziehungsweise fortgesetzt wurden, oder im Stadium der Projektprüfung sich befanden, erwähnen wir folgende: Renens, Vivis (Güterbahnhof), Montreux, St. Maurice, Sitten, Palézieux, Sonceboz, Delsberg, Laufen, Thun, Herzogenbuchsee, Olten, Aarau, Uster, Brunnen, Erstfeld und Bellinzona.

### **Ausbau auf zweite Spur.**

Neu erstellt und im Juni 1901 dem Betrieb übergeben wurde das zweite Geleise der Strecke Granges-Siders (6,6 km.)

Nach Genehmigung der Bauvorlagen befand sich Ende 1901 im Bau die zweite Spur der Strecken Lausanne-Conversion, Chexbres-Palézieux (Oberbau bereits gelegt) und Gampel-Brig (Unterbau ausgeführt).

Für die Strecken Immensee-Goldau (Gotthardbahn), Oberwinterthur-Felben (Linie Winterthur-Romanshorn) und Croy-Vallorbe (Jura-Simplon-Bahn) liegt das allgemeine Bauprojekt zur Genehmigung vor und diese ist für Immensee-Goldau bereits erteilt worden.

## 2. Bahnunterhalt.

### Linien im Betrieb.

|                                                               | Betriebs-<br>länge.<br>km. | Gewöhnlicher<br>Minimal-<br>radius.<br>m. | Maximal-<br>steigung.<br>‰ |
|---------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|
| <b>I. Hauptbahnen.</b>                                        |                            |                                           |                            |
| Von der Jura-Simplon-Bahn . . . . .                           | 786,348                    | 300                                       | 25                         |
| „ „ Nordostbahn . . . . .                                     | 681,313                    | 300                                       | 20                         |
| „ „ Centralbahn . . . . .                                     | 321,844                    | 300                                       | 26                         |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .                          | 278,172                    | 300                                       | 20                         |
| Von der Gotthardbahn . . . . .                                | 262,690                    | 300                                       | 27                         |
| Bern-Neuenburg (Direkte Linie) . . . . .                      | 42,892                     | 300                                       | 18                         |
| Jura Neuchâtelois . . . . .                                   | 39,563                     | 300                                       | 27                         |
| Genève-Eaux-Vives (Landesgrenze bei Anne-<br>masse) . . . . . | 3,992                      | 350                                       | 20                         |
| <b>Total</b>                                                  | <b>2416,814</b>            |                                           |                            |

### Ausländische Bahnen auf Schweizer- gebiet:

|                                                                        |               |        |    |
|------------------------------------------------------------------------|---------------|--------|----|
| Badische Staatsbahnen . . . . .                                        | 41,163        | 300    | 16 |
| Paris-Lyon-Méditerranée (Genève-La<br>Plaine) . . . . .                | 15,344        | 400    | 12 |
| Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen (Basel-<br>St. Ludwig) . . . . .       | 3,951         | 1000   | 9  |
| Österreichische Staatsbahnen bei Buchs<br>und St. Margrethen . . . . . | 2,793         | 380    | 8  |
| Rete Mediterranea (bei Chiasso) . . . . .                              | 0,236         | gerade | 0  |
| <b>Total</b>                                                           | <b>63,487</b> |        |    |

| Betriebs-<br>länge.<br>km. | Gewöhnlicher<br>Minimal-<br>radius.<br>m. | Maximal-<br>steigung.<br>‰ |
|----------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|
|----------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|

## II. Nebenbahnen.

### a. Normalspurbahnen:

|                                                                                                                                                                                           |         |     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-----|----|
| Von der Jura-Simplon-Bahn (Pont-Val-<br>lorbe, Palézieux-Lyß und Fribourg-<br>Yverdon) . . . . .                                                                                          | 141,413 | 150 | 38 |
| Von der Nordostbahn (Sulgen-Goßau,<br>Oberglatt-Niederweningen, Effretikon-<br>Kloten-Örlikon, Örlikon-Otelfingen,<br>Wettingen-Suhr, Effretikon-Hinwil und<br>Glarus-Lintthal) . . . . . | 126,021 | 200 | 20 |
| Von der Centralbahn (Herzogenbuchsee-<br>Solothurn-Lyß, Zofingen-Aarau, Brugg-<br>Hendschikon, Wohlen-Bremgarten und<br>Pratteln-Schweizerhall) . . . . .                                 | 78,520  | 300 | 15 |
| Gotthardbahn (Cadenazzo-Locarno) . . . . .                                                                                                                                                | 12,457  | 300 | 8  |
| Schweizerische Seethalbahn (meist Straßen-<br>bahn) . . . . .                                                                                                                             | 49,885  | 160 | 37 |
| Schweizerische Südostbahn . . . . .                                                                                                                                                       | 49,201  | 150 | 50 |
| Emmenthalbahn . . . . .                                                                                                                                                                   | 42,250  | 250 | 15 |
| Burgdorf-Thun (elektrisch) . . . . .                                                                                                                                                      | 40,214  | 250 | 25 |
| Tößthalbahn . . . . .                                                                                                                                                                     | 39,508  | 250 | 30 |
| Langenthal-Huttwil-Wolhusen . . . . .                                                                                                                                                     | 39,331  | 250 | 25 |
| Thunerseebahn . . . . .                                                                                                                                                                   | 30,328  | 180 | 15 |
| Urikon-Bauma . . . . .                                                                                                                                                                    | 25,200  | 180 | 28 |
| Toggenburgerbahn . . . . .                                                                                                                                                                | 24,852  | 240 | 10 |
| Freiburg-Murten . . . . .                                                                                                                                                                 | 22,279  | 200 | 30 |
| Gürbenthalbahn I. Sektion: Bern (Laden-<br>wand) - Pfandersmatt . . . . .                                                                                                                 | 21,420  | 200 | 22 |
| Sihlthalbahn . . . . .                                                                                                                                                                    | 18,876  | 150 | 25 |
| Bulle-Romont . . . . .                                                                                                                                                                    | 18,189  | 250 | 25 |
| Traverthalbahn . . . . .                                                                                                                                                                  | 14,141  | 200 | 14 |
| Spiez-Frutigen . . . . .                                                                                                                                                                  | 13,433  | 300 | 15 |
| Pont-Brassus . . . . .                                                                                                                                                                    | 13,259  | 200 | 21 |
| Spiez-Erlenbach . . . . .                                                                                                                                                                 | 11,462  | 200 | 15 |
| Porrentruy-Bonfol . . . . .                                                                                                                                                               | 10,800  | 250 | 28 |
| Ütlibergbahn . . . . .                                                                                                                                                                    | 9,180   | 150 | 70 |
| Wald-Rüti . . . . .                                                                                                                                                                       | 6,570   | 270 | 25 |
| Önsingen-Balsthal . . . . .                                                                                                                                                               | 4,015   | 270 | 12 |
| Orbe-Chavornay (zum Teil Straßenbahn,<br>elektrische Motorwagen) . . . . .                                                                                                                | 3,890   | 200 | 25 |
| Kriens-Luzern (Gütergeleise) . . . . .                                                                                                                                                    | 2,896   | 120 | 30 |

Total 869,699

## b. Schmalspurbahnen:

## Rhätische Bahn:

Landquart-Davos . . . . . 49,978

Landquart-Thusis . . . . . 41,181

| Betriebs-<br>länge.<br>km. | Gewöhnlicher<br>Minimal-<br>radius.<br>m | Maximal-<br>steigung.<br>‰ |
|----------------------------|------------------------------------------|----------------------------|
|----------------------------|------------------------------------------|----------------------------|

91,159

100

45

Genfer Schmalspurbahnen (Straßen-  
bahnen), und zwar:Genève-St. Julien (Landes-  
grenze). . . . . 7,098

Genève-Lancy . . . . . 3,393

Genève-Chancy . . . . . 17,165

Genève-St. Georges . . . . . 3,200

Genève-Ferney (Grenze) . . . . . 4,847

Genève-Vernier . . . . . 5,066

Genève-Veigy (Grenze) . . . . . 10,396

Genève-Jussy . . . . . 11,540

Plainpalais-Cornavin (Verbin-  
dungs- und Güterlinien). . . . . 1,452

65,652

50

60

Saignelégier-Chaux-de-Fonds . . . . . 26,341

100

40

Appenzellerbahn . . . . . 25,460

100

37

Yverdon-St. Croix . . . . . 24,167

100

44

Lausanne-Echallens-Bercher (meist  
Straßenbahn) . . . . . 22,875

100

40

Bière-Apples-Morges . . . . . 19,082

100

35

Frauenfeld-Wil (meist Straßenbahn) . . . . . 17,584

60

46

Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds . . . . . 16,153

100

40

Waldenburgerbahn (meist Straßenbahn) . . . . . 13,535

60

30

Birsigthalbahn (teilweise Straßenbahn) . . . . . 12,210

60

40

Neuchâtel-Cortailod-Boudry (teilweise  
Straßenbahn, elektrischer Betrieb) . . . . . 10,981

100

86

Montreux-Les Avants (I. Sektion der Linie  
Montreux-Monthovon, elektrisch) . . . . . 10,800

40

67

Apples-l'Isle . . . . . 10,378

100

25

Bern-Muri-Worb (zum Teil Straßenbahn) . . . . . 9,701

50

36,3

Tramelan-Tavannes . . . . . 8,731

80

40

Châtel-St. Denis-Palézieux (elektrisch) . . . . . 6,791

100

30

Rigi-Kaltbad-Scheidegg . . . . . 6,619

105

50

Genève-Veyrier (elektrisch) . . . . . 5,548

50

50

Grütsch-Mürren (elektrisch) . . . . . 4,279

50

50

Brenets-Loche . . . . . 4,246

150

30

Sissach-Gelterkinden (meist Straßenbahn,  
elektrisch) . . . . . 3,148

60

15

Total 415,668

|                                                                           | Betriebs-<br>länge.<br>km. | Gewöhnlicher<br>Minimal-<br>radius.<br>m. | Maximal-<br>steigung.<br>‰ |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|
| <i>c. Schmalspurbahnen mit Zahnstangen-<br/>strecken:</i>                 |                            |                                           |                            |
| Brünigbahn . . . . .                                                      | 57,508                     | 120                                       | 120                        |
| Visp-Zermatt . . . . .                                                    | 35,050                     | 80                                        | 125                        |
| Berner Oberlandbahnen . . . . .                                           | 23,446                     | 100                                       | 120                        |
| Stansstad-Engelberg (elektrisch) . . . . .                                | 22,518                     | 100 u. 50                                 | 250 u. 50                  |
| Appenzeller Straßenbahn (St. Gallen-Gais,<br>meist Straßenbahn) . . . . . | 13,062                     | 30                                        | 92                         |
| Bex-Gryon-Villars (elektrisch, zum Teil<br>Straßenbahn) . . . . .         | 13,070                     | 25 u. 80                                  | 60 u. 200                  |
| Aigle-Leysin (zum Teil Straßenbahn,<br>elektrisch) . . . . .              | 6,785                      | 30 u. 80                                  | 99 u. 230                  |
| Total                                                                     | 172,420                    |                                           |                            |

|                                                | System der<br>Zahnstange. | Betriebs-<br>art. | Betriebs-<br>länge.<br>km. | Maximal-<br>steigung.<br>‰ |
|------------------------------------------------|---------------------------|-------------------|----------------------------|----------------------------|
| <i>d. Zahnradbahnen:</i>                       |                           |                   |                            |                            |
| Wengernalpbahn . . . . .                       | Riggenbach                | Dampf             | 17,836                     | 250                        |
| Arth-Rigibahn . . . . .                        | "                         | "                 | 11,806                     | 200                        |
| Gornergratbahn . . . . .                       | Abt "                     | Elektrisch        | 9,022                      | 200                        |
| Generosobahn . . . . .                         | "                         | Dampf             | 8,891                      | 220                        |
| Glyon-Rochers de Naye . . . . .                | "                         | "                 | 7,621                      | 220                        |
| Rothornbahn . . . . .                          | "                         | "                 | 7,580                      | 250                        |
| Rorschach-Heiden-Bahn . . . . .                | Riggenbach                | "                 | 7,463                      | 90                         |
| Schynige Platte-Bahn . . . . .                 | "                         | "                 | 7,250                      | 250                        |
| Vitznau-Rigibahn . . . . .                     | "                         | "                 | 6,858                      | 250                        |
| Pilatusbahn . . . . .                          | Locher                    | "                 | 4,270                      | 480                        |
| Jungfraubahn (I. und<br>II. Sektion) . . . . . | Strub                     | Elektrisch        | 2,882                      | 250                        |
| Trait-Planches . . . . .                       | Riggenbach                | "                 | 0,302                      | 148,7                      |
| Total                                          |                           |                   | 91,046                     |                            |

|                                   | Betriebsmotor.    | Bremsmittel.      | Betriebs-<br>länge.<br>km. | Maximal-<br>steigung.<br>‰ |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|----------------------------|----------------------------|
| <i>e. Seilbahnen:</i>             |                   |                   |                            |                            |
| Stanserhornbahn . . . . .         | Elektricität      | Zangenbremse      | 3,600                      | 600                        |
| Biel-Magglingen . . . . .         | Wasserübergewicht | Z. St. Riggenbach | 1,625                      | 320                        |
| Beatenbergbahn . . . . .          | "                 | "                 | 1,800                      | 400                        |
| Vevey-Charbonne-Pélerin . . . . . | Elektricität      | Zangenbremse      | 1,514                      | 580                        |
| Lausanne-Ouchy . . . . .          | Turbine           | Adhäsionsbremse   | 1,476                      | 120                        |
| S. Salvatorebahn . . . . .        | Elektricität      | Z. St. Abt        | 1,507                      | 600                        |
| Rheineck-Walzenhausen . . . . .   | Wasserübergewicht | Z. St. Riggenbach | 1,218                      | 260                        |

Übertrag 12,840

|                          | Betriebsmotor.    | Bremsmittel.       | Betriebslänge.<br>km. | Maximalsteigung.<br>‰ |
|--------------------------|-------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|
| Übertrag                 |                   |                    | 12,840                |                       |
| Cossonay-gare J. S.      | Wasserübergewicht | Z. St. Abt         | 1,211                 | 130                   |
| Lauterbrunnen-Grütsch    | "                 | Z. St. Riggensbach | 1,207                 | 600                   |
| Gurtenbahn . . .         | Elektricität      | Zangenbremsen      | 1,021                 | 330                   |
| Biel-Leubringen . .      | "                 | "                  | 0,892                 | 360                   |
| Bürgenstockbahn . .      | "                 | Z. St. Abt         | 0,827                 | 575                   |
| Dolderbahn . . .         | "                 | Zangenbremsen      | 0,799                 | 177,5                 |
| Ragaz-Wartenstein        | Wasserübergewicht | Z. St. Riggensbach | 0,760                 | 310                   |
| Reichenbachfallbahn      | Elektricität      | Zangenbremsen      | 0,661                 | 600                   |
| Schatzalpbahn . . .      | "                 | "                  | 0,640                 | 480                   |
| Territet-Glyon . . .     | Wasserübergewicht | Z. St. Riggensbach | 0,553                 | 570                   |
| Lausanne-Signal . .      | Benzinmotor       | Zangenbremsen      | 0,455                 | 290                   |
| Ecluse-Plan . . .        | Wasserübergewicht | Z. St. Riggensbach | 0,368                 | 370                   |
| Gießbachbahn . . .       | "                 | "                  | 0,320                 | 320                   |
| Lausanne-gare J. S.      | Turbine           | "                  | 0,314                 | 116                   |
| Rigiviertelbahn (Zürich) | Elektricität      | Zangenbremse       | 0,304                 | 327                   |
| St. Gallen-Mühleck .     | Wasserübergewicht | Z. St. Riggensbach | 0,300                 | 228                   |
| Lugano-Bahn. G. B.       | "                 | Z. St. Abt         | 0,287                 | 240                   |
| Zürichbergbahn . . .     | Elektricität      | "                  | 0,163                 | 260                   |
| Gütschbahn . . .         | Wasserübergewicht | Z. St. Riggensbach | 0,153                 | 530                   |
| Neuveville-St. Pierre    | "                 | "                  | 0,107                 | 550                   |
| Marzilibahn . . .        | "                 | "                  | 0,101                 | 309                   |
| Total                    |                   |                    | 23,933                |                       |

## f. Tramways:

## Tramways électriques de Genève:

a. Altes Netz (Pferdetraction, elektrische Motorwagen und Lokomotiven) . . .

| Betriebslänge.<br>km. | Gewöhnlicher Minimalradius.<br>m. | Maximalsteigung.<br>‰ |
|-----------------------|-----------------------------------|-----------------------|
| 10,731                | 24—40                             | 57                    |
| 34,750                | 15                                | 50                    |

b. Neues Netz (elektrische Motorwagen)  
Städtische Straßenbahn Zürich (elektrische Motorwagen) . . .

|        |       |    |
|--------|-------|----|
| 22,593 | 15—20 | 65 |
|--------|-------|----|

Basler Straßenbahnen (elektrische Motorwagen) . . .

|        |    |    |
|--------|----|----|
| 18,592 | 15 | 73 |
|--------|----|----|

Tramways lausannois (elektrische Motorwagen) . . .

|        |    |     |
|--------|----|-----|
| 15,060 | 20 | 113 |
|--------|----|-----|

Tramways de Neuchâtel (elektrische Motorwagen) . . .

|        |    |    |
|--------|----|----|
| 14,385 | 25 | 70 |
|--------|----|----|

Limmatthal-Straßenbahn (elektrische Motorwagen) . . .

|        |    |    |
|--------|----|----|
| 12,000 | 25 | 35 |
|--------|----|----|

Altstätten-Berneck (elektrische Motorwagen) . . .

|        |    |    |
|--------|----|----|
| 11,239 | 25 | 50 |
|--------|----|----|

Übertrag 139,350

|                                                                                                                    | Betriebs-<br>länge.<br>km. | Gewöhnlicher<br>Minimal-<br>radius.<br>m. | Maximal-<br>steigung.<br>‰ |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|
| Übertrag                                                                                                           | 139,359                    |                                           |                            |
| Städtische Straßenbahnen Bern:                                                                                     |                            |                                           |                            |
| Bärengraben - Bremgarten - Friedhof<br>(elektr. Motorwagen) . . .                                                  | 2927 m.                    |                                           |                            |
| Länggasse - Bahnhof - Groß-<br>waben (Lokomotiven) . . .                                                           | 4756 „                     |                                           |                            |
| Burgernziel - Breitenrain<br>(elektrische Motorwagen) . . .                                                        | 3090 „                     |                                           |                            |
|                                                                                                                    | 10,773                     | 30                                        | 57                         |
| Aarau-Schöftland (elektr. Motorwagen) .                                                                            | 10,716                     | 25                                        | 42,5                       |
| Rolle-Gimel (elektrische Motorwagen) .                                                                             | 10,528                     | 25                                        | 84                         |
| Vevey-Montreux-Chillon (elektrische Mo-<br>torwagen) . . .                                                         | 10,490                     | 30                                        | 34                         |
| Allaman-Aubonne-Gimel (elektrische Mo-<br>torwagen) . . .                                                          | 9,913                      | 40                                        | 60                         |
| Tramway St. Gallen (elektrische Motor-<br>wagen) . . .                                                             | 9,302                      | 15                                        | 67                         |
| Trambahn Luzern (elektr. Motorwagen)                                                                               | 9,370                      | 20                                        | 46                         |
| Zürich-Örlikon-Seebach (elektrische Mo-<br>torwagen) . . .                                                         | 5,500                      | 75                                        | 64                         |
| Bieler Tramway (Pferdebahn) . . . . .                                                                              | 4,672                      | 22—40                                     | —                          |
| Tramway Lugano (elektr. Motorwagen) .                                                                              | 4,538                      | 20                                        | 47                         |
| Zentrale Zürichbergbahn (Zürich-Flun-<br>tern, mit Abzweigung nach Oberstraß,<br>elektrische Motorwagen) . . . . . | 4,228                      | 16                                        | 70                         |
| Straßenbahn in Schaffhausen (elektrische<br>Motorwagen) . . . . .                                                  | 3,993                      | 18                                        | 55                         |
| Stansstad-Stans (elektrische Motorwagen)                                                                           | 3,455                      | 90                                        | 11                         |
| Tramway in La Chaux-de-Fonds (elek-<br>trische Motorwagen) . . . . .                                               | 3,146                      | 20                                        | 25,2                       |
| Tramway in Freiburg (elektrische Motor-<br>wagen) . . . . .                                                        | 3,028                      | 25                                        | 92                         |
| Zürich-Höngg (elektrische Motorwagen)                                                                              | 3,012                      | 20                                        | 60                         |
| Zürich - Hardturm (Industriequartier-<br>Straßenbahn Zürich III, elektrische<br>Motorwagen) . . . . .              | 2,146                      | 15                                        | 11                         |
| Schwyz-Seewen (elektrische Motorwagen)                                                                             | 1,819                      | 100                                       | 60                         |
| Winterthur-Töß (elektrische Motorwagen)                                                                            | 1,798                      | 20                                        | 17                         |
| Straßenbahn St. Moritz (elektrische Mo-<br>torwagen) . . . . .                                                     | 1,035                      | 30                                        | 50                         |
| Waldhaus-Hotel Dolder (elektrische Mo-<br>torwagen) . . . . .                                                      | 0,937                      | 20                                        | 98                         |
| Pferdebahn auf dem Monte Genesio<br>(Bellavista-Hotel Pasta) . . . . .                                             | 0,540                      | 20                                        | 38                         |
| Riffelalpbahn (Station Riffelalp-Hotel<br>Riffelalp, elektrische Motorwagen) . .                                   | 0,468                      | 60                                        | 50                         |
| Rollbahn in Mürren . . . . .                                                                                       | 0,451                      | 7,5                                       | 37                         |
| Total                                                                                                              | 255,507                    |                                           |                            |

## Rekapitulation.

### I. Hauptbahnen.

|                                               | Betriebslänge.<br>km. |          |
|-----------------------------------------------|-----------------------|----------|
| a. Schweizerische . . . . .                   | 2416,814              |          |
| b. Ausländische auf Schweizergebiet . . . . . | 63,487                |          |
|                                               | <hr/>                 | 2480,301 |

### II. Nebenbahnen.

|                                                          |         |                |
|----------------------------------------------------------|---------|----------------|
| a. Normalspurige Bahnen . . . . .                        | 869,699 |                |
| b. Schmalspurige Bahnen . . . . .                        | 415,668 |                |
| c. Schmalspurige Bahnen mit Zahnstangestrecken . . . . . | 172,429 |                |
| d. Zahnradbahnen . . . . .                               | 91,046  |                |
| e. Seilbahnen . . . . .                                  | 23,933  |                |
| f. Tramways . . . . .                                    | 255,507 |                |
|                                                          | <hr/>   | 1829,182       |
|                                                          | Total   | <hr/> 4309,483 |

Davon werden zweispurig betrieben (Normalspurbahnen) 537,404

## Inspektion und Kontrolle der Bahnen.

Die Kontrolle über den Unterhalt der Bahnen und deren Einrichtungen wurde in bisheriger Weise ausgeübt. Die Erhebungen und Beobachtungen der Kontrollbeamten bei den eintäglichen Inspektionen der einzelnen Linien gaben außer den in den bezüglichen Detailberichten aufgeführten und den Bahnverwaltungen zur Behebung und Berücksichtigung mitgeteilten Aussetzungen und Bemerkungen hier und da Anlaß, auf verschiedene mangelhafte Punkte dringlicher Natur speciell aufmerksam zu machen. Mängel und Übelstände von besonderer Wichtigkeit sind indessen nicht zu Tage getreten. Außer den durch Unfälle, eingelangte Beschwerden und Begehren etc. veranlaßten zahlreichen Specialuntersuchungen und Augenscheinen u. s. w., sind von den Kontrollingenieuren im ganzen circa 6050 km. zu Fuß begangen worden. Daneben fanden wie bisher häufige summarische Inspektionen durch Befahren (von der Wagenplattform aus) statt.

## Zustand der Bahnen.

Wir beschränken uns hier wie in frühern Berichten auf einige kurze Notizen über Fragen und Vorkommnisse von allgemeinerem Interesse.

Der Vollziehung unseres Beschlusses vom 1. Mai 1900 betreffend Ausbau der Hauptbahnen und Verbesserungen im Interesse eines sichern und raschen Verkehrs auf denselben wurde vom Departement alle Aufmerksamkeit geschenkt. Für diese und jene in dem von uns aufgestellten Programm vorgesehene Arbeiten, so namentlich für Erneuerung und Verstärkung des Oberbaues, Verbesserungen in den Signaleinrichtungen etc., wäre auf manchen Linien ein etwas rascheres Ausführungstempo zu wünschen, und wir haben es an bezüglichen Mahnungen nicht fehlen lassen. Immerhin ist, wie sich aus den zahlreichen, an anderer Stelle erwähnten Ergänzungsvorlagen ergibt, in dieser Beziehung auch im Berichtsjahr Erhebliches geleistet worden.

Für die im erwähnten Programm vorgesehene Erstellung II. Geleise auf der J. S., N. O. B., S. C. B. und G. B. haben die betreffenden Bahnverwaltungen etwas längere Ausführungsfristen verlangt, als wir glaubten annehmen zu sollen; in Würdigung der hierfür geltend gemachten Gründe ist diesem Wunsche thunlichst entsprochen worden. Der Rekurs, welchen die N. O. B. gegen unsere Verfügung betreffend Erstellung von zweiten Geleisen auf einigen Bahnstrecken und Verlängerung von Ausweichgeleisen ergriffen hatte, ist im Juni 1901 zurückgezogen worden, so daß unsere bezügliche Botschaft mit Beschlußantrag vom 20. Dezember 1900 als gegenstandslos dahinfällt.

Die noch nicht überall vollständig durchgeführte Verstärkung der eisernen Brücken ist auch im Berichtsjahr in angemessener Weise gefördert worden. Die in unserm vorjährigen Berichte erwähnten rückständigen Nachrechnungen der Straßenbrücken sind zum Teil eingelangt und geprüft worden; ebenso die Berechnungen der Einsteighallen, Perrondächer etc.

Das Ergebnis der nach Maßgabe unserer Brückenverordnung vorgenommenen Revisionen und Belastungsproben war meist ein befriedigendes.

Auf der Gotthardbahn führten specielle Untersuchungen der Brücken über den Tessin und über die Verzasca auf der Nebenbahnlinie Cadenazzo-Locarno dazu, den Überbau dieser Brücken, welcher den heutigen Anforderungen nicht mehr entspricht, umzubauen. Die Bahndirektion wurde eingeladen, in Bälde ein bezügliches Projekt vorzulegen. Eine Reduktion der Belastungsnormen von 25 % konnte für die Berechnung der neuen Brücken nicht zugestanden werden.

Die Prüfung von vorgelegten Projekten für Brücken in armiertem Beton und die Kontrolle über die Ausführung

solcher Objekte führt häufig zu unangenehmen Differenzen und Auseinandersetzungen mit den Interessenten. Es erklärt sich dies zum Teil aus der Unsicherheit in der Berechnung, noch mehr aber aus den oft wenig objektiven Anschauungen einzelner Konkurrenten. So lange nicht einheitliche, bindende Vorschriften über Berechnung und Ausführung von Bauten erwähnter Art vorliegen, erachten wir es als angezeigt, die Verwendung von armiertem Beton für Brücken möglichst zu beschränken und auf eine strenge Kontrolle seitens der bauleitenden Organe zu dringen, welche letztere sich nur zu gern auf die weitgehenden Garantien der Unternehmer berufen. Der Hinweis auf die vielen im Ausland ausgeführten derartigen Bauten kann um so weniger genügen, als man über Beanspruchung und Zuverlässigkeit derselben noch wenige Daten kennt und die stets in den Vordergrund gestellten Ergebnisse von Belastungsproben ganz ungenügende Anhaltspunkte für den Grad der Sicherheit der betreffenden Konstruktionen geben.

Das stark deformierte und bezüglich der Festigkeit zweifelhafte Gewölbe des Rabennest-Tunnels auf der Südostbahn wurde auf eine Länge von 21 m. mit dem südlichen Portal umgebaut.

Wesentliche Störungen durch elementare Ereignisse (Hochgewitter, Lawinen; Rutschungen etc.) hat der regelmäßige Bahnverkehr auf den Hauptbahnen nicht erlitten. Nur auf einigen Neben- und Specialbahnen sind zeitweilige Bahnbeschädigungen und daherige Verkehrsunterbrechungen eingetreten, so auf den Berner Oberland-Bahnen (durch Lawinen), auf der Burgdorf-Thun-Bahn (durch Rutschungen), auf der Tößthalbahn und Ürikon-Bauma (Austreten von Bächen), auf der Brünigbahn (Zerstörung der Steinlauibachbrücke durch eine Steinlawine), auf der Engelbergerbahn (Dammbruch bei Grafenort infolge Hochwasser der Aa). Die Störungen konnten meist in kürzester Frist gehoben werden. Zu möglichster Verhütung solcher Schädigungen wurden die Bahnverwaltungen veranlaßt, die nötigen vorsorglichen Maßnahmen zu treffen. Auf der Engelbergerbahn wurde infolge des erwähnten Dammbruches eine rationelle Korrektur der Aa ins Auge gefaßt. Zur Sicherung der Brünigbahn bei der weggerissenen Steinlauibachbrücke glaubte man von der anfänglich geplanten Hebung des Bahnprofils Umgang nehmen zu können, in der Meinung, daß eine richtige Verbauung des dortigen Baches die Bahn hinlänglich schützen werde. Auf der Gotthardbahn wurde bei verschiedenen bedrohten Punkten die Erstellung von Schutzbauten und Verbauungen fortgesetzt.

Die Spalten und Senkungen, welche sich in den Felsen bei der Cementfabrik Du Furcil in Noiraigue an der Bahnlinie nach Verrières bemerkbar machten, ließen einen Ab- oder Einsturz dieser Felsen und damit eine, wenn auch nicht unmittelbare Gefährdung der Bahn und ihres Betriebes befürchten. Nach Untersuchung der Felsen durch Fachmänner fanden Konferenzen zwischen den Interessenten (Kanton, Bahn etc.) zur Beratung der zu treffenden Maßnahmen statt, welche letztere nun die Regierung von Neuenburg zur Ausführung bringen läßt. Von seiten der Bahnverwaltung wird durch permanente Bewachung der dortigen Strecke und Vereinbarung geeigneter Signale dafür gesorgt, daß bei einer allfälligen Katastrophe die Bahnzüge rechtzeitig avisirt werden können.

Anläßlich dieser und ähnlicher Bahngefährdungen wurde von einer Bahnverwaltung die Frage aufgeworfen, ob nicht die Kantonsregierungen zu einer ausreichenden technischen Aufsicht über Ausbeutung von Steinbrüchen etc. in der Nähe von Bahnlinien veranlaßt werden sollten. Das Departement glaubte dieser Anregung keine Folge geben zu sollen, indem es von der Ansicht ausging, daß es in erster Linie Sache der Bahnverwaltungen sei, ihre Linien durch intensive Bewachung gegen störende Einwirkungen von außen zu schützen und Fehlbare bei den zuständigen Behörden zu verzeigen, und daß in Konfliktfällen die bestehenden gesetzlichen Vorschriften genügen dürften, um den Bahnen den nötigen Schutz angedeihen zu lassen.

### Oberbau.

Umbau und Erneuerung von Schienen und Schwellen im Sinne der seit Jahren angestrebten Verstärkung des Geleises fanden auch im Berichtsjahr in erheblichem Maße statt. Indessen erreicht da und dort der Zustand der Schienenabnutzung die zulässige Grenze, wie aus den zahlreicher auftretenden Schienenbrüchen auf gewissen Strecken geschlossen werden muß.

Verschiedene durch unsere Kontrollorgane vorgenommene direkte Messungen der in den Schienen auftretenden Spannungen und bezügliche Berechnungen haben ergeben, daß das Schienenmaterial im allgemeinen in viel höherem Maße beansprucht wird, als auf Grund bisheriger Berechnungsformeln angenommen wurde, namentlich bei mangelhaft unterstützten Geleisen und morschen Schwellen. Da solche abnorme Materialbeanspruchungen zu ungünstigen Folgerungen über die Fahrsicherheit der betreffenden

Geleise führen können, so wurden die Bahnverwaltungen eingeladen, diesen Verhältnissen besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und die nötigen Anordnungen zur Erzielung eines tadellosen Geleiseunterhalts, bezw. zur rechtzeitigen Auswechslung der schadhaften Schienenunterlagen und gehörigen Krampung der Schwellen zu treffen.

### Stationen und Hochbauten.

Die Zahl der Stationen auf bestehenden Bahnen wurde einzig durch Einschaltung einer Haltestelle bei der Weberei Matzingen auf der Straßenbahn Frauenfeld-Wil vermehrt. Die bisherigen Haltestellen Tüscherz (J. S.) und Trimmis (Rhätische Bahn) wurden zu Vollstationen erweitert.

Über die Errichtung einer Haltestelle am Sonnenberg bei Arth auf der Linie Zug-Goldau fanden zwischen der Gotthardbahn-Direktion und der interessierten Gemeinde weitere Verhandlungen statt, wobei die Kompensierung der Haltestelle durch Umwandlung der bestehenden Dampfeisenbahn zwischen Arth am See und Arth-Goldau in eine von der Gotthardbahn zu subventionierende elektrische Trambahn in Aussicht genommen wurde. Ein bezüglicher Entscheid konnte noch nicht getroffen werden.

Neue Aufnahmegebäude erhielten die Stationen Montreux und Brunnen; neue Güterschuppen: Vevey, Ependes und Ranzogera. Mehr oder weniger wesentliche Erweiterungen der Stationsanlagen oder der Hochbauten fanden auf ca. 100 Stationen statt, worunter 7 mit Verlängerung der Kreuzungsgeleise im Sinne unseres Beschlusses vom 1. Mai 1900. Verbessert wurde die Beleuchtung auf 12 Stationen, meist durch Einführung des elektrischen Lichtes; mehrere dahinzielende Gesuche von Gemeinden etc. sind noch in Behandlung. Neue Wasserzuleitungen wurden für 25 Stationen oder Wärterhäuser erstellt, und auf die Wohlfahrt des Wärterpersonals wurde durch Erstellung einer Anzahl neuer Wärterhäuser und Erweiterung von bestehenden Gebäuden Bedacht genommen.

### Signalwesen.

Die Signale sind nunmehr sozusagen überall mit den Bestimmungen der neuen Signalordnung in Übereinstimmung gebracht.

Von denjenigen Einrichtungen, welche seit den Achtzigerjahren zur Erhöhung der Betriebssicherheit auf den Linien und

Stationen der schweizerischen Normalbahnen successive eingeführt werden, weisen bei einigen Bahnen namentlich die Weichen- und Signalverriegelungen noch erhebliche Rückstände auf. Im Berichtsjahr wurden außer einigen Verbesserungen an bestehenden Apparaten nur 8 Stationen mit solchen Vorrichtungen versehen, nämlich Neyruz (System Bouré), Saxon, Riddes, Evionnaz, Vernayaz, Martigny, Kerzers und Spiez.

Neue Glockensignale erhielten die Bahnstrecken St. Maurice-Riddes, Lenzburg-Wohlen, Töß-Bülach, Eglisau-Zurzach, Örlikon-Niederglatt und Langenthal-Lotzwil mit einer Gesamtlänge von 85,4 km.

Die Deckungs- und Vorsignale haben keine nennenswerte Vermehrung erfahren.

### Niveauübergänge.

Das Bestreben nach allmählicher Ausmerzung von wichtigeren oder ungünstig gelegenen Niveauübergängen, bezw. Ersatz derselben durch Über- oder Unterführungen, hat im Berichtsjahr nicht unbedeutende Erfolge erzielt.

Infolge Verlegung und Tieferlegung der Elsaß-Lothringen-Bahn in Basel wurden die zahlreichen dortigen Straßenniveauübergänge gänzlich unterdrückt. Anlässlich der Bahnhofumbauten wurden ferner die Übergänge der St. Margarethenstraße in Basel und der St. Leonhardstraße in St. Gallen durch Überführungen ersetzt. Ebenso konnte durch die Erweiterung des Güterbahnhofs in Vevey ein Niveauübergang eliminiert werden.

Als gesichert ist die Beseitigung von weiteren Niveauübergängen in Lausanne, Chaux-de-Fonds, Laufen, Aesch, Laugnau, Örlikon, Uzwil und Chiasso zu betrachten.

Im Stadium der Verhandlungen befinden sich Projekte zur Eliminierung einer ganzen Reihe von Niveauübergängen in Sitten, St-Maurice, Biel, Delsberg, Pruntrut, Dornach, Thun, Aarau, Brugg, Zürich-Hauptbahnhof bis Wollishofen, Winterthur und Wetzikon.

Laut den für die Erstellung der Doppelspur auf den Bahnstrecken Croy-Vallorbe und Winterthur-Felben eingereichten Projekten ist auf diesen Strecken die Unterdrückung einer beträchtlichen Anzahl bestehender Niveauübergänge oder der Ersatz von solchen durch Über- oder Unterführungen ebenfalls vorgesehen.

## Bahnbewachung.

Abgesehen von einzelnen Aussetzungen unwesentlicher Art, zu welchen die Prüfung der von den Bahnverwaltungen vorgelegten Darstellungen Anlaß gab, ist über die Ausübung des Bahnbewachungsdienstes wenig Neues zu bemerken.

Verschiedene in den letzten Jahren vorgekommene Unfälle bei Dräsinenfahrten veranlaßten das Departement, auf die Frage der Verwendung von Dräsinen zur Kontrollierung des Bahnzustandes zurückzukommen und hierfür einschränkende Bestimmungen aufzustellen, bezw. den Bahnverwaltungen frühere Verfügungen in Erinnerung zu bringen, wobei namentlich auch betont wurde, daß die Kontrollfahrt auf der Dräsine nicht als Ersatz einer eigentlichen Bahnrevision gelten könne und daher möglichst bald durch eine Begehung zu Fuß ergänzt werden müsse.

## Grenz- und Katasterpläne

wurden im Berichtsjahr für folgende neue Bahnen bew. Bahnstrecken eingereicht und geprüft: Zug-Goldau, Freiburg-Murten, Zürcher Straßenbahnen (erweitertes Netz), Trambahn St. Gallen, Tramways in Freiburg, Riffelalpbahn, Gurtenbahn, Seilbahnen Vevey-Pélerin und Lausanne-Signal, mit einer Gesamtlänge von ca. 52 km.

Für eine Anzahl von Bahnstrecken und Stationen, welche infolge von Um- und Ergänzungsbauten seit Erstellung der Bahn wesentliche Änderungen erlitten haben, sind uns von den betreffenden Bahnverwaltungen revidierte Pläne zugestellt worden; so wurden u. a. die Katasterpläne der linksufrigen Zürichseebahn und der Bötzberrgbahn größtenteils durch neue ersetzt.

## 3. Specialbahnen.

Der Kontrolle der Specialbahnen (Zahnrad- und Seilbahnen) wird fortgesetzt ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Außer zahlreichen Befahrungen dieser Bahnen wurden circa 390 km. Streckenbegehungen ausgeführt.

Beim Betrieb dieser Bahnen sind im Berichtsjahre nur wenige Störungen zu verzeichnen. Ein Vorfall schlimmerer Art ereignete sich am 12. Juli auf der Stanserhornbahn, wo der Maschinist der obersten Station seinen Posten während der Fahrt vorschriftswidrig

verließ und dabei das rechtzeitige Abstellen des Motors versäumte. Der aufwärtsfahrende Wagen fuhr infolgedessen in das Maschinenhaus, wobei der Wagenkasten zwar stark beschädigt wurde, die wenigen Insassen aber glücklicherweise ohne Schaden davon kamen. Die zur Vermeidung solcher Vorfälle vorhandene automatische Abstellvorrichtung am obersten Geleiseende konnte nicht wirken, da dieselbe vom Maschinist eigenmächtig außer Funktion gesetzt worden war. Der Fall gab Anlaß zu einer Mahnung an sämtliche Seilbahnverwaltungen.

Der Untersuchung der Bremseinrichtungen und der Kabel widmen unsere Kontrollingenieure stets besondere Sorgfalt. Ausgewechselt wurden im Berichtsjahr die Kabel von 4 Seilbahnen; auch der elektrische Aufzug in Bern hat neue Tragseile erhalten. Die vorgeschriebenen Festigkeitsproben wurden mit 6 neuen Kabeln ausgeführt (wovon eines für die im Bau befindliche Bahn Kriens-Sonnenberg).

Die Wengernalpbahn nahm im Frühjahr 1901 einen Umbau der Geleiseanlage in der Station Alpiglen vor. Dadurch wurde es möglich auch auf der Strecke Alpiglen-Scheidegg pro Zug 2 Personenwagen zu fördern. Einem Umbau der Strecke Grindelwald-Dorf-Grund mit 18 % maximaler Steigung wurde die Genehmigung erteilt. Derselbe bezweckt ebenfalls die Möglichkeit des Führens zweier Personenwagen, statt bisher nur eines einzigen.

#### 4. Elektrische Starkstromanlagen.

Die mit Bahnen in Berührung kommenden Starkstromanlagen haben sich im Berichtsjahr wieder stark vermehrt.

Es wurden die Vorlagen behandelt für

- 114 Starkstromüberführungen;
- 24 Starkstromunterführungen;
- 5 Starkstromlängsführungen;
- 8 elektrische Beleuchtungsanlagen auf Balngebiet.

Im ganzen bestehen nun in der Schweiz:

- 514 Überführungen;
- 326 Unterführungen;
- 51 Längsführungen.

Die Prüfungen der Vorlagen erfolgten im allgemeinen auf Grund der bundesrätlichen Vorschriften vom 7. Juli 1899. Es

zeigte sich dabei die Wünschbarkeit einer baldigen Revision und Ergänzung dieser Vorschriften. Mit der Durchführung derselben bei ältern Anlagen wurde nur in solchen Fällen vorgegangen, wo eine direkte Gefahr vorlag.

Um eine Vereinfachung des durch Abschnitt II unseres Kreisschreibens vom 17. August 1899 vorgeschriebenen Geschäftsganges zu erzielen, wurde am 14. März im Einverständnis mit der Telegraphendirektion verfügt, daß die Vorlagen über projektierte Starkstromanlagen, welche nach Art. 8 des obigen Kreisschreibens die Bahnverwaltungen bisher der Telegraphendirektion einzureichen hatten, in Zukunft an das Eisenbahndepartement einzusenden sind. Die Erledigung der Vorlagen findet nun nach Anhörung der Telegraphendirektion durch die technische Abteilung des Eisenbahndepartements statt.

## II. Rollmaterial.

In Ausführung des Bundesratsbeschlusses vom 8. Februar 1898, gemäß welchem für die 5 Hauptbahnen in Perioden von 3 zu 3 Jahren eine Neunormierung des Betriebsmaterials stattzufinden hat, wurde für die laufende Periode, beginnend mit 1. Januar 1900, diese Feststellung vorgenommen.

Der Minimalbestand an Rollmaterial wurde dabei wie folgt festgesetzt:

|                                    | Lokomotiven | Personenwagensitzplatzzahl | Gepäckwagen |
|------------------------------------|-------------|----------------------------|-------------|
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .        | 285         | 36,046                     | 195         |
| Centralbahn . . . . .              | 172         | 22,956                     | 85          |
| Gotthardbahn . . . . .             | 152         | 12,565                     | 48          |
| Nordostbahn . . . . .              | 276         | 34,884                     | 116         |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . . | 88          | 12,866                     | 37          |
| Total                              | 973         | 119,317                    | 481         |
| Stand Ende 1901                    | 898         | 105,117                    | 461         |
| Fehlbetrag                         | 75          | 14,200                     | 20          |

Für einen großen Teil dieses Fehlbetrages sind die bezüglichen Bestellungen schon erfolgt. Endtermin zur Vervollständigung ist der 31. Dezember 1903.

Was die Ergänzung des Güterwagenparkes betrifft, so hat die Präsidialverwaltung der schweizerischen Eisenbahnen ein

motiviertes Gesuch um Aufschub der Neunormierung um ein Jahr eingereicht, womit wir uns einverstanden erklärten.

Zwei Bahnverwaltungen haben um Revision der in Art. B des Bundesratsbeschlusses betreffend Normierung des Betriebsmaterials enthaltenen Bestimmungen über die Berechnung des Sollbestandes an Sitzplätzen nachgesucht. Die gewünschte Revision der Vorschriften wird in Erwägung gezogen.

An Rollmaterialbestellungen waren Ende 1901 für die *im Betrieb befindlichen Bahnen* pendent:

|                                                  | Loko-<br>motiven | Personen-<br>wagen-<br>sitzplatzzahl | Gepäck-<br>wagen | Güter-<br>wagen<br>achsen |
|--------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------|------------------|---------------------------|
| <b>Hauptbahnen:</b>                              |                  |                                      |                  |                           |
| Jura-Simplon-Bahn . . . .                        | 17               | 1130                                 | —                | 120                       |
| Centralbahn . . . . .                            | —                | —                                    | —                | 80                        |
| Gotthardbahn . . . . .                           | 9                | —                                    | —                | —                         |
| Nordostbahn . . . . .                            | 11               | 1034                                 | 30               | —                         |
| Vereinigte Schweizerbahnen                       | 2                | 500                                  | 9                | —                         |
| Bern-Neuenburg . . . . .                         | 1                | —                                    | —                | —                         |
| Jura-Neuchâtelois . . . . .                      | —                | —                                    | —                | —                         |
| <b>Normalspurige Neben-<br/>bahnen . . . . .</b> |                  |                                      |                  |                           |
|                                                  | —                | —                                    | 2                | —                         |
| Sonstige Bahnen . . . . .                        | 15               | 3082                                 | 14               | 276                       |
| Im ganzen                                        | 55               | 5746                                 | 55               | 476                       |

Für die *im Bau befindlichen Bahnen* sind bestellt:

|                          | Loko-<br>motiven | Personen-<br>wagen | Gepäck-<br>wagen | Güter-<br>wagen |
|--------------------------|------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| Normalspurbahnen . . . . | 2                | 18                 | —                | 76              |
| Schmalspurbahnen . . . . | 12               | 88                 | 3                | 175             |
| Zahnradbahnen . . . . .  | —                | 2                  | —                | —               |
| Tramways . . . . .       | —                | 11                 | —                | —               |

In obiger Zahl von 18 Personenwagen sind inbegriffen 5 Motorwagen, worunter 1 Serpollet- und 1 Daimler-Motorwagen zur versuchsweisen Einführung des Motorwagenbetriebes auf einigen Lokalbahnstrecken der Nordostbahn, ferner 3 Wagen für die auf elektrischen Betrieb umzubauende Bahn Freiburg-Murten und deren Fortsetzung nach Ins.

Über den Stand des Rollmaterials zu Ende des Berichtsjahres und die im Laufe desselben erfolgten Änderungen geben die folgenden Zahlen Aufschluß:

*a. Lokomotiven.*

|                              | Aus-<br>rangiert. | Neu-<br>beschafft. | Zuwachs. |
|------------------------------|-------------------|--------------------|----------|
| Hauptbahnen:                 |                   |                    |          |
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .  | 14                | 26                 | 12       |
| Centralbahn . . . . .        | —                 | 11                 | 11       |
| Gotthardbahn . . . . .       | —                 | 6                  | 6        |
| Nordostbahn . . . . .        | 1                 | 6                  | 5        |
| Vereinigte Schweizerbahnen . | —                 | 3                  | 3        |
| Bern-Neuenburg . . . . .     | —                 | 6                  | 6        |
| Jura-Neuchâtelois . . . . .  | —                 | —                  | —        |
| Normalspurige Nebenbahnen    | 1                 | 11                 | 10       |
| Total                        | 16                | 69                 | 53       |

|                            | Aus-<br>rangiert. | Neu-<br>beschafft. | Zuwachs. |
|----------------------------|-------------------|--------------------|----------|
| Sonstige Bahnen:           |                   |                    |          |
| Schmalspurbahnen . . . . . | 33                | 7                  | — 26     |
| Zahnradbahnen . . . . .    | —                 | 1                  | 1        |
| Tramways . . . . .         | 7                 | 30                 | 23       |
| Total                      | 40                | 38                 | — 2      |

Bestand auf Ende 1901:

|                    |                   |
|--------------------|-------------------|
| Normalspurbahnen . | 1002 Lokomotiven. |
| Sonstige Bahnen .  | 226 „             |
| Im ganzen          | <u>1228</u> „     |

*b. Personenwagen.*

|                              | Aus-<br>rangiert. | Neu-<br>beschafft. | Zuwachs. |
|------------------------------|-------------------|--------------------|----------|
| Hauptbahnen:                 |                   |                    |          |
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .  | 7                 | —                  | — 7      |
| Centralbahn . . . . .        | —                 | 38                 | 38       |
| Gotthardbahn . . . . .       | —                 | 5                  | 5        |
| Nordostbahn . . . . .        | 2                 | 21                 | 19       |
| Vereinigte Schweizerbahnen . | —                 | 7                  | 7        |
| Bern-Neuenburg . . . . .     | —                 | 23                 | 23       |
| Jura-Neuchâtelois . . . . .  | —                 | —                  | —        |
| Normalspurige Nebenbahnen    | 5                 | 20                 | 15       |
| Total                        | 14                | 114                | 100      |

|                                   | Aus-<br>rangiert. | Neu-<br>beschafft. | Zuwachs. |
|-----------------------------------|-------------------|--------------------|----------|
| <b>Sonstige Bahnen:</b>           |                   |                    |          |
| Schmalspurbahnen . . . . .        | 74                | 9                  | — 65     |
| Elektrische Bahnen . . . . .      | —                 | 12                 | 12       |
| Zahnrad- und Seilbahnen . . . . . | —                 | 4                  | 4        |
| Tramways . . . . .                | 96                | 208                | 112      |
| Total                             | 170               | 233                | 63       |
| Im ganzen                         | 184               | 347                | 163      |

## Bestand auf Ende 1901:

|                                   | Achsen. | Plätze. |
|-----------------------------------|---------|---------|
| Normalspurbahnen . . . . .        | 6565    | 119 003 |
| Schmalspurbahnen . . . . .        | 856     | 11 444  |
| Elektrische Bahnen . . . . .      | 140     | 1 889   |
| Zahnrad- und Seilbahnen . . . . . | 438     | 7 356   |
| Tramways . . . . .                | 1422    | 21 720  |
| Im ganzen                         | 9421    | 161 412 |

*c. Bahnpostwagen.*

|                              | Zweiachs. | Dreiachs. |
|------------------------------|-----------|-----------|
| Ausrangiert wurden . . . . . | 3         | —         |
| Angeschafft „ . . . . .      | 9         | —         |
| Zuwachs                      | 6         | —         |

## Bestand auf Ende 1901:

|                      |
|----------------------|
| 157 zweiachsige      |
| 85 dreiachsige       |
| <u>242</u> Im ganzen |

*d. Gepäckwagen.*

|                          | Normalspurbahnen. | Sonstige Bahnen. |
|--------------------------|-------------------|------------------|
| Abgang . . . . .         | 5                 | —                |
| Neubeschaffung . . . . . | 26                | 2                |
| Zuwachs                  | 21                | 2                |

Bestand auf Ende 1901:

|                        |            |        |
|------------------------|------------|--------|
| Normalspurbahnen . . . | 518        | Wagen. |
| Sonstige Bahnen . . .  | 55         | "      |
| Im ganzen              | <u>573</u> | "      |

*e. Güterwagen.*

|                  | Offene Wagen.     |                  | Gedeckte Wagen.   |                  |
|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|
|                  | Normalspurbahnen. | Sonstige Bahnen. | Normalspurbahnen. | Sonstige Bahnen. |
| Abgang . . . .   | 2                 | 40               | 9                 | 9                |
| Neubeschaffung . | 102               | 60               | 113               | 15               |
| Zuwachs          | <u>100</u>        | <u>20</u>        | <u>104</u>        | <u>6</u>         |

Bestand auf Ende 1901: .

|                      |               |        |
|----------------------|---------------|--------|
| Normalspurbahnen . . | 13 138        | Wagen. |
| Sonstige Bahnen . .  | 708           | "      |
| Im ganzen            | <u>13 846</u> | "      |

Die nähern Details über den Bestand des Fahrparkes finden sich in der im August erschienenen Rollmaterialstatistik.

Die Prüfung der Planvorlagen für neubeschafftes Rollmaterial und die Überwachung der Unterhaltungsarbeiten sowohl als des Zugkraftdienstes fand in bisher üblicher Weise statt und gab zu besonderen Maßnahmen nicht Anlaß.

Lokomotivdefekte sind dem Departement im Berichtsjahr 150 zur Kenntnis gekommen. Dieselben verteilen sich wie folgt:

|                                      |            |
|--------------------------------------|------------|
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .          | 55         |
| Centralbahn . . . . .                | 25         |
| Gotthardbahn . . . . .               | 6          |
| Nordostbahn . . . . .                | 14         |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . . . | 10         |
| Übrige Bahnen . . . . .              | 40         |
| Total                                | <u>150</u> |

Die Berichterstattung ist indessen immer noch eine lückenhafte, so daß sich aus obigen Zahlen keine Schlüsse ziehen lassen.

Eingelangt sind ferner:

8 Berichte über Kupplungsbrüche auf offener Linie;  
72 „ über Bandagenbrüche.

Den innern Revisionen und den Druckproben der Lokomotivkessel wohnten unsere Kontrollingenieure in gewohnter Weise bei.

Es fanden statt:

*Innere Kesseluntersuchungen.*

|                              | Anzahl. | In % der Kessel. |
|------------------------------|---------|------------------|
| Hauptbahnen:                 |         |                  |
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .  | 49      | 18,5             |
| Centralbahn . . . . .        | 16      | 6,6              |
| Gotthardbahn . . . . .       | 17      | 11               |
| Nordostbahn . . . . .        | 32      | 22               |
| Vereinigte Schweizerbahnen . | 8       | 9                |
| Bern-Neuenburg . . . . .     | —       | —                |
| Jura-Neuchâtelois . . . . .  | 1       | 8                |
| Normalspurige Nebenbahnen    | 11      | 12               |
| Sonstige Bahnen . . . . .    | 27      | 13               |
| Im ganzen                    | 161     | 13,3             |

*Periodische Druckproben.*

|                              | Anzahl. | In % der Kessel. |
|------------------------------|---------|------------------|
| Hauptbahnen:                 |         |                  |
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .  | 67      | 25               |
| Centralbahn . . . . .        | 37      | 15               |
| Gotthardbahn . . . . .       | 47      | 30               |
| Nordostbahn . . . . .        | 64      | 44               |
| Vereinigte Schweizerbahnen . | 18      | 20               |
| Bern-Neuenburg . . . . .     | —       | —                |
| Jura-Neuchâtelois . . . . .  | 1       | 8                |
| Normalspurige Nebenbahnen    | 16      | 18               |
| Sonstige Bahnen . . . . .    | 47      | 22               |
| Im ganzen                    | 297     | 24,5             |

*Druckproben neuer Kessel.***Hauptbahnen:**

|                                  |                |                                         |
|----------------------------------|----------------|-----------------------------------------|
| Jura-Simplon-Bahn . . .          | bei 27 Kesseln | (1 Ersatz und 26 für neue Lokomotiven). |
| Centralbahn . . .                | „ 13 „         | (2 Ersatz und 11 für neue Lokomotiven). |
| Gotthardbahn . . .               | „ 10 „         | (1 Ersatz und 9 für neue Lokomotiven).  |
| Nordostbahn . . .                | „ 6 „          | (für neue Lokomotiven).                 |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . | „ 4 „          | (für neue Lokomotiven).                 |
| Bern-Neuenburg . .               | „ — „          |                                         |
| Jura-Neuchâtelois .              | „ — „          |                                         |
| Normalspurige Nebenbahnen . .    | „ 9 „          | (4 Ersatz und 5 für neue Lokomotiven).  |
| Sonstige Bahnen                  | „ 7 „          | (1 Ersatz und 6 für neue Lokomotiven).  |

Im ganzen bei 76 Kesseln, wovon 9 Ersatz und 67 für neue Lokomotiven.

Mit der Verbesserung der Wagenbeleuchtung ist die Nordostbahn z. Z. noch sehr im Rückstand; mit den Installationen zur Einführung der elektrischen Zugsbeleuchtung ist noch nicht begonnen worden.

\*       \*       \*

Einem Gesuch der Jura-Simplon-Bahn, die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Strecke Lausanne-Genf von 75 km. auf 90 km. zu gestatten, konnten wir nach Vornahme von Fahrproben, welche am 23. Juli 1901 auf dieser Strecke stattfanden, unter einigen Bedingungen entsprechen.

Mit Zunahme der Straßenbahnen mehren sich auch die Unfälle durch Überfahren. Leider fehlt es z. Z. noch an wirklich zweckentsprechenden Konstruktionen für die vor den Wagenrädern angebrachten Schutzvorrichtungen.

Wir fanden uns vielfach zu Rügen wegen zu schnellem Fahren auf Trambahnen veranlaßt. Eine wirksame Kontrolle der Geschwindigkeit ist erschwert durch den Umstand, daß z. Z. die Trambahnen nur verpflichtet sind, je einen Wagen jeder Type mit einem registrierenden Geschwindigkeitsmesser auszurüsten. Öfters ist auch dieser noch außer Funktion. Eine weitergehende Einführung von registrierenden Geschwindigkeitsmessern an Trambahnen wird in Erwägung gezogen.

Ein Unfall auf der 9 % Gefällsstrecke der Trambahn Freiburg gab Anlaß zu besondern Maßnahmen.

Mit der Anwendung von größeren Steigungen wird in neuerer Zeit immer weiter gegangen, ohne daß die Vervollkommnung der Sicherheitsvorrichtungen an den Wagen damit Schritt hält. Es mangelt noch an zuverlässigen, von der Adhäsion zwischen Rad und Schiene unabhängigen Notbremseinrichtungen. Wir sahen uns kürzlich in die Lage versetzt, einer Tramwayverwaltung die Bewilligung zur Betriebseröffnung einer 12 % Gefäll aufweisenden Strecke wegen ungenügenden Sicherheitsbremseinrichtungen an den Wagen zu verweigern.

### III. Bahnbetrieb.

#### Fahrplanwesen.

Die Zahl der Traktanden der Fahrplankonferenzen hat gegenüber dem Vorjahre neuerdings einen Zuwachs erfahren, indem zu den Sommerfahrplänen 440 und zu den Winterfahrplänen 269 Abänderungsbegehren gestellt wurden. Von diesem Begehren fanden 229 durch Zugeständnisse der Transportanstalten ganz oder zum Teil und 175 durch Verzicht in den Fahrplankonferenzen ihre Erledigung, und in 305 Fällen mußte das Departement beziehungsweise der Bundesrat entscheiden.

Die Bereinigung des Fahrplanes der Bern-Neuenburg-Bahn für den Sommer wie auch für den Winter gab zu längern Verhandlungen Anlaß, weil die Bahnhofeigentümerin die von erstgenannter Bahn für Bern in Aussicht genommenen Verkehrszeiten einzelner Züge als unannehmbar bezeichnete und zudem mit Rücksicht auf die beschränkten Geleiseanlagen im Bahnhofe Bern die Führung einer reduzierten Zahl von Zügen auf der neuen Linie bis nach beendigter Bahnhoferverweiterung forderte. Für die Sommersaison wurde schließlich in einer Konferenz ein

reduzierter Fahrplan vereinbart, worauf das Departement nur noch über die Lage einzelner Züge zu entscheiden hatte. Mit Bezug auf die Zahl der im Winter zu führenden Züge wurde der Entscheid des Bundesrates angerufen, und da der Bahnhof Bern während des Winters weniger belastet ist als im Sommer, so haben wir zu gunsten der von der Bern-Neuenburg-Bahn projektierten Zugzahl entschieden, wogegen diese Bahnverwaltung verhalten wurde, die Zahl der Lokomotivleerfahrten zwischen Bern und dem Depot Außerholligen zu reduzieren.

Dem Begehren mehrerer Kantonsregierungen entsprechend haben wir, in Abweichung von Art. 1 der Verordnung vom 20. Januar 1899 betreffend die Behandlung der Fahrplanentwürfe, versuchsweise die Dauer der Winterfahrplanperiode 1901/2 auf die Zeit vom 1. Oktober bis 30. April festgesetzt, und es wird demgemäß die Sommerfahrordnung pro 1902 am 1. Mai in Kraft treten.

Von den im Berichtsjahre an den Fahrplänen zum Teil freiwillig und zum Teil auf Verlangen der Behörden angebrachten wichtigeren Verbesserungen erwähnen wir:

Die Führung eines neuen Morgenschnellzuges Bern-Genf.

Die Führung eines Expreszuges in beiden Richtungen auf der Linie Bern-Luzern während der Fremdensaison.

Die Führung eines neuen Abendschnellzuges Interlaken-Bern im Sommer.

Die Führung eines Morgen-Expreszuges Luzern-Basel in der Fremdensaison und die Beibehaltung des Abendschnellzuges Basel-Luzern Nr. 53 im Winter.

Die Führung eines Personenzuges Goldau-Aarau im Anschlusse an die Nachtzüge vom Gotthard.

Die Führung eines Frühzuges Schaffhausen-Konstanz und eines Morgenschnellzuges Konstanz-Schaffhausen in der Fremdensaison.

Die Beibehaltung des Schnellzuges 220 Rapperswil-Uster-Zürich im Winter.

Die Führung mehrerer Lokalzüge auf den in Zürich einmündenden Linien der Nordostbahn.

Von den Regierungen von Bern und Obwalden wurde das Begehren gestellt, daß der Zugsverkehr über den Brünig während

des ganzen Winters aufrecht erhalten werden möchte, und es hat die Direktion der Jura-Simplon-Bahn sich bereit erklärt, dem Begehren zu entsprechen, sofern die an der Brüniglinie gelegenen Gemeinden geneigt seien, auf die Reistrechte zu verzichten. Die Gemeinden bewiesen aber nicht das gewünschte Entgegenkommen, weshalb das Postulat der Regierungen nicht zur Durchführung gelangte.

Die Österreichische Staatsbahn hat nach längern Verhandlungen auf den 1. Oktober des Berichtsjahres die im Jahre 1898 unterdrückten Schnellzüge St. Margrethen-Lindau-St. Margrethen wieder in den Fahrplan eingestellt, und es hat dieselbe Verwaltung auf den Sommer 1902 die Führung von Nachtschnellzügen zwischen St. Margrethen und Lindau (München) zugestanden, womit ein altes Begehren seine Erledigung findet.

Die im letztjährigen Berichte besprochene zweite Verbindung Paris-Wien-Paris via Arlberg gab auch im Berichtsjahre zu längern Verhandlungen Anlaß, und es ist beim jetzigen Stand der Verhandlungen anzunehmen, daß diese Frage demnächst eine befriedigende Lösung finden wird.

### **Kontrolle betreffend Dienstvorschriften.**

Im Berichtsjahre sind keine neuen allgemeinen Reglemente für Normalbahnen zur Vorlage gelangt. Dagegen hat das Departement die Revision respektive Ergänzung einzelner Bestimmungen des allgemeinen Fahrdienstreglements beim Verband der Normalbahnen in Vorschlag gebracht. Sodann wurden die Verwaltungen der Nebenbahnen eingeladen, dem Departement mitzuteilen, auf welche Erleichterungen auf Grund des Nebenbahngesetzes vom 21. Dezember 1899 sie glauben, Anspruch erheben zu sollen.

Das schweizerische Gesundheitsamt hat zum Zwecke der Verhütung der Verbreitung der Lungentuberkulose folgende Vorschläge gemacht:

1. Es sollen in allen Wartesälen, Einsteigehallen, Eisenbahnwagen, Bureaux und andern Diensträumen der Eisenbahnen Plakate angeschlagen werden, welche das Spucken auf den Boden verbieten.

2. In den Wartesälen, Bureaux und andern geschlossenen Räumen sollen leicht zu reinigende und zweckmäßig konstruierte Wasserspucknapfe in hinreichender Zahl aufgestellt werden.

3. Prüfung der Frage, ob nicht auch in den Personenwagen, ähnlich wie dies in einigen andern Ländern geschehe, rationelle Spucknapfe angebracht werden können, namentlich auf denjenigen Linien, auf denen viele Tuberkulöse verkehren.

4. Die in der Verordnung betreffend Schutzmaßnahmen gegen Cholera und Pest vorgeschriebene tägliche feuchte Reinigung der Wartesäle, Eisenbahnwagen etc. soll stets gehandhabt werden.

5. Neue Personenwagen sollen in einer Weise erstellt werden, daß man sie leicht reinigen und desinfizieren kann (Konstruktion möglichst glatter Wände und Decken, bedecken des Fußbodens mit Linoleum, Vermeiden von andern Teppichen, Schaffung von genügendem Raum unter den Sitzen zum Reinigen, Verwendung glatter und impermeabler Polsterstoffe oder anbringen beweglicher Polster, damit sie, wenn nötig, weggenommen und desinfiziert werden können etc.). Diese Vorschläge sind den Verwaltungen des Eisenbahnverbands zur Begutachtung übermittelt worden.

Die Erledigung dieser Geschäfte fällt nicht mehr in das Berichtsjahr.

### **Vollziehung des Arbeitsgesetzes.**

Die Prüfung der periodischen Vorlagen über die Arbeits- und Ruhezeiten des Eisenbahn- und Dampfschiffpersonals fand in üblicher Weise statt, und es wurde wie in frühern Jahren eine Reihe von Ausnahmen im Sinne von Art. 6 des Gesetzes bewilligt.

Von der Mehrzahl der Tramway-Unternehmungen ist gestützt auf Art. 3 des Nebenbahngesetzes, wonach den Nebenbahnen in der Vollziehung des Arbeitsgesetzes Erleichterungen gewährt werden sollen, das Gesuch gestellt worden, daß eine Reduktion der jährlich den Angestellten zu gewährenden Freisonntage von 17 auf 12 oder 13 zugestanden werden möchte in der Meinung, daß die ausfallenden Freisonntage durch Freiwerkstage ersetzt werden sollen. Die Verwaltungen haben diesen Anspruch im wesentlichen damit begründet, daß es oft schwierig sei, geeignete Sonntagsablöser beizustellen, und daß die Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes bei Verwendung von zahlreichen in der Regel wenig geübten Ablösern leide. Wir haben allen begründeten Gesuchen entsprochen. Gegen Jahresschluß ist uns sodann eine Petition des General-Sekretariats der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten zugekommen, womit die Wieder-

herstellung der 17 Freisonntage für alle Tramway-Angestellte postuliert wird.

Wir haben die Petition ablehnend beschieden, wobei für uns die Erwägung ausschlaggebend war, daß eine Reduktion der Zahl der Freisonntage bei den Tramway-Unternehmungen durchaus gerechtfertigt erscheint, weil bei diesen Unternehmungen bei Freigabe von 17 Sonntagen, an den Sonntagen, als den Tagen des stärksten Verkehrs, annähernd der dritte Teil des regulären Personals durch wenig geübte Ablöser ersetzt werden muß, worunter die Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebs leidet.

Der vom Ständerat verlangte Bericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen über die vom Eisenbahnpersonal gewünschte Revision des Arbeitsgesetzes war noch nicht erhältlich, weil neue Berechnungen angestellt werden müssen und das erforderliche Material von den verschiedenen Verwaltungen der Generaldirektion nicht zur gewünschten Zeit eingesandt worden ist.

Die anlässlich der direkten Erhebungen bei den Angestellten ermittelten Unregelmäßigkeiten in der Vollziehung des Gesetzes gaben zu wiederholten Erinnerungen Anlaß. Wir wollen indessen gerne konstatieren, daß gegenüber frühern Jahren einige Besserung eingetreten ist.

Die schon im Jahre 1899 begonnenen Verhandlungen betreffend die Beseitigung der ungeeigneten Ablöser im Bahnbewachungsdienste konnten auch im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse gebracht werden; eine befriedigende Erledigung dieser Angelegenheit steht indessen demnächst zu erwarten.

Wie in frühern Jahren wurden den Verwaltungen des Eisenbahnverbands für die Dauer des Herbstverkehrs wieder weitgehende Ausnahmen hinsichtlich des Verbotes des Güterdienstes an Sonntagen bewilligt. Einige Verwaltungen haben hiervon einen mäßigen und andere gar keinen Gebrauch gemacht.

### **Fahrleistungen und Zugsverspätungen.**

Wie der tabellarischen Zusammenstellung zu entnehmen ist, haben die kilometrischen Fahrleistungen gegenüber dem Vorjahre nur in geringerem Maße zugenommen, und zwar entfällt die Mehrleistung ausschließlich auf die Züge mit Personenbeförderung. Einzelne Gesellschaften haben allerdings auch eine Zunahme der

Zusammenstellung der im Jahre 1901 auf den schweizerischen Eisenbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

| 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                                |   |
|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|------------------|------------------------|-----------------------------------|------------------|--------------------------|---------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------------|------------------------------|-------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------------|-----------------------------------|---|
| Bezeichnung der Eisenbahnen                   | Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien | Davon doppel-spurig | Total der beförderten                 |                                   |                  |                        |                                   |                  | Total der zurückgelegten |               | Auf die regelmäßigen Personenzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung entfallen: | Von den Achskilometern kommen auf 1 Kilometer Bahnlänge | An den Endpunkten der Fahrt trafen ein:         |                              |                   |                                                                      |                              |                   | Ursache der Verspätungen               |                                                     |                                  |                                    |       |                                                                                     | Prozente    |                   | Anzahl der verspäteten Anschlüsse |   |
|                                               |                                                            |                     | im Fahrplan vorgesehenen regelmäßigen |                                   |                  | Fakultativ- und Extra- |                                   |                  | Zugs-Kilometer           | Achskilometer |                                                                                    |                                                         | Personenzüge mit 10 und mehr Minuten Verspätung |                              |                   | Güterzüge mit Personenbeförderung mit 15 und mehr Minuten Verspätung |                              |                   | Durch Verspätung der Anschlußanstalten | Auf der eigenen Linie                               |                                  |                                    |       | der gemäß Kolonnen 22 und 23 verspäteten Züge im Verhältnis zur Gesamtzahl der Züge | im Vorjahre |                   |                                   |   |
|                                               |                                                            |                     | Personenzüge                          | Güterzüge mit Personenbeförderung | reinen Güterzüge | Personenzüge           | Güterzüge mit Personenbeförderung | reinen Güterzüge |                          |               |                                                                                    |                                                         | Anzahl                                          | Durchschnittliche Verspätung | Größte Verspätung | Anzahl                                                               | Durchschnittliche Verspätung | Größte Verspätung |                                        | infolge von Unfällen und atmosphärischen Einflüssen | infolge von Rollmaterialdefekten | durch den Stations- und Fahrdienst | Total |                                                                                     |             | Total im Vorjahre |                                   |   |
| Kilometer                                     | Kilometer                                                  |                     |                                       |                                   |                  |                        |                                   |                  |                          |               | Zugskilometer                                                                      |                                                         | Anzahl                                          | Minuten                      | Minuten           | Minuten                                                              | Minuten                      | Minuten           |                                        |                                                     |                                  |                                    |       |                                                                                     |             |                   |                                   |   |
| 1. Normalspurbahnen.                          |                                                            |                     |                                       |                                   |                  |                        |                                   |                  |                          |               |                                                                                    |                                                         |                                                 |                              |                   |                                                                      |                              |                   |                                        |                                                     |                                  |                                    |       |                                                                                     |             |                   |                                   |   |
| Jura-Simplon-Bahn <sup>1)</sup>               | * 1111                                                     | ** 129              | 90 055                                | 14 147                            | 39 425           | 390                    | —                                 | 10 004           | 8 053 516                | 226 767 165   | 6 053 873                                                                          | 204 111                                                 | 3 189                                           | 19                           | 271               | 202                                                                  | 26                           | 147               | 1328                                   | 123                                                 | 92                               | 1848                               | 2063  | 2290                                                                                | 1,86        | 1,84              | 846                               |   |
| Nordostbahn <sup>2)</sup>                     | 809                                                        | 130                 | 113 525                               | 23 152                            | 33 258           | 695                    | —                                 | 8 752            | 7 052 290                | 175 132 891   | 5 662 681                                                                          | 216 481                                                 | 2 919                                           | 15                           | 161               | 65                                                                   | 21                           | 90                | 2055                                   | 23                                                  | 43                               | 863                                | 929   | 1061                                                                                | 0,66        | 0,80              | 690                               |   |
| Centralbahn <sup>3)</sup>                     | 411                                                        | 129                 | 61 887                                | 8 380                             | 28 919           | 532                    | 186                               | 4 325            | 3 941 620                | 129 415 267   | 2 749 875                                                                          | 314 879                                                 | 2 170                                           | 16                           | 92                | 41                                                                   | 24                           | 49                | 1666                                   | 29                                                  | 22                               | 494                                | 545   | 474                                                                                 | 0,78        | 0,64              | 360                               |   |
| Vereinigte Schweizerbahnen <sup>4)</sup>      | 310                                                        | 9                   | 34 441                                | 10 566                            | 4 909            | 238                    | —                                 | 4 390            | 2 375 856                | 58 513 584    | 2 061 894                                                                          | 188 753                                                 | 630                                             | 15                           | 98                | 127                                                                  | 27                           | 100               | 463                                    | 27                                                  | 16                               | 251                                | 294   | 280                                                                                 | 0,59        | 0,64              | 98                                |   |
| Gotthardbahn                                  | 290                                                        | 122                 | 24 755                                | 3 273                             | 11 484           | 437                    | —                                 | 4 932            | 3 173 913                | 98 174 286    | 2 013 803                                                                          | 338 532                                                 | 1 262                                           | 18                           | 118               | 24                                                                   | 31                           | 87                | 929                                    | 27                                                  | 29                               | 301                                | 357   | 250                                                                                 | 1,17        | 0,76              | 240                               |   |
| Tößthalbahn <sup>5)</sup>                     | *** 55                                                     | —                   | 6 229                                 | 1 355                             | 1 224            | 13                     | —                                 | 73               | 260 678                  | 2 632 267     | 237 926                                                                            | 47 859                                                  | 40                                              | 19                           | 66                | 8                                                                    | 22                           | 32                | 29                                     | 4                                                   | 6                                | 9                                  | 19    | 8                                                                                   | 0,19        | 0,09              | 19                                |   |
| Thunerseebahn <sup>6)</sup>                   | † 48                                                       | —                   | 10 243                                | 973                               | 1 092            | 8                      | —                                 | 205              | 233 350                  | 3 887 427     | 204 709                                                                            | 80 988                                                  | 360                                             | 14                           | 47                | 19                                                                   | 19                           | 27                | 331                                    | 1                                                   | 1                                | 46                                 | 48    | 20                                                                                  | 0,41        | 0,18              | 5                                 |   |
| Sudostbahn                                    | 50                                                         | —                   | 15 097                                | —                                 | 312              | 118                    | —                                 | 207              | 261 596                  | 2 198 057     | 250 368                                                                            | 43 961                                                  | 281                                             | 14                           | 45                | —                                                                    | —                            | —                 | 223                                    | —                                                   | —                                | 58                                 | 58    | 114                                                                                 | 0,88        | 0,74              | 20                                |   |
| Seethalbahn                                   | 50                                                         | —                   | 6 205                                 | 732                               | 1 848            | 95                     | —                                 | 291              | 240 503                  | 2 577 808     | 201 821                                                                            | 51 556                                                  | 86                                              | 12                           | 26                | —                                                                    | —                            | —                 | 74                                     | 3                                                   | —                                | 9                                  | 12    | 19                                                                                  | 0,12        | 0,27              | 5                                 |   |
| Emmenthalbahn                                 | 43                                                         | —                   | 5 840                                 | 1 460                             | 2 003            | 29                     | —                                 | 52               | 189 086                  | 2 897 442     | 156 950                                                                            | 67 382                                                  | 82                                              | 17                           | 46                | 6                                                                    | 22                           | 28                | 69                                     | 1                                                   | 5                                | 13                                 | 19    | 1                                                                                   | 0,24        | —                 | 2                                 |   |
| Bern-Neuenburg-Bahn                           | †† 22                                                      | —                   | 2 208                                 | —                                 | 314              | 8                      | —                                 | 6                | 109 201                  | 1 606 236     | 97 180                                                                             | 73 011                                                  | 115                                             | 15                           | 91                | —                                                                    | —                            | —                 | 85                                     | 3                                                   | —                                | 27                                 | 30    | —                                                                                   | 1,22        | —                 | 18                                |   |
| Langenthal-Huttwil-Wolhusen-Bahn              | 41                                                         | —                   | 5 409                                 | 2 897                             | —                | 34                     | 2                                 | 32               | 168 514                  | 2 099 798     | 167 450                                                                            | 51 215                                                  | 164                                             | 14                           | 44                | 7                                                                    | 18                           | 22                | 58                                     | —                                                   | 3                                | 110                                | 113   | 28                                                                                  | 1,36        | 0,84              | 1                                 |   |
| Burgdorf-Thun-Bahn                            | 41                                                         | —                   | 5 378                                 | —                                 | 1 204            | 52                     | —                                 | 224              | 268 411                  | 2 288 191     | 220 498                                                                            | 55 810                                                  | 103                                             | 19                           | 122               | —                                                                    | —                            | —                 | 61                                     | 22                                                  | 11                               | 9                                  | 42    | 34                                                                                  | 0,37        | 0,23              | 34                                |   |
| Jura-Neuchâtelois                             | 38                                                         | 2                   | 8 044                                 | 4 015                             | 1 235            | 149                    | —                                 | 368              | 316 819                  | 4 182 049     | 269 812                                                                            | 110 054                                                 | 255                                             | 17                           | 75                | 9                                                                    | 21                           | 30                | 171                                    | 17                                                  | 1                                | 75                                 | 93    | 73                                                                                  | 0,63        | 0,62              | 14                                |   |
| Gürbenthalbahn                                | ††† 8                                                      | —                   | 1 120                                 | 280                               | —                | 7                      | —                                 | —                | 28 098                   | 297 224       | 28 000                                                                             | 37 153                                                  | 3                                               | 22                           | 28                | 1                                                                    | 20                           | 20                | —                                      | —                                                   | —                                | 4                                  | 4     | —                                                                                   | 0,28        | —                 | —                                 |   |
| Sihlthalbahn                                  | 19                                                         | —                   | 6 170                                 | —                                 | 1 228            | 40                     | —                                 | 117              | 115 670                  | 995 016       | 104 126                                                                            | 52 369                                                  | 5                                               | 27                           | 50                | —                                                                    | —                            | —                 | 3                                      | 2                                                   | —                                | —                                  | 2     | 1                                                                                   | —           | —                 | 1                                 |   |
| Önsingen-Balsthal-Bahn                        | 5                                                          | —                   | 6 172                                 | 1 246                             | —                | 11                     | —                                 | —                | 37 145                   | 238 870       | 36 610                                                                             | 47 774                                                  | 120                                             | 16                           | 83                | 2                                                                    | 42                           | 42                | 121                                    | —                                                   | 1                                | —                                  | 1     | 1                                                                                   | 0,01        | 0,01              | —                                 |   |
| Orbe-Chavornay                                | 4                                                          | —                   | 8 592                                 | —                                 | 1 216            | 108                    | —                                 | 128              | 40 176                   | 80 360        | 34 768                                                                             | 20 090                                                  | 178                                             | 16                           | 48                | —                                                                    | —                            | —                 | 177                                    | —                                                   | —                                | 1                                  | 1     | 1                                                                                   | 0,01        | —                 | 1                                 |   |
| 2. Schmalspurbahnen.                          |                                                            |                     |                                       |                                   |                  |                        |                                   |                  |                          |               |                                                                                    |                                                         |                                                 |                              |                   |                                                                      |                              |                   |                                        |                                                     |                                  |                                    |       |                                                                                     |             |                   |                                   |   |
| Rhätische Bahn                                | 92                                                         | —                   | 5 820                                 | 1 234                             | 108              | 206                    | —                                 | 335              | 354 484                  | 5 179 392     | 337 416                                                                            | 56 298                                                  | 50                                              | 15                           | 49                | —                                                                    | —                            | —                 | 40                                     | 1                                                   | 3                                | 6                                  | 10    | 19                                                                                  | 0,12        | 0,25              | 2                                 |   |
| Brünigbahn (J.-S.)                            | \$ 54                                                      | —                   | 5 446                                 | 618                               | —                | 208                    | —                                 | 106              | 216 910                  | 3 681 432     | 210 358                                                                            | 68 175                                                  | 150                                             | 15                           | 133               | 5                                                                    | 56                           | 175               | 128                                    | 3                                                   | 2                                | 22                                 | 27    | 48                                                                                  | 0,39        | 0,71              | 6                                 |   |
| Visp-Zermatt (J.-S.)                          | 35                                                         | —                   | 1 020                                 | —                                 | —                | 133                    | —                                 | 38               | 41 199                   | 493 245       | 35 700                                                                             | 14 093                                                  | 7                                               | 13                           | 15                | —                                                                    | —                            | —                 | 5                                      | —                                                   | 1                                | 1                                  | 2     | 28                                                                                  | 0,19        | 0,56              | —                                 |   |
| Bière-Apples-Morges und Apples-L'Isle (J.-S.) | 30                                                         | —                   | 5 092                                 | —                                 | —                | 2                      | —                                 | —                | 78 002                   | 514 972       | 77 962                                                                             | 17 166                                                  | 84                                              | 26                           | 212               | —                                                                    | —                            | —                 | 21                                     | 6                                                   | —                                | 57                                 | 63    | 15                                                                                  | 1,11        | 0,26              | 1                                 |   |
| Saignelégier - Chaux-de-Fonds                 | 27                                                         | —                   | 2 723                                 | 702                               | —                | 52                     | —                                 | 1                | 93 733                   | 852 276       | 92 495                                                                             | 31 566                                                  | 18                                              | 45                           | 121               | 9                                                                    | 54                           | 70                | —                                      | 19                                                  | 3                                | 5                                  | 27    | 4                                                                                   | 0,23        | 0,12              | 24                                |   |
| Appenzellerbahn (Winkeln-Appenzell)           | 26                                                         | —                   | 7 837                                 | 1 428                             | 430              | 26                     | —                                 | 88               | 131 640                  | 2 077 262     | 128 204                                                                            | 79 895                                                  | 180                                             | 14                           | 50                | 2                                                                    | 34                           | 53                | 160                                    | 5                                                   | 4                                | 13                                 | 22    | 47                                                                                  | 0,18        | 0,50              | 3                                 |   |
| Yverdon-St. Croix                             | 25                                                         | —                   | 2 086                                 | —                                 | —                | 17                     | —                                 | 1                | 52 850                   | 431 452       | 52 375                                                                             | 17 258                                                  | 47                                              | 17                           | 46                | —                                                                    | —                            | —                 | 19                                     | 2                                                   | 4                                | 22                                 | 28    | 59                                                                                  | 1,24        | 2,58              | 2                                 |   |
| Berner Oberlandbahnen                         | 24                                                         | —                   | 6 314                                 | —                                 | —                | 380                    | —                                 | 55               | 83 350                   | 974 901       | 78 334                                                                             | 40 621                                                  | 100                                             | 17                           | 26                | —                                                                    | —                            | —                 | 58                                     | 11                                                  | 4                                | 27                                 | 42    | 25                                                                                  | 0,49        | 0,88              | —                                 |   |
| Lausanne-Echallens-Bercher                    | 24                                                         | —                   | 3 345                                 | —                                 | —                | 31                     | 8                                 | 116              | 74 518                   | 886 852       | 73 690                                                                             | 36 952                                                  | 19                                              | 31                           | 69                | —                                                                    | —                            | —                 | —                                      | 12                                                  | 2                                | 5                                  | 19    | 5                                                                                   | 0,20        | 0,09              | —                                 |   |
| Stansstad-Engelberg                           | 23                                                         | —                   | 9 168                                 | —                                 | —                | 3323                   | —                                 | —                | 142 019                  | 658 548       | 99 792                                                                             | 28 632                                                  | 229                                             | 22                           | 118               | —                                                                    | —                            | —                 | 107                                    | 24                                                  | 4                                | 94                                 | 122   | 76                                                                                  | 1,06        | 0,70              | —                                 |   |
| Frauenfeld-Wil                                | 18                                                         | —                   | 4 006                                 | —                                 | —                | 166                    | —                                 | 9                | 71 092                   | 598 368       | 68 900                                                                             | 33 243                                                  | 13                                              | 19                           | 34                | —                                                                    | —                            | —                 | 2                                      | 3                                                   | 6                                | 2                                  | 11    | 20                                                                                  | 0,19        | 0,51              | 3                                 |   |
| Ponts - Sagne - Chaux-de-Fonds (J.-N.)        | 17                                                         | —                   | 3 642                                 | —                                 | —                | 1                      | —                                 | 44               | 62 000                   | 381 456       | 61 952                                                                             | 22 439                                                  | 48                                              | 24                           | 165               | —                                                                    | —                            | —                 | 9                                      | 20                                                  | 10                               | 9                                  | 39    | 21                                                                                  | 0,52        | 0,27              | 42                                |   |
| Waldenburgerbahn                              | 14                                                         | —                   | 3 484                                 | 702                               | —                | 19                     | —                                 | 28               | 56 493                   | 543 444       | 56 164                                                                             | 38 817                                                  | 65                                              | 17                           | 50                | 10                                                                   | 21                           | 36                | 52                                     | 4                                                   | —                                | 19                                 | 23    | 38                                                                                  | 0,45        | 0,90              | —                                 |   |
| Appenzeller Straßenbahn (St. Gallen-Gais)     | 14                                                         | —                   | 3 798                                 | —                                 | —                | 65                     | —                                 | 52               | 54 534                   | 696 658       | 53 172                                                                             | 49 761                                                  | 13                                              | 20                           | 75                | —                                                                    | —                            | —                 | 3                                      | 2                                                   | 4                                | 4                                  | 10    | 1                                                                                   | 0,21        | 0,08              | 2                                 |   |
| Birsigthalbahn                                | 13                                                         | —                   | 11 596                                | —                                 | —                | 1078                   | —                                 | —                | 131 502                  | 1 586 534     | 121 852                                                                            | 122 041                                                 | 29                                              | 24                           | 61                | —                                                                    | —                            | —                 | —                                      | 21                                                  | 2                                | 6                                  | 29    | 8                                                                                   | 0,06        | 0,04              | —                                 |   |
| Neuchâtel-Cortailod-Boudry (J.-N.)            | 11                                                         | —                   | 11 314                                | —                                 | —                | 10                     | —                                 | —                | 124 552                  | 1 152 322     | 124 454                                                                            | 104 757                                                 | 4                                               | 31                           | 55                | —                                                                    | —                            | —                 | —                                      | 1                                                   | 3                                | —                                  | 4     | 6                                                                                   | 0,02        | 0,05              | —                                 |   |
| Rolle-Gimel                                   | 11                                                         | —                   | 11 558                                | —                                 | —                | 125                    | —                                 | 366              | 71 722                   | 263 758       | 62 550                                                                             | 23 978                                                  | 15                                              | 26                           | 122               | —                                                                    | —                            | —                 | 1                                      | 7                                                   | 7                                | —                                  | 14    | 11                                                                                  | 0,06        | 0,04              | 4                                 |   |
| Bern-Muri-Gümligen-Worb                       | 10                                                         | —                   | 6 355                                 | —                                 | —                | 134                    | —                                 | —                | 62 947                   | 556 580       | 61 649                                                                             | 55 658                                                  | 6                                               | 17                           | 20                | —                                                                    | —                            | —                 | 5                                      | 1                                                   | —                                | —                                  | 1     | 5                                                                                   | —           | 0,04              | —                                 | — |
| Allaman-Aubonne-Gimel                         | 10                                                         | —                   | 16 458                                | —                                 | —                | 20                     | —                                 | 270              | 78 050                   | 182 542       | 77 126                                                                             | 18 254                                                  | 21                                              | 36                           | 74                | —                                                                    | —                            | —                 | 15                                     | 5                                                   | 1                                | —                                  | 6     | 1                                                                                   | —           | —                 | 3                                 |   |
| Tramelan-Tavannes                             | 9                                                          | —                   | 3 650                                 | —                                 | —                | 43                     | —                                 | —                | 33 237                   | 207 666       | 32 850                                                                             | 23 074                                                  | 36                                              | 16                           | 44                | —                                                                    | —                            | —                 | 35                                     | —                                                   | —                                | 1                                  | 1     | 1                                                                                   | 0,02        | 0,03              | —                                 |   |
| Brenets-Loche                                 | 5                                                          | —                   | 6 102                                 | —                                 | —                | 52                     | —                                 | —                | 30 770                   | 173 600       | 30 510                                                                             | 34 720                                                  | 44                                              | 15                           | 35                | —                                                                    | —                            | —                 | 41                                     | —                                                   | —                                | 3                                  | 3     | —                                                                                   | 0,04        | —                 | 2                                 |   |
| Totale und Durchschnittszahlen                |                                                            |                     |                                       |                                   |                  |                        |                                   |                  |                          |               |                                                                                    |                                                         |                                                 |                              |                   |                                                                      |                              |                   |                                        |                                                     |                                  |                                    |       |                                                                                     |             |                   |                                   |   |
|                                               | 3847                                                       | 521                 | 542 184                               | 77 160                            | 130 209          | 9055                   | 196                               | 35 615           | 28 912 046               | 736 077 198   | 22 489 849                                                                         | 191 338                                                 | 13 140                                          | 20                           | 271               | 537                                                                  | 29                           | 175               | 8544                                   | 429                                                 | 290                              | 4414                               | 5133  | —                                                                                   | 0,75        | —                 | 2448                              |   |
| Im Jahre 1900                                 | 3788                                                       | 517                 | 521 541                               | 75 778                            | 126 083          | 7554                   | 287                               | 42 418           | 28 296 639               | 727 898 358   | 21 792 028                                                                         | 192 159                                                 | 14 193                                          | 18                           | 265               | 623                                                                  | 25                           | 87</              |                                        |                                                     |                                  |                                    |       |                                                                                     |             |                   |                                   |   |

<sup>1)</sup> Inkl. Bulle-Romont, Régional Val-de-Travers, Freiburg-Murten, Pont-Brassus und Pruntrut-Bonfol.

<sup>2)</sup> „ Bözbergbahn mit Koblenz-Stein.

<sup>3)</sup> „ Aarg. Südbahn, Wohlen-Bremgarten und Basler Verbindungsbahn.

<sup>4)</sup> „ Wald-Rüti und Toggenburgerbahn.

<sup>5)</sup> „ Urikon-Bauma.

<sup>6)</sup> „ Spiez-Erlenbach und Spiez-Frutigen.

\* 194 Tage mit 1106 Kilometer; 171 Tage mit 1117 Kilometer.

\*\* 174 „ „ 125 „ „ 191 „ „ 132 „

\*\*\* 151 „ „ 40 „ „ 214 „ „ 66 „

† 205 „ „ 42 „ „ 160 „ „ 55 „

†† 184 „ „ 43 „ „

††† 140 „ „ 20 „ „

{ 90 Tage mit 43 Kilometer.

31 „ „ 49 „

244 „ „ 58 „

Güterzugskilometer zu verzeichnen, bei andern ist dagegen der Güterverkehr zurückgegangen.

Die Zahl der auf den schweizerischen Bahnlinien entstandenen Zugverspätungen ist um ein geringes gestiegen, obschon das Departement an Mahnungen es nicht hat fehlen lassen. Da aber auch die Zahl der ausgeführten Züge zugenommen hat, so ist der Prozentsatz der verspäteten Züge der gleiche wie im Vorjahre.

### Unfälle.

Im Berichtsjahre wurden die folgenden Unfälle im Eisenbahnbetrieb zur Anzeige gebracht, wobei wir zur Vergleichung die entsprechenden Ziffern des Vorjahres beisetzen:

|                                      | 1901. | 1900. |
|--------------------------------------|-------|-------|
| Entgleisungen in Stationen . . . . . | 39    | 39    |
| „ auf offener Bahn . . . . .         | 24    | 7     |
| Zusammenstöße in Stationen . . . . . | 24    | 39    |
| „ auf offener Bahn . . . . .         | 10    | 3     |
| Sonstige Unfälle . . . . .           | 956   | 1023  |

Von den Entgleisungen fanden 43 (33) bei Personen- und Güterzügen, 9 (10) im Rangierdienste und 11 (3) bei Tramzügen statt.

Von den Zusammenstößen ereigneten sich 13 (24) bei fahrenden Zügen, sei es daß solche mit andern Zügen oder mit einzelnen Wagen in Kollision gerieten; 2 (11) Fälle beziehen sich auf Vorkommnisse im Rangierdienst und 19 (7) betreffen Kollisionen von Tramzügen. Zusammenstöße fahrender Züge unter sich auf offener Bahn kamen auch dieses Jahr auf den Normalbahnen nicht vor.

Die sämtlichen Unfälle hatten 79 Tötungen (im Vorjahre 69) und 916 Verletzungen (gegen 929) von Personen zur Folge, und zwar wurden

|                                        | getötet   |       |                  |       |                |       |
|----------------------------------------|-----------|-------|------------------|-------|----------------|-------|
|                                        | Reisende. |       | Bahnbedienstete. |       | Drittpersonen. |       |
|                                        | 1901.     | 1900. | 1901.            | 1900. | 1901.          | 1900. |
| bei Entgleisungen und Zusammenstößen . | 1         | —     | 1                | 1     | —              | —     |
| infolge sonstiger Ereignisse . . . . . | 9         | 7     | 24               | 26    | 44             | 35    |

|                                        | verletzt  |       |                  |       |                |       |
|----------------------------------------|-----------|-------|------------------|-------|----------------|-------|
|                                        | Reisende. |       | Bahnbedienstete. |       | Drittpersonen. |       |
|                                        | 1901.     | 1900. | 1901.            | 1900. | 1901.          | 1900. |
| bei Entgleisungen und Zusammenstößen . | 40        | 3     | 26               | 2     | 1              | —     |
| infolge sonstiger Ereignisse . . . . . | 65        | 73    | 710              | 780   | 74             | 71    |

Nach Bahnen zusammengestellt entfallen hiervon:

|                                             | Tötungen. |       | Verletzungen. |       |
|---------------------------------------------|-----------|-------|---------------|-------|
|                                             | 1901.     | 1900. | 1901.         | 1900. |
| Auf die Jura-Simplon-Bahn .                 | 20        | 17    | 238           | 250   |
| „ „ Nordostbahn . . .                       | 11        | 12    | 118           | 112   |
| „ „ Centralbahn . . .                       | 6         | 9     | 133           | 173   |
| „ „ Vereinigten Schweizerbahnen . . . . .   | 4         | 3     | 65            | 75    |
| „ „ Gotthardbahn . . .                      | 5         | 4     | 76            | 82    |
| „ „ übrigen Normalbahnen                    | 9         | 7     | 57            | 53    |
| „ „ Schmalspurbahnen mit eigenem Bahnkörper | 4         | 3     | 12            | 24    |
| „ „ Straßenbahnen . . .                     | 2         | 7     | 11            | 42    |
| „ „ Seil- und reinen Zahnradbahnen . . .    | 1         | 1     | 7             | 12    |
| „ „ Tramways . . . .                        | 17        | 6     | 199           | 106   |

Die üblichen weiteren Angaben finden sich in der angefügten Tabelle.

Die Tötungen und Verletzungen, welche nicht auf Entgleisungen und Zusammenstöße zurückzuführen sind, gruppieren sich den Ursachen nach wie folgt:

<sup>1</sup> Inkl. Spiez-Erlenbach, Spiez-Frutigen und Gürbenthalbahn.  
<sup>2</sup> Inkl. Üriken-Bauma.  
<sup>3</sup> Inkl. ehemalige Tramways Suisses und Voies étroites.

<sup>1</sup> Inklusive 1 Postangestellter.  
<sup>2</sup> Inklusive 2 Postangestellte.  
<sup>3</sup> Inklusive 3 Postangestellte.

|                                                                           | Reisende. |       |             |       | Bahnbedienstete. |       |             |       | Drittpersonen. |       |             |       |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|-------|-------------|-------|------------------|-------|-------------|-------|----------------|-------|-------------|-------|
|                                                                           | Tötung.   |       | Verletzung. |       | Tötung.          |       | Verletzung. |       | Tötung.        |       | Verletzung. |       |
|                                                                           | 1901.     | 1900. | 1901.       | 1900. | 1901.            | 1900. | 1901.       | 1900. | 1901.          | 1900. | 1901.       | 1900. |
| Überfahren von Fuhrwerken, Rollwagen und Draisinen . . . . .              | —         | —     | —           | 2     | 2                | —     | —           | —     | 4              | 1     | 17          | 17    |
| Infolge Scheuwerdens von Pferden bei der Fahrt von Zügen . . . . .        | —         | —     | —           | —     | —                | 1     | —           | 1     | —              | —     | 2           | 1     |
| Ausgleiten von Fahrzeugen, Fehltreten beim Auf- und Absteigen . . . . .   | —         | —     | 7           | 2     | 3                | 1     | 113         | 127   | —              | —     | —           | —     |
| Fehltreten beim Überschreiten und Begehen der Geleise . . . . .           | —         | —     | —           | 2     | —                | —     | 54          | 64    | —              | —     | —           | —     |
| Springen auf und von im Gang befindlichen Fahrzeugen . . . . .            | 9         | 5     | 27          | 25    | 1                | —     | 34          | 23    | —              | 1     | —           | 1     |
| Unvorsichtiges Überschreiten der Geleise und Gehen in denselben . . . . . | —         | 1     | 4           | 4     | 12               | 14    | 20          | 20    | 36             | 33    | 47          | 42    |
| Unvorsichtiges Benehmen im fahrenden Zug                                  | —         | 1     | 7           | 9     | 1                | 1     | 18          | 19    | —              | —     | —           | —     |
| Mitwirkung von Drittpersonen beim Manöver . . . . .                       | —         | —     | —           | —     | —                | —     | —           | —     | 1              | —     | —           | 4     |
| Infolge unglücklichen Zufalls bei Manövern                                | —         | —     | —           | —     | —                | —     | 68          | 74    | —              | —     | —           | —     |
| Beim An- und Abkuppeln von Fahrzeugen                                     | —         | —     | —           | —     | 5                | 5     | 71          | 89    | —              | —     | —           | —     |
| Infolge verbotener oder unrichtig ausgeführter Manöver . . . . .          | —         | —     | —           | —     | —                | 1     | 14          | 16    | —              | —     | —           | 1     |
| Beim Ein-, Aus- und Umlad von Gütern . . . . .                            | —         | —     | —           | —     | —                | —     | 123         | 136   | —              | —     | —           | —     |
| Beim Öffnen oder Schließen von Wagenthüren                                | —         | —     | 13          | 21    | —                | —     | 30          | 30    | —              | —     | —           | —     |
| Augenverletzungen infolge Funkenwurfs der Lokomotiven . . . . .           | —         | —     | —           | —     | —                | —     | 13          | 16    | —              | —     | —           | —     |
| Aus andern Ursachen . . . . .                                             | —         | —     | 7           | 8     | —                | 3     | 152         | 165   | 3              | —     | 8           | 5     |

In selbstmörderischer Weise haben sich 10 Personen (im Vorjahre 24) vor dem herannahenden Zuge auf die Schienen gelegt.

Bei den Hilfsarbeiten des Bahnbetriebes (innerer Betriebs-, Bahnunterhaltungs- und Werkstätdienst) wurden

|                        | 1901. | 1900. |
|------------------------|-------|-------|
| Tötungen . . . . .     | 5     | 6     |
| Verletzungen . . . . . | 1917  | 1871  |

gemeldet.

#### IV. Dampfschiffe.

Die Kontrolle über den Bau und den Betrieb der Dampf- und Motorschiffe ging in gewohnter Weise vor sich.

Über den Umfang der Kontrolle geben nachstehende Zahlen Aufschluß:

##### *a. Betriebsbewilligungen.*

Im Berichtsjahre wurden:

|                         | Dampfschiffe. | Motorschiffe. | Total. |
|-------------------------|---------------|---------------|--------|
| Erneuert . . . . .      | 2             | 3             | 5      |
| Neu erteilt . . . . .   | 6             | 11            | 17     |
| Zurückgezogen . . . . . | 1             | 1             | 2      |
| Pendent sind . . . . .  | 5             | 7             | 12     |

##### *b. Änderungen im Schiffspark.*

|                                                                               |  |  |  |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|----|
| Dampfschiffe neu erstellt, bzw. neu unter die Kontrolle<br>getreten . . . . . |  |  |  | 5  |
| Motorschiffe neu erstellt und anderswo herkommend . .                         |  |  |  | 3  |
| Motorlastschiffe neu erstellt . . . . .                                       |  |  |  | 3  |
| Dampfschiffe umgebaut . . . . .                                               |  |  |  | 2  |
| Motorboote „ . . . . .                                                        |  |  |  | 1  |
| Motorlastschiffe „ . . . . .                                                  |  |  |  | —  |
| Dampfschiffe mit neuen Kesseln versehen . . . . .                             |  |  |  | 3  |
| „ „ „ Maschinen „ . . . . .                                                   |  |  |  | —  |
| Motorboote „ neuem Motor „ . . . . .                                          |  |  |  | —  |
| Motorlastschiffe mit neuem Motor „ . . . . .                                  |  |  |  | 3  |
| Übertrag                                                                      |  |  |  | 20 |

|                                                     |          |    |
|-----------------------------------------------------|----------|----|
|                                                     | Übertrag | 20 |
| Dampfschiffe ausrangiert . . . . .                  |          | 2  |
| Motorboote „ . . . . .                              |          | —  |
| Motorlastschiffe „ . . . . .                        |          | 2  |
| Dampfschiffe aus der Kontrolle gestrichen . . . . . |          | 4  |
| Motorschiffe „ „ „ „ . . . . .                      |          | 4  |

*c. Bestand des Schiffsparkes.*

|                                                           |           |
|-----------------------------------------------------------|-----------|
| Dampfschiffe für Personen- und Gütertransport . . . . .   | 99        |
| „ nur für Gütertransport . . . . .                        | 7         |
| „ für Schleppdienst . . . . .                             | 11        |
| Motorboote ausschließlich für Personentransport . . . . . | 38        |
| Motorschiffe auch für „ . . . . .                         | 4         |
| „ nur für Gütertransport . . . . .                        | 45        |
|                                                           | Total 204 |
| Im Bau angemeldet . . . . .                               | 1         |

An Schiffsuntersuchungen wurden vorgenommen:

|                                                   |     |
|---------------------------------------------------|-----|
| Äußere Untersuchungen von Dampfschiffen . . . . . | 128 |
| „ „ „ Motorbooten und Lastschiffen . . . . .      | 119 |
| Innere „ „ Dampfschiffen . . . . .                | 108 |
| Davon auf Stapel . . . . .                        | 29  |
| Probefahrten und Krängungsversuche . . . . .      | 13  |

Die Kesseluntersuchungen und Druckproben wurden durch die Inspektoren des Schweizerischen Vereins von Dampfkesselbesitzern vorgenommen, deren Berichte uns jeweilen mitgeteilt werden. In 18 Fällen haben unsere Beamten diesen Untersuchungen beigewohnt.

*d. Landungseinrichtungen.*

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| Neu erstellt . . . . .                                                       | 2  |
| Umgebaut . . . . .                                                           | 3  |
| Aufgehoben oder nicht mehr befahren . . . . .                                | 6  |
| Aus der Kontrolle gestrichen, weil nicht konzessionsmäßig befahren . . . . . | 24 |

Untersuchungen dieser Einrichtungen, deren Zahl 237 beträgt, wurden im Berichtsjahr 86 ausgeführt.

Vorschriften über Fahrordnung und Schiffspolizei fehlen z. Z. immer noch auf dem Luganer- und Langensee.

An außerordentlichen Vorkommnissen sind uns zur Kenntnis gebracht worden:

- 1 Collision zweier Dampfboote,
- 1 Untergang eines Motorschiffes,
- 1 Feuersausbruch auf einem Motorschiffe,
- 1 Strandung eines Dampfbootes,
- verschiedene kleinere Unfälle, worunter 1 Kolbenstangenbruch mit damit hervorgerufenem erheblichem Materialschaden.

Beim Dampfschiffbetrieb sind nach den beim Departement eingegangenen Mitteilungen 16 Schiffsbedienstete (im Vorjahr 38) und 1 Reisender verletzt worden; 2 Angestellte fanden den Tod durch Ertrinken (im Vorjahr 1 Angestellter und 1 Passagier).

Bei den Hilfsarbeiten des Betriebes wurden 33 Personen (im Vorjahr 46) verletzt.

## **D. Administrative Kontrolle.**

### **I. Tarif- und Transportwesen.**

#### **a. Tarifwesen.**

Verschiedene der noch rückständigen direkten Tarife mit dem Auslande konnten im Berichtsjahr zur Einführung gebracht werden, unter anderem auch der direkte Gütertarif zwischen Waldshut etc. und der Central- und Westschweiz, wodurch die im letzten Geschäftsbericht erwähnte provisorische Maßnahme zum Schutze des Handelsstandes hinfällig wurde, sowie der allgemeine direkte Gütertarif für den böhmisch-mährisch-schweizerischen Verkehr. Dagegen gelangte ein allgemeiner direkter Gütertarif für den ungarisch-schweizerischen Verkehr auch diesmal wieder nicht zur Vorlage und Einführung.

Zu zahlreichen Tarifarbeiten gaben die im Berichtsjahr neu eröffneten Linien Veranlassung, von denen namentlich die beiden normalspurigen Transversallinien Urikon-Bauma und Bern-Neuenburg (direkte Linie) einen weitgehenden Einfluß auf die bestehenden Tarife ausübten. Wir benutzten den sich hierdurch bietenden Anlaß, um im Anschluß an die im letztjährigen

Bericht erwähnte Beordnung der Gütertarifverhältnisse für den von der Burgdorf-Thun-Bahn beeinflussten Verkehr darauf zu dringen, daß allgemein in allen Tarifen für den schweizerischen Verkehr die dem Versender gemäß Art. 6, litt. 1, des schweizerischen Transportgesetzes zustehenden Rechte in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise gewahrt werden. Wir fanden hierfür bei sämtlichen Verwaltungen ein entsprechendes Entgegenkommen.

Als ein für die Zukunft wichtiges Vorkommnis haben wir an dieser Stelle sodann die erfolgte Genehmigung der Vorlage der schweizerischen Bundesbahnen über die Festsetzung der Taxgrundlagen für die zukünftigen allgemeinen Tarife für den internen Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr derselben zu registrieren (9. Dezember 1901). Die zur Anwendung gelangenden Taxen entsprechen den im Bundesgesetz vom 27. Juni 1901 betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vorgesehenen Maximalsätzen. Für den Tiertarif werden die Ansätze des auf den Hauptbahnen gegenwärtig in Kraft bestehenden Tarifes beibehalten werden. Die Verwaltung der Bundesbahnen glaubte, für einmal von weitergehenden Taxreduktionen mit Rücksicht auf die durch die im Gesetz festgesetzten Taxen bereits entstehenden Einnahmenseinbußen, sowie mit Rücksicht auf verschiedene im Laufe der Verstaatlichungsverhandlungen eingetretene Verhältnisse, welche geeignet sind, die finanzielle Lage der schweizerischen Bundesbahnen ungünstig zu beeinflussen, Umgang nehmen zu sollen.

Gestützt auf Art. 8, Absatz 2, und Art. 13, Absatz 4, des vorstehend genannten Gesetzes haben wir sodann die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen ermächtigt, für die Bergstrecke der Brünigbahn (Meiringen-Giswil) welche Steigungen bis zu 120 ‰ aufweist und auf welcher teilweise die Zahnstange Verwendung findet, erhöhte Taxen zu beziehen, und zwar:

für den Personenverkehr:

|                                                                                                                | Wagenklasse |     |      |              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----|------|--------------|
|                                                                                                                | I.          | II. | III. |              |
| Einfache Fahrt . . .                                                                                           | 20          | 15  | 6    | Cts. per km. |
| Hin- und Rückfahrt . .                                                                                         | 32          | 24  | 9,6  | Cts. per km. |
| für den Gepäck- und Expresgutverkehr: 10 Cts. per 100 kg. und km.;                                             |             |     |      |              |
| für den Tiervverkehr: 50 ‰, und                                                                                |             |     |      |              |
| für den Güterverkehr: 100 ‰ Zuschlag zu den Taxen des allgemeinen Tarifes der Bundesbahnen (9. Dezember 1901). |             |     |      |              |

Im übrigen sehen wir uns noch zu folgenden Mitteilungen über specielle Vorkommnisse aus dem Gebiete des Tarifwesens veranlaßt:

**Personentarifwesen.** Der Tarif für Generalabonnemente hat sich auch im verflossenen Jahre bewährt. Am 1. August 1901 ist eine Neuausgabe desselben in Kraft getreten, welche aber keine wesentlichen Abänderungen seiner Vorschriften brachte. Am Bestand der Verwaltungen, welche dem Tarif beigetreten sind, ist auf 1. Januar 1902 durch Beitritt der Uerikon-Bauma-Bahn, der Spiez-Frutigen-Bahn und der Gurbethal-Bahn, und durch Austritt der Linie Neuchâtel-Cortailod-Boudry (infolge Überganges in das Eigentum der Gesellschaft der Neuenburger Tramways) eine Veränderung im Sinne der Vergrößerung des Gültigkeitskreises dieser Abonnemente (49 km.) eingetreten.

Im Anschluß an diesen Tarif haben verschiedene Nebenbahnen und Specialbahnen, welche dem Tarif nicht beitreten konnten, den Inhabern solcher Generalabonnemente für die Benutzung ihrer Linien ermäßigte Taxen zugestanden. Wir haben hierbei darauf hingewirkt, daß, wo nicht besondere Verhältnisse vorliegen, welche eine Ausnahme rechtfertigen, die Ermäßigung sowohl für einfache Fahrt als auch für Hin- und Rückfahrt zugestanden und daß alle Verkehrsrelationen gleich behandelt wurden. Der Rabatt beträgt bei den meisten Verwaltungen 20 % auf den normalen Fahrpreisen, bei ganz wenigen Verwaltungen steigt er bis zu 50 % an.

Eine Dampfschiffverwaltung hat für den internen Verkehr der von ihr bedienten Seen besondere Generalabonnemente sowohl für die Befahrung des einen als auch beider Seen mit Gültigkeitsdauer von 8, 15 und 30 Tagen, sowie 3, 6 und 12 Monaten eingeführt, um den zahlreichen an den Ufern dieser Seen sich aufhaltenden Fremden Gelegenheit zur häufigeren Benutzung der Dampfboote zu bieten und den ständigen Uferbewohnern die Benutzung der Dampfschiffe zu erleichtern.

Zum allgemeinen Gesellschafts- und Schultarif gelangte ein Nachtrag VI zur Einführung, durch welchen der Anwendungskreis des Tarifes erweitert wird.

Dem Übereinkommen betreffend die Rückerstattung von Fahrgeld sind verschiedene der im Berichtsjahr

neu eröffneten Linien beigetreten, darunter alle diejenigen, welche mit andern Verwaltungen in direktem Personenverkehr stehen.

Den unbemittelten deutschen Lungenkranken, welche nach dem neuen deutschen Sanatorium in Davos reisen, oder von dort in die Heimat zurückkehren, wurden für die Beförderung zwischen den deutsch-schweizerischen Grenzstationen und der Station Wolfgang der rhätischen Bahn, als der dem genannten Sanatorium nächstgelegenen Bahnstation, die im allgemeinen Reglement betreffend den Transport inländischer Armen vorgesehenen Taxerleichterungen bewilligt.

Ebenso wurde dem für dieses Sanatorium bestimmten Pflegepersonal die für solches in der Schweiz übliche Begünstigung durch Aufnahme der Anstalt, von welcher es ausgesandt wurde, in das allgemeine Reglement betreffend Fahrbegünstigungen für Krankenschwestern von Diakonissenanstalten, zugestanden.

Wie schon seit einer Reihe von Jahren, haben wir auch im verflossenen Jahre dahin gewirkt, daß bei allen Vorlagen zu Vorschriften über die Beförderung von Personen im Abonnement eine Bestimmung über die Rückerstattung eines Teiles des bezahlten Abonnementspreises Aufnahme fand, wenn infolge von Tod, lang andauernder Krankheit oder dauernder Abwesenheit die Ausnutzung des Abonnements während seiner Gültigkeitsdauer nicht möglich ist. Wir können hier konstatieren, daß wir bei den meisten Verwaltungen ein verdankenswertes Entgegenkommen für die Einführung dieser Verbesserung fanden; nur in wenigen Fällen sahen wir uns genötigt, einen bezüglichen Vorbehalt in die Genehmigungen der Vorlagen aufzunehmen, auf dessen Beachtung wir aber überall beharrten.

**Gütertarifwesen.** Die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen erfuhren im Berichtsjahre nur wenige Ergänzungen und Änderungen, nachdem die Neuausgabe derselben, von welcher im letztjährigen Bericht die Rede war, auf 1. März 1901 in Kraft gesetzt worden war. Als wichtigste von diesen Änderungen erwähnen wir nur die Aufnahme von neuen Vorschriften über die Beförderung von Bier in Fässern als Stückgut in Privatwagen.

Neue Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation beziehungsweise Änderungen an bestehenden mittelst Nach-

trägen etc. wurden im internationalen Verkehr in folgendem Umfange genehmigt:

Nachtrag IV zu Teil I für den deutsch-italienischen Güterverkehr im Transit durch die Schweiz, am 15. Januar.

Nachtrag II zu Teil I, Abteilung B, für den deutsch-schweizerischen Güterverkehr, am 29. Januar.

Nachtrag III zu Teil I, Abteilung B, für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr, am 12./26. Februar.

Neuausgabe des Teiles I, Abteilung B, für den niederländisch-deutschen Güterverkehr, zur Anwendung auf den niederländischen Verkehr mit Basel via Delle, am 30. April.

Änderungen an der Klassifikation im Teil I, Abteilung B, für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr, am 21. Mai und 11. Juni.

Nachtrag I zu Teil I, Abteilung B, für den österreichisch-ungarisch-schweizerischen Güterverkehr, am 22. Juni.

Änderung an der Klassifikation im Teil II, Heft 1, für den belgisch-italienischen Güterverkehr im Transit durch die Schweiz, am 13. August.

Neuausgabe des Teiles I, Abteilung B, für den belgisch-deutschen Güterverkehr, zur Anwendung auf den belgischen Verkehr mit Basel via Delle, am 29. Oktober.

Anhang zu Teil I, Abteilung B, für den österreichisch-ungarisch-schweizerischen Güterverkehr, am 3. Dezember.

Nachtrag VI zu Teil I für den deutsch-italienischen Güterverkehr im Transit durch die Schweiz, am 13. Dezember.

Nachtrag IV zu Teil I, Abteilung B, für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr, am 13./31. Dezember.

Für den Transport von Calcium-Carbid ab den den Produktionsorten nächstgelegenen Stationen, sowie ab den Depotsstationen Zürich nach den Stationen der schweizerischen Normalspurbahnen wurde ein Ausnahmetarif eingeführt mit folgenden Grundtaxen:

|                           | Stückgut. Wagenladungen von<br>5000 kg. 10,000 kg.<br>Taxen in Centimes per 100 kg. |      |      |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------|------|
| Streckentaxen per km. . . | 1.95                                                                                | 0.90 | 0.75 |
| Expeditionsgebühr . . .   | 15 resp. 20                                                                         | 10   | 10   |

An Stelle des im Geschäftsbericht pro 1899 erwähnten Exporttarifs für Calcium-Carbid wurde auf 1. Juni 1901 ein neuer Tarif eingeführt, der auf folgenden Grundtaxen beruht, und somit gegenüber dem frühern ganz wesentliche Ermäßigungen gewährt.

| Streckentaxen per km.:      | Wagenladungen von<br>5000 kg. 10,000 kg. |      |
|-----------------------------|------------------------------------------|------|
|                             | Taxen in Centimes per 100 kg.            |      |
| 1—100 km. . . . .           | 0.8125                                   | 0.65 |
| 101—200 km. . . . .         | 0.6250                                   | 0.50 |
| 201—300 km. . . . .         | 0.4375                                   | 0.35 |
| über 300 km. . . . .        | 0.2500                                   | 0.20 |
| Expeditionsgebühr . . . . . | 10                                       | 10   |

Dieser Tarif ist wiederum, wie sein Vorgänger, nur gültig für den Verkehr ab den Produktionsstationen von Calcium-Carbid.

Die gemeinsame Klassifikation der Ausnahmetarife für Steine etc. der schweizerischen Eisenbahnen wurde ergänzt durch Aufnahme des Artikels „Sand, quarzhaltiger und kieselhaltiger, sowie Quarzmehl, schweizerischer Herkunft“ unter die Güter der Serie I.

Zum allgemeinen schweizerischen Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren gelangte ein Nachtrag III zur Einführung, welcher eine Ausdehnung des Anwendungskreises dieses Tarifes enthält.

Zur Sicherung einer gleichmäßigen Behandlung der zahlreichen Gesuche um Taxermäßigung für Transporte von Holz, welches zur Fabrikation von Holzstoff und Holzzellstoff dient (Papierholz), gelangte auf der Nordostbahn ein neuer auf folgenden Grundlagen beruhender Ausnahmetarif für Wagenladungen von 10,000 kg. zur Einführung:

| Streckentaxen per km.:      | Taxen per 100 kg.<br>in Centimes. |          |
|-----------------------------|-----------------------------------|----------|
|                             |                                   |          |
| 1—20 km. . . . .            | 0.420                             | (normal) |
| 21—100 km. . . . .          | 0.325                             |          |
| 101 und mehr km. . . . .    | 0.250                             |          |
| Expeditionsgebühr . . . . . | 10                                |          |

Von der Seethalbahn und der Thunerseebahn sind im Berichtsjahre Anhänge zum allgemeinen Reglement und Tarif betreffend den Bezug der Nebengebühren eingeführt worden.

Für die Konstruktion der Gütertarife der normal-spurigen Nebenbahnen, welche sämtliche im direkten Verkehr unter sich und mit den Hauptbahnen stehen, ist bisher in einheitlicher Weise das Taxschema der Centralbahn (identisch mit demjenigen der Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplon-Bahn) zur Anwendung gekommen. Nur zwei Ausnahmen bestanden, in einem Fall kam das Taxschema der Nordostbahn, im andern aber dasjenige der frühern Westschweizerischen und Simplon-Bahn zur Anwendung. Es war somit für diese unter gleichartigen Verhältnissen sich befindenden Bahnen eine formelle und materielle Tarifeinheit geschaffen, und war die Aufsichtsbehörde seit Jahren bemüht, diese Errungenschaft aufrecht zu erhalten und möglichst weiter zu bilden. Im Berichtsjahre sind von zwei Verwaltungen Vorlagen gemacht worden, welche von der Anwendung des erwähnten Taxschemas Umgang nahmen und an Stelle desselben je ein willkürlich konstruiertes Taxbareme setzten, das eine möglichst große Ausnützung der konzessionsmäßigen Maximaltaxen gestattet. Da die neuen Taxbareme das gegenseitige Verhältnis der Taxen der einzelnen Tariffklassen zu einander in ganz willkürlicher und unbegründeter Weise abänderten, wodurch auch die Grundlagen, welche bisher zur Konstruktion der Gütertarife dienten, beseitigt wurden, so haben wir diesen Vorlagen die Genehmigung nur bedingungsweise und mit dem Ausdrucke des Bedauerns über dieses Vorgehen erteilt.

Eine Schmalspurbahn lehnte die Aufnahme weiterer Stationen in einen direkten Gütertarif, für welche der Nachweis des Vorhandenseins eines direkten Verkehrs zahlenmäßig geleistet worden war und die Übernahme der aus der direkten Tarifbildung resultierenden Taxausfälle unter Hinweis auf das letzte Alinea des Art. 3 des Nebenbahngesetzes ab. Die betreffende Bahnverwaltung wurde darauf aufmerksam gemacht, daß dem angerufenen Gesetzesartikel nicht die von ihr ihm beigelegte Bedeutung zukomme, indem für die Verpflichtung zur Einrichtung resp. Ausdehnung eines direkten Verkehrs nach Feststellung der Bedürfnisfrage die Vorschriften des Transportgesetzes maßgebend seien, für die Frage der Konstruktionsweise der direkten Frachtsätze aber die für die Reformtarifbahnen aufgestellten, von der Bundesversammlung gutgeheißenen Regeln gelten, welche beiden Vorschriften von Art. 3 des Nebenbahngesetzes in keiner Weise berührt werden.

Außer dem im letztjährigen Bericht erwähnten Tarif für den sächsisch-französischen Transitgüterverkehr sind bisher keine der-

artigen Tarife zur Vorlage und Einführung gelangt, dagegen erfolgte eine Verständigung über die Grundlagen zur Neuerstellung der schweizerischen Transittarife für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Österreich, einerseits, und Frankreich und weiter, anderseits, nach langjährigen Verhandlungen.

Anlässlich der Ausübung der Kontrolle über das Tarifwesen sahen wir uns mehrfach zu ernstlichen Rügen wegen Nichtbefolgung der erteilten Weisungen und wegen unbegründeten Verzögerungen in der Erledigung der Tariffragen veranlaßt. Viel Mühe und Arbeit verursachen der Kontrollbehörde namentlich die Nebenbahnen infolge fehlender Gesetzes- und Fachkenntnis, und muß die Notwendigkeit des Fortbestandes des seit 1894 bestehenden Rechtszustandes, d. h. der Genehmigung aller Tarifierlasse vor deren Inkraftsetzung, als durch die Praxis erwiesen, bezeichnet werden. Die Arbeiten der Tarifkontrolle wurden auch im Berichtsjahr mit der gewohnten Promptheit erledigt. Die Zahl der ausgesprochenen Genehmigungen stieg von 703 im Jahre 1900 auf 721 im Jahre 1901.

#### **b. Transportwesen.**

Am 17. September wurde einem Nachtrag II zum schweizerischen Transportreglement die Genehmigung erteilt. Derselbe enthält einerseits Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen, welche bestimmt sind, die Übereinstimmung mit dem revidierten Text des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr wieder herzustellen, soweit dies sofort möglich war, und anderseits Abänderungen und Ergänzungen der Anlagen zum Transportreglement. Von diesen letztern erwähnen wir nur die Abänderung und Ergänzung der Anlage V enthaltend das Verzeichnis der vom Transport gänzlich ausgeschlossenen Güter, sowie die Zusammenstellung der Vorschriften über die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter, ferner die Einführung eines neuen Eilgutfrachtbriefes auf weißem Papier mit roten Randstreifen an Stelle des bisherigen roten Eilgutfrachtbriefes (Anlage VI b) und einer neuen allgemeinen Erklärung wegen mangelhafter Verpackung der Waren (Anlage VIII a).

Auf Verlangen der Zollbehörden wurde die Vorschrift des Absatzes 2 des § 32 des Transportreglements über die Rückgabe des Reisegepäckes vor der im Gepäckschein ange-

gebenen Bestimmungsstation dahin interpretiert, daß dieselbe auf Gepäck, das im Transit durch die Schweiz direkte abgefertigt ist, keine Anwendung finden könne, es sei denn, daß die Aushängungsstation ein schweizerisches Zollamt besitzt.

In gleicher Weise wie im Jahre 1900 haben die Verwaltungen auch dieses Jahr um Bewilligung von Abweichungen von den Vorschriften des Transportreglements über den Be- und Entlad der Wagen nachgesucht, um dem Wagenmangel während des Herbstverkehrs in wirksamer Weise begegnen zu können. Wir ermächtigten die Verwaltungen, die Abladefrist für Wagen, deren Entlad tarifmäßig dem Empfänger obliegt, auf acht Tagesstunden zu kürzen, sofern die Abfuhr der Güter auf eine Entfernung von höchstens 2 km. von der Station beziehungsweise vom Güterbahnhof stattzufinden hat und demselben Empfänger nicht mehr als 3 Wagen gleichzeitig avisiert und bereitgestellt werden. Wie letztes Jahr verpflichteten wir auch diesmal die Verwaltungen, in Abweichung von den in § 55 des Transportreglementes vorgesehenen Geschäftsstunden dem Publikum den Verlad auch über die Mittagszeit und am Abend bis zum Eintritt der Dunkelheit zu gestatten. Das Gesuch um Gestattung einer Kürzung der Beladefrist der Wagen mußte dagegen aus denselben Gründen wie im Vorjahre ablehnend beschieden werden.

Die im letzten Geschäftsbericht erwähnten Abweichungen von den Vorschriften des § 56 des Transportreglements über die Wagenbestellung wurden dem Obstexport auch dieses Jahr bewilligt, nachdem im Vorjahre hieraus keine wesentlichen Inkonvenienzen erwachsen waren.

Bezüglich der Bestimmung der Entladefrist für Wagen, deren Entlad tarifmäßig dem Empfänger obliegt, haben wir in einem Specialfall die Verfügung getroffen, daß auf Gemeinschaftsstationen jeweilen die sämtlichen einem Empfänger gleichzeitig avisierten und bereitgestellten Wagen zusammenzurechnen sind, um zu bestimmen, ob für einen Teil derselben die verlängerte Abladefrist von 48 Stunden beansprucht werden darf, gleichgültig ob diese Wagen von einer oder von verschiedenen unter dem schweizerischen Transportreglement stehenden Verwaltungen zugeführt wurden.

Betreffend die Anbringung der Routenvorschrift auf den Frachtbriefen wurden die Verwaltungen darauf aufmerksam gemacht, daß nach § 59 des Transportreglements Frachtbriefe, welche diese Vorschrift nicht an der hierfür vorgesehenen

Stelle tragen, als nicht vorschriftsgemäß ausgefertigt zurückzuweisen seien.

Ferner sind die Verwaltungen eingeladen worden, dahin zu wirken, daß Dynamit und ähnliche Sprengstoffe, welche vom Auslande her in Basel eingehen, möglichst kurze Zeit auf diesem Bahnhofe stationieren müssen und daß bis zu deren Weiterbeförderung die Vorschriften der Anlage V zum Transportreglement strengstens befolgt werden.

Eine Anzahl Beschwerden sind auch dieses Jahr wiederum wegen Nichterledigung von Reklamationen durch die Bahnverwaltungen eingegangen und wurden jeweilen an die bezüglichen Verwaltungen mit der Einladung zur beförderlichen Erledigung geleitet. In zahlreichen Fällen mußte das Publikum immer wieder darauf aufmerksam gemacht werden, daß das Eisenbahndepartement zur Entscheidung von Streitigkeiten über Schadenersatzfragen nicht kompetent ist, sondern daß der Richter hierüber zu urteilen hat.

Bleibende Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen für den Güterverkehr wurden auch diesmal nicht bewilligt; dagegen wurden temporäre Zuschlagsfristen bei folgenden Anlässen zugestanden und in vorgeschriebener Weise publiziert:

Anläßlich des eidgenössischen Schützenfestes in Luzern, den in Luzern einmündenden Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, sowie der Seethalbahn.

Anläßlich der Eröffnung des Betriebes auf der Gürbenthalbahnstrecke Bern-Weissenbühl—Burgistein-Wattenwil für die Überfuhr der Güter (Expresgut, Eilstückgut, Frachstückgut und Wagenladungen) zwischen Bern Hauptbahnhof und Bern-Weissenbühl bis zum Zeitpunkt der Einführung der Züge der Gürbenthalbahn in den Bahnhof Bern, der Gürbenthalbahn.

Anläßlich des Eintrittes der an den Herbstmanövern des II. Armeecorps beteiligten Truppen in den Dienst und des Heimtransportes derselben nach dem Dienst, der Centralbahn und der Jura-Simplon-Bahn.

Zur Instruktion zum Transportreglement ist ein Nachtrag II ausgegeben worden, enthaltend die Bedingungen über den Transport von Automobilen und Motorfahrrädern als Gepäck- und Expresgut.

Am 24. Juni erteilten wir einem Nachtrag I zum Militärtransportreglement die Genehmigung. Derselbe enthält neben früher schon auf dem Instruktionsweg eingeführten Berichtigungen und Ergänzungen neue Vorschriften über den Transport von Sprengstoffen und andern nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gütern.

Zu den Ausführungs- und Zusatzbestimmungen zu diesem Reglement trat am 1. Juli ein Nachtrag I in Kraft.

Folgende schweizerische Eisenbahnunternehmungen wurden dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellt: Uerikon-Bauma-Bahn, Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie), Pruntrut-Bonfol-Bahn, Spiez-Frutigen-Bahn, Gürbenthalbahn (Strecke Bern-Weissenbühl—Burgi-stein-Wattenwil), dagegen wurde die Linie Neuchâtel-Cortaillo-Boudry mit Rücksicht auf die veränderten Betriebsverhältnisse (Einführung eines sehr beschränkten Güterverkehrs) aus dem Verzeichnis der Unternehmungen, welche dem Übereinkommen unterstellt sind, gestrichen. Die Länge der diesem Übereinkommen unterstellten schweizerischen Linien beträgt Ende 1901 3532 km., gegenüber 3429 km. auf Ende 1900.

Infolge des am 10. Oktober 1901 in Kraft getretenen neuen Zusatzübereinkommens zum internationalen Frachtrecht hat das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport eine bereinigte Textausgabe des internationalen Übereinkommens veranstaltet, mit welcher die Verwaltungen der demselben unterstellten schweizerischen Unternehmungen ihre Stationen ausgerüstet haben. Gleichzeitig gelangte auch ein Anhang zu dieser Textausgabe von den schweizerischen Verwaltungen zur Ausgabe, enthaltend eine Zusatzbestimmung zu Artikel 38 betreffend die Berechnung der Frachtzuschläge für die Deklaration des Interesses an der Lieferung nebst zugehöriger Tabelle.

Am 12. Dezember erteilten wir sodann einer neuen „Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen der Schweiz und Deutschlands rücksichtlich der nach dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände“ die Genehmigung. Durch diese wird eine große Anzahl Gegenstände, welche nach dem internationalen Übereinkommen von der Beförderung gänzlich ausgeschlossen oder nur

unter erschwerenden Bedingungen zu dieser zugelassen werden, zur direkten Abfertigung mit internationalen Frachtbriefen im deutsch-schweizerischen Verkehr zugelassen und werden denselben zum Teil wesentlich leichtere Bedingungen gewährt. Es erwächst hieraus für den deutsch-schweizerischen Güterverkehr eine ganz bedeutende Verkehrserleichterung. Die neue Vereinbarung, welche diejenige vom 1. März 1894 aufhebt und ersetzt, tritt am 1. Februar 1902 in Kraft.

Neue Vorschriften für den internationalen Verkehr und Änderungen an den bestehenden wurden im Berichtsjahr rücksichtlich des Personenverkehrs keine in Vorlage gebracht und genehmigt, dagegen waren die Änderungen und Ergänzungen an denjenigen für den Güterverkehr um so zahlreicher. Wir erteilten im Berichtsjahre folgenden Erlassen die Genehmigung:

Neuausgabe des Teiles I, Abteilung A, für den deutsch-schweizerischen Güterverkehr, am 20. September.

Nachtrag I zu Teil I, Abteilung A, für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr, am 27. September.

Nachtrag V zu Teil I, Abteilung A, für den österreichisch-ungarisch-schweizerischen Güterverkehr, am 27. September.

Nachtrag IX zu Teil I, Abteilung A, für den niederländisch-deutschen Güterverkehr, zur Anwendung auf den niederländischen Verkehr mit Basel via Delle, am 27. September.

Nachtrag V zu Teil I, für den deutsch-italienischen Güterverkehr im Transit durch die Schweiz, am 27. September.

Neuausgabe des Anhangs zu Heft I für den belgisch-schweizerischen Güterverkehr, am 28. September.

Nachtrag VI zu Teil I, Abteilung A, für den belgisch-deutschen Güterverkehr, zur Anwendung auf den belgischen Verkehr mit Basel via Delle, am 4. Oktober.

Nachtrag I zu Teil I für den belgisch-italienischen Güterverkehr im Transit durch die Schweiz, am 4. Oktober.

Nachtrag III zu Teil I für den niederländisch-italienischen Güterverkehr im Transit durch die Schweiz, am 4. Oktober.

Nachtrag I zu Teil I, Abteilung A, für den deutsch-französischen Güterverkehr, zur Anwendung auf den französischen Verkehr mit Basel via Delle, am 11. Oktober.

Nachtrag III zu Teil I, Abteilung A, für den österreichisch-ungarisch-französischen Güterverkehr im Transit durch die Schweiz, am 18. Oktober.

Über die Verkehrsquantitäten und die Transporteinnahmen der schweizerischen Eisenbahnen enthält die beiliegende Tabelle die üblichen Angaben.

## II. Rechnungswesen und Statistik.

### a. Vollziehung des Rechnungsgesetzes.

Im vorjährigen Berichte ist erwähnt worden, daß die in Art. 2 des neuen Rechnungsgesetzes vorgesehenen Vorschriften für die Aufstellung der jährlichen Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahnunternehmungen aus mehrfachen Gründen noch nicht revidiert worden seien. Die Aufstellung und Vorlage der Eisenbahnrechnungen pro 1900 fanden in bisheriger Weise auf Grund der Bestimmungen der bundesrätlichen Verordnung vom 25. November 1884 statt. Die Einführung eines neuen Rechnungsschemas ist nicht dringlich.

Rechnungsprüfung. Im Jahr 1901 wurden die Rechnungen und Bilanzen der Bahnunternehmungen pro 1900 der gesetzlichen Prüfung unterstellt und dem Bundesrate zur Beschlußfassung vorgelegt; es betraf im ganzen 113 verschiedene Unternehmungen.

Für die Drahtseilbahn am Gießbach, den Tramway Bellavista am Monte Generoso, die Trambahnen in Müren und auf der Riffelalp, welche Eigentum von Privatpersonen sind und keine große Bedeutung haben, wurden wie früher, besondere Rechnungsausweise nicht verlangt; die Einsendung der Angaben für die Eisenbahnstatistik erschien für diese Unternehmungen als genügend.

Es lag auch kein besonderer Anlaß vor, das bisherige Verhalten gegenüber ausländischen Bahnen, welche auf Schweizergebiet einzelne Bahnstrecken betreiben, zu ändern und dieselben zur Einlieferung von Rechnungsausweisen anzuhalten. Einzig von den Großherzoglich Badischen Staatsbahnen wurden im Berichtsjahre die im Staatsvertrag vorgesehenen Ausweise über Bauausgaben in den Jahren 1896—1900 dem Bundesrate vorgelegt und von demselben genehmigt.

# Transport-Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen.

(Die Ergebnisse pro 1901 sind approximativ.)

| Betriebs-<br>längen. | Ende | Bezeichnung<br>der<br>Eisenbahnen.                   | Verkehrsmengen. |                          |                      |                         | Transport-Einnahmen. |                          |                         |                           |             |                           |                                             |         |
|----------------------|------|------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|----------------------|--------------------------|-------------------------|---------------------------|-------------|---------------------------|---------------------------------------------|---------|
|                      |      |                                                      | Personen.       |                          | Güter, inkl. Gepäck. |                         | Personen.            |                          | Güter, Gepäck und Vieh. |                           | Total.      |                           | Durchschnittlicher<br>Ertrag pro Kilometer. |         |
|                      |      |                                                      | 1900.           | 1901.                    | 1900.                | 1901.                   | 1900.                | 1901.                    | 1900.                   | 1901.                     | 1900.       | 1901.                     | 1900.                                       | 1901.   |
| km.                  | km.  |                                                      | Anzahl.         | Anzahl.                  | Tonnen.              | Tonnen.                 | Fr.                  | Fr.                      | Fr.                     | Fr.                       | Fr.         | Fr.                       | Fr.                                         | Fr.     |
| 986                  | 986  | Jura-Simplon-Bahn <sup>1</sup>                       | 14,676,755      | 15,030,096               | 2,990,248            | 2,942,682               | 15,231,797           | 15,450,438               | 20,036,497              | 19,946,426                | 35,268,294  | 35,396,864                | 35,769                                      | 35,899  |
| 23                   | 23   | Freiburg-Murten-Bahn                                 | 97,359          | 98,192                   | 24,268               | 26,637                  | 56,159               | 58,959                   | 49,178                  | 55,838                    | 105,337     | 114,797                   | 4,580                                       | 4,991   |
| 19                   | 19   | Bulle-Romont-Bahn                                    | 135,525         | 137,396                  | 62,362               | 63,343                  | 98,273               | 101,364                  | 268,311                 | 281,936                   | 366,584     | 383,300                   | 19,294                                      | 20,173  |
| 14                   | 14   | Traverthalbahn                                       | 287,984         | 304,352                  | 63,661               | 64,004                  | 78,308               | 81,458                   | 115,803                 | 120,682                   | 194,111     | 202,140                   | 13,865                                      | 14,438  |
| 14                   | 14   | Pont-Brassus-Bahn                                    | 88,894          | 98,217                   | 10,785               | 10,157                  | 39,541               | 42,225                   | 31,307                  | 32,235                    | 70,848      | 74,460                    | 5,318                                       | 5,318   |
| —                    | 11   | Pruntrut-Bonfol <sup>2</sup>                         | —               | 71,218                   | —                    | 4,044                   | —                    | 25,088                   | —                       | 6,025                     | —           | 31,113                    | —                                           | 6,100   |
| 725                  | 725  | Schweiz. Nordostbahn                                 | 13,909,070      | 13,439,146               | 3,368,958            | 3,049,984               | 11,870,312           | 11,514,122               | 15,625,378              | 14,486,166                | 27,495,690  | 26,000,288                | 37,925                                      | 35,862  |
| 84                   | 84   | Bötzbergbahn                                         | 958,885         | 916,606                  | 841,569              | 756,132                 | 1,484,611            | 1,394,005                | 2,970,389               | 2,721,571                 | 4,455,000   | 4,115,576                 | 53,036                                      | 48,995  |
| 323                  | 323  | Schweiz. Centralbahn                                 | 9,436,225       | 9,582,832                | 2,327,410            | 2,219,322               | 7,753,361            | 7,874,640                | 11,467,185              | 11,168,802                | 19,220,546  | 19,043,442                | 59,506                                      | 58,958  |
| 5                    | 5    | Verbindungsbahn                                      | 134,916         | 137,921                  | 497,063              | 435,880                 | 89,344               | 93,337                   | 584,969                 | 507,158                   | 674,313     | 600,495                   | 134,863                                     | 120,099 |
| 66                   | 66   | Aargauische Südbahn                                  | 502,615         | 492,031                  | 575,918              | 586,480                 | 304,986              | 292,608                  | 1,539,510               | 1,549,240                 | 1,844,496   | 1,841,848                 | 27,947                                      | 27,907  |
| 8                    | 8    | Wohlen-Bremgarten                                    | 45,566          | 40,803                   | 8,082                | 6,399                   | 14,693               | 13,367                   | 14,838                  | 13,289                    | 29,631      | 26,656                    | 3,691                                       | 3,332   |
| 279                  | 279  | Vereinigte Schweizerbahnen                           | 5,792,298       | 5,566,487                | 1,255,275            | 1,152,557               | 4,985,117            | 4,838,948                | 6,019,725               | 5,745,830                 | 11,004,842  | 10,584,778                | 39,451                                      | 37,938  |
| 25                   | 25   | Toggenburgerbahn                                     | 466,143         | 475,929                  | 56,620               | 55,932                  | 202,162              | 211,300                  | 167,878                 | 167,433                   | 370,040     | 378,733                   | 14,801                                      | 15,149  |
| 7                    | 7    | Wald-Rütibahn                                        | 138,921         | 118,949                  | 30,581               | 24,838                  | 53,886               | 46,248                   | 45,537                  | 41,434                    | 99,423      | 87,682                    | 14,203                                      | 12,526  |
| 276                  | 276  | Gotthardbahn                                         | 2,636,344       | 2,620,894                | 986,628              | 992,311                 | 8,513,063            | 7,977,554                | 11,622,229              | 11,730,853                | 20,135,292  | 19,708,407                | 72,954                                      | 71,407  |
| 50                   | 50   | Schweiz. Südostbahn                                  | 572,952         | 571,835                  | 69,706               | 66,138                  | 526,258              | 523,661                  | 218,479                 | 218,479                   | 746,919     | 742,039                   | 14,938                                      | 14,840  |
| 50                   | 50   | Schweiz. Seethalbahn                                 | 425,844         | 424,402                  | 86,552               | 78,914                  | 245,255              | 249,627                  | 229,001                 | 239,617                   | 474,256     | 489,244                   | 9,485                                       | 9,785   |
| 43                   | 43   | Emmenthalbahn                                        | 618,467         | 675,891                  | 260,425              | 214,162                 | 252,742              | 257,821                  | 398,892                 | 363,948                   | 651,634     | 621,769                   | 15,154                                      | 14,459  |
| 41                   | 41   | Burgdorf-Thun-Bahn                                   | 442,198         | 461,591                  | 72,783               | 63,717                  | 183,756              | 194,191                  | 190,112                 | 198,254                   | 373,868     | 392,445                   | 9,119                                       | 9,571   |
| —                    | 43   | Bern-Neuenburg-Bahn <sup>3</sup>                     | —               | 229,733                  | —                    | 38,173                  | —                    | 188,709                  | —                       | 92,932                    | —           | 281,641                   | —                                           | 13,098  |
| 40                   | 40   | Tödtalbahn                                           | 480,033         | 479,903                  | 88,497               | 80,135                  | 208,865              | 204,161                  | 215,709                 | 205,168                   | 424,574     | 409,329                   | 10,614                                      | 10,233  |
| —                    | 26   | Urikon-Bauma-Bahn <sup>4</sup>                       | —               | 96,127                   | —                    | 5,068                   | —                    | 44,261                   | —                       | 13,743                    | —           | 58,004                    | —                                           | 3,867   |
| 40                   | 40   | Jura Neuchâtelois                                    | 1,252,584       | 1,287,514                | 137,179              | 141,030                 | 639,018              | 644,596                  | 402,401                 | 425,043                   | 1,041,419   | 1,069,639                 | 26,035                                      | 26,741  |
| 31                   | 31   | Thunerseebahn                                        | 458,222         | 507,780                  | 75,078               | 83,514                  | 383,655              | 406,455                  | 285,457                 | 309,632                   | 669,112     | 716,087                   | 21,584                                      | 23,099  |
| —                    | 20   | Göribethalbahn <sup>5</sup>                          | —               | 90,087                   | —                    | 7,352                   | —                    | 42,181                   | —                       | 15,216                    | —           | 57,397                    | —                                           | 7,552   |
| —                    | 14   | Spiez-Frutigen-Bahn <sup>6</sup>                     | —               | 71,369                   | —                    | 6,435                   | —                    | 46,664                   | —                       | 21,217                    | —           | 67,881                    | —                                           | 10,948  |
| 12                   | 12   | Spiez-Erlenbach-Bahn                                 | 109,927         | 119,802                  | 13,042               | 19,727                  | 51,768               | 57,838                   | 41,837                  | 55,636                    | 93,605      | 113,474                   | 7,800                                       | 9,456   |
| 19                   | 19   | Sihlthalbahn                                         | 385,502         | 386,306                  | 136,971              | 121,539                 | 113,407              | 108,647                  | 148,081                 | 143,943                   | 261,488     | 252,590                   | 13,762                                      | 13,294  |
| 15                   | 15   | Langenthal-Huttwil-Bahn                              | 183,218         | 183,770                  | 62,576               | 68,510                  | 72,016               | 74,383                   | 104,925                 | 106,684                   | 176,941     | 181,067                   | 11,796                                      | 12,071  |
| 26                   | 26   | Huttwil-Wolhusen-Bahn                                | 151,593         | 152,204                  | 54,153               | 53,728                  | 70,020               | 71,951                   | 112,100                 | 114,640                   | 182,120     | 186,591                   | 7,005                                       | 7,176   |
| 5                    | 5    | Önsingen-Balsthal-Bahn                               | 146,498         | 113,437                  | 43,319               | 35,004                  | 23,859               | 21,856                   | 49,641                  | 44,282                    | 73,500      | 66,138                    | 14,700                                      | 13,227  |
| 3226                 | 3340 | Total                                                | 54,534,538      | 54,982,820               | 14,199,709           | 13,473,848              | 53,546,232           | 53,152,562               | 72,957,551              | 71,143,352                | 126,503,783 | 124,295,914               | —                                           | —       |
| —                    | 114  | Vermehrung { absolute<br>in %                        | —               | + 448,282<br>+0,8 (+3,6) | —                    | —725,861<br>—5,1 (+1,2) | —                    | — 393,670<br>—0,7 (+5,8) | —                       | —1,814,199<br>—2,4 (+0,8) | —           | —2,207,869<br>—1,7 (+2,9) | —                                           | —       |
| 10                   | 10   | Ütlibergbahn                                         | 81,380          | 70,444                   | 750                  | 651                     | 101,345              | 86,866                   | 12,212                  | 11,816                    | 113,557     | 98,682                    | 11,356                                      | 9,868   |
| 4                    | 4    | Orbe-Chavornay                                       | 59,846          | 65,442                   | 13,930               | 26,497                  | 20,601               | 22,423                   | 15,511                  | 24,953                    | 36,112      | 47,376                    | 9,028                                       | 11,844  |
| 3                    | 3    | Luzerner Tramways (Linie Kriens-Luzern) <sup>7</sup> | 213,735         | —                        | 28,002               | 19,430                  | 26,543               | —                        | 29,703                  | 21,600                    | 56,246      | 21,600                    | 18,748                                      | 7,200   |
| 108                  | 128  | Tramways électriques Genève <sup>8</sup>             | 9,713,711       | 11,360,467               | 41,375               | 35,171                  | 1,549,270            | 1,753,719                | 91,156                  | 83,884                    | 1,640,426   | 1,837,603                 | —                                           | 15,841  |
| 92                   | 92   | Rhätische Bahn                                       | 531,734         | 563,713                  | 103,073              | 107,698                 | 749,705              | 782,475                  | 880,279                 | 923,719                   | 1,629,984   | 1,706,194                 | 17,717                                      | 18,545  |
| 36                   | 36   | Visp-Zermatt                                         | 51,661          | 57,764                   | 4,564                | 5,362                   | 424,741              | 479,613                  | 80,606                  | 91,177                    | 505,347     | 570,790                   | 14,037                                      | 15,855  |
| 32                   | 32   | Berner Oberlandbahnen <sup>9</sup>                   | 270,926         | 280,913                  | 13,142               | 12,624                  | 589,916              | 611,703                  | 74,861                  | 78,577                    | 664,777     | 690,280                   | 20,774                                      | 21,571  |
| 31                   | 31   | Bière-Apples-Morges <sup>10</sup>                    | 87,977          | 103,750                  | 7,667                | 11,444                  | 59,561               | 65,724                   | 28,172                  | 36,574                    | 87,733      | 102,298                   | 2,830                                       | 3,299   |
| 27                   | 27   | Saignelégier-Chaux-de-Fonds                          | 165,360         | 176,934                  | 16,176               | 16,493                  | 89,459               | 90,832                   | 67,173                  | 69,972                    | 156,632     | 160,804                   | 5,801                                       | 5,955   |
| 26                   | 26   | Appenzellerbahn                                      | 489,396         | 486,618                  | 43,380               | 39,591                  | 234,269              | 237,991                  | 143,706                 | 140,963                   | 377,975     | 378,954                   | 14,537                                      | 14,575  |
| 25                   | 25   | Yverdon-St. Croix                                    | 64,514          | 61,328                   | 24,896               | 22,093                  | 76,144               | 71,905                   | 86,365                  | 80,174                    | 162,509     | 152,079                   | 6,500                                       | 6,083   |
| 24                   | 24   | Lausanne-Echallens-Bercher                           | 115,763         | 121,497                  | 26,643               | 23,489                  | 75,625               | 78,177                   | 98,732                  | 88,791                    | 174,357     | 166,968                   | 7,265                                       | 6,957   |
| 23                   | 23   | Stansstad-Engelberg                                  | 151,599         | 161,727                  | 5,793                | 7,078                   | 160,729              | 184,446                  | 46,248                  | 54,654                    | 206,977     | 239,100                   | 8,999                                       | 10,395  |
| 18                   | 18   | Frauenfeld-Wil                                       | 163,200         | 152,813                  | 12,097               | 12,246                  | 78,797               | 74,111                   | 37,191                  | 36,043                    | 115,988     | 110,154                   | 6,444                                       | 6,119   |
| 17                   | 17   | Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds                           | 110,927         | 120,563                  | 5,309                | 6,184                   | 47,184               | 48,996                   | 16,314                  | 18,289                    | 63,498      | 67,285                    | 3,735                                       | 3,958   |
| 14                   | 14   | Waldenburgerbahn                                     | 123,907         | 124,993                  | 10,863               | 12,432                  | 58,991               | 60,802                   | 31,271                  | 33,397                    | 90,262      | 94,199                    | 6,447                                       | 6,728   |
| 14                   | 14   | Appenzeller Strassenbahn                             | 225,651         | 219,704                  | 12,989               | 12,997                  | 141,710              | 138,797                  | 64,482                  | 57,886                    | 206,192     | 196,683                   | 14,728                                      | 14,048  |
| 13                   | 13   | Birsigthalbahn                                       | 903,912         | 940,865                  | 12,360               | 4,538                   | 183,575              | 187,725                  | 19,530                  | 15,944                    | 203,105     | 203,669                   | 15,623                                      | 15,666  |
| 9                    | 13   | Bex-Gryon-Villars <sup>11</sup>                      | 140,778         | 152,789                  | 5,597                | 6,126                   | 41,400               | 74,394                   | 14,789                  | 22,386                    | 56,189      | 96,780                    | 10,682                                      | 10,874  |
| 11                   | 11   | Rolle-Gimel                                          | 86,698          | 77,544                   | 2,132                | 1,928                   | 32,373               | 29,366                   | 5,377                   | 5,258                     | 37,750      | 34,624                    | 3,431                                       | 3,147   |
| —                    | 11   | Montreux-Berner Oberland-Bahn <sup>12</sup>          | —               | 4,464                    | —                    | 39                      | —                    | 4,424                    | —                       | 281                       | —           | 4,705                     | —                                           | 10,693  |
| —                    | 11   | Aarau-Schöftland <sup>13</sup>                       | —               | 20,430                   | —                    | —                       | —                    | 8,455                    | —                       | —                         | —           | 8,455                     | —                                           | 6,710   |
| 11                   | 10   | Neuchâtel-Cortailod-Boudry <sup>14</sup>             | 927,375         | 831,732                  | 1,920                | 1,402                   | 154,795              | 143,621                  | 5,988                   | 5,116                     | 160,783     | 148,737                   | 14,616                                      | 13,697  |
| 10                   | 10   | Allaman-Aubonne-Gimel                                | 102,646         | 107,320                  | 1,679                | 3,469                   | 34,825               | 36,461                   | 5,733                   | 7,509                     | 40,558      | 43,970                    | 4,055                                       | 4,397   |
| 10                   | 10   | Bern-Muri-Gümligen-Worb                              | 189,822         | 183,395                  | 411                  | 390                     | 62,330               | 61,177                   | 3,605                   | 3,711                     | 65,935      | 64,888                    | 6,593                                       | 6,488   |
| 9                    | 9    | Tramelan-Tavannes                                    | 64,738          | 67,340                   | 7,481                | 6,483                   | 34,668               | 36,455                   | 29,134                  | 24,520                    | 63,802      | 60,975                    | 7,089                                       | 6,775   |
| 7                    | 7    | Rigi-Kaltbad-Scheidegg                               | 10,964          | 9,865                    | 366                  | 284                     | 16,080               | 14,315                   | 4,925                   | 4,474                     | 21,005      | 18,789                    | 3,000                                       | 2,684   |
| 7                    | 7    | Aigle-Leysin <sup>15</sup>                           | 29,767          | 47,462                   | 469                  | 5,407                   | 13,283               | 61,508                   | 7,420                   | 75,704                    | 20,703      | 137,212                   | 10,509                                      | 19,601  |
| —                    | 7    | Palézieux-Châtel-St-Denis <sup>16</sup>              | —               | 47,346                   | —                    | 4,762                   | —                    | 16,240                   | —                       | 8,522                     | —           | 24,762                    | —                                           | 5,418   |
| 6                    | 6    | Genève-Veyrier                                       | 457,871         | 476,893                  | 208                  | 213                     | 110,537              | 110,957                  | 1,677                   | 1,769                     | 112,214     | 112,726                   | 18,702                                      | 18,787  |
| 5                    | 5    | Brénets-Loole                                        | 130,689         | 151,440                  | 1,049                | 774                     | 38,492               | 44,007                   | 3,324                   | 3,005                     | 41,816      | 47,012                    | 8,363                                       | 9,402   |
| 4                    | 4    | Stansstad-Stans                                      | 61,617          | 59,882                   | 272                  | 139                     | 11,043               | 13,196                   | 1,086                   | 397                       | 12,129      | 13,593                    | 3,032                                       | 3,398   |
| 4                    | 4    | Sissach-Gelterkinden                                 | 132,819         | 137,058                  | 1,343                | 1,213                   | 25,874               | 25,245                   | 4,598                   | 4,316                     | 30,472      | 29,561                    | 7,618                                       | 7,390   |

## Anmerkungen.

- <sup>1</sup> Inklusive Bränigbahn.
- <sup>2</sup> Betriebseröffnung den 13. Juli 1901.
- <sup>3</sup> Betriebseröffnung den 1. Juli 1901.
- <sup>4</sup> Betriebseröffnung den 1. Juni 1901.
- <sup>5</sup> Betriebseröffnung der Strecke Bern-Weissenbühl-Burgistein-Wattenwil den 14. August 1901.
- <sup>6</sup> Betriebseröffnung den 25. Juli 1901.
- <sup>7</sup> Übernahme des Personenverkehrs durch die Luzerner Tramway auf den Strecken Obergrund-Eichhof am 17. April 1900 und Eichhof-Kriens am 2. September 1900. Die normalspurige Linie Kriens-Luzern Güterbahnhof dient von da ab nur dem Güterverkehr.
- <sup>8</sup> Betriebseröffnung der Linie Rondpoint de Jonction-Place des Eaux-Vives den 7. August 1900, der Linien Carouge-Sécheron und Parc Plantamour-Théâtre den 7. November 1900; Übergang der Genfer Linien der Tramways suisses an die Tramways électriques am 1. Dezember 1900 und der Genfer Schmalspurbahnen am 1. Januar 1901; Betriebseröffnung der Linie Genève-Versoir den 4. April 1901, der Linie Place Eaux-Vives-Place Champel-Rond Point-Gare Cornavin den 1. Oktober 1901 und der Linie Vésenaz-Hermance den 26. Dezember 1901. — Die Angaben für das Jahr 1900 sind gebildet durch Addition der Betriebsergebnisse der Tramways électriques Genève, der Tramways suisses (Genfer Linien) und der Genfer Schmalspurbahnen.
- <sup>9</sup> Inklusive Schynige Platte-Bahn.
- <sup>10</sup> Inklusive Apples-L'Isle.
- <sup>11</sup> Betriebseröffnung der II. Sektion (Bévilux-Gryon) den 4. Juni 1900 und der III. Sektion (Gryon-V

| Betriebs-<br>längen. |       | Bezeichnung<br>der<br>Eisenbahnen.                   | Verkehrsmengen. |            |                      |         | Transport-Einnahmen. |           |                         |         |           |           |                                             |         |
|----------------------|-------|------------------------------------------------------|-----------------|------------|----------------------|---------|----------------------|-----------|-------------------------|---------|-----------|-----------|---------------------------------------------|---------|
|                      |       |                                                      | Personen.       |            | Güter, inkl. Gepäck. |         | Personen.            |           | Güter, Gepäck und Vieh. |         | Total.    |           | Durchschnittlicher<br>Ertrag pro Kilometer. |         |
|                      |       |                                                      | 1900.           | 1901.      | 1900.                | 1901.   | 1900.                | 1901.     | 1900.                   | 1901.   | 1900.     | 1901.     | 1900.                                       | 1901.   |
| km.                  | km.   |                                                      | Anzahl.         | Anzahl.    | Tonnen.              | Tonnen. | Fr.                  | Fr.       | Fr.                     | Fr.     | Fr.       | Fr.       | Fr.                                         | Fr.     |
| 18                   | 19    | Wengernalpbahn . . . . .                             | 88,799          | 90,877     | 3,361                | 3,459   | 511,912              | 529,980   | 34,665                  | 42,698  | 546,577   | 572,678   | 30,365                                      | 30,141  |
| 12                   | 12    | Arth-Rigibahn <sup>16</sup> . . . . .                | 91,332          | 84,299     | 5,148                | 5,056   | 218,393              | 182,064   | 35,250                  | 33,635  | 253,643   | 215,699   | 21,137                                      | 17,975  |
| 10                   | 10    | Gornergratbahn . . . . .                             | 28,322          | 30,336     | 168                  | 258     | 218,728              | 232,283   | 9,575                   | 8,283   | 228,303   | 240,566   | 22,830                                      | 24,056  |
| 9                    | 9     | Monte Generoso . . . . .                             | 16,227          | 14,842     | 322                  | 435     | 57,753               | 54,003    | 5,859                   | 7,247   | 63,612    | 61,250    | 7,068                                       | 6,505   |
| 8                    | 8     | Briener Rothhornbahn . . . . .                       | 7,467           | 9,904      | 54                   | 30      | 30,583               | 33,698    | 1,103                   | 651     | 31,686    | 34,349    | 3,961                                       | 4,293   |
| 8                    | 8     | Glion-Rochers de Naye . . . . .                      | 47,915          | 47,381     | 1,444                | 1,593   | 172,631              | 165,897   | 15,682                  | 15,060  | 188,313   | 180,957   | 23,539                                      | 22,619  |
| 7                    | 7     | Rorschach-Heiden . . . . .                           | 79,114          | 75,474     | 31,306               | 26,597  | 80,543               | 76,256    | 85,737                  | 66,751  | 166,280   | 143,007   | 23,754                                      | 20,429  |
| 7                    | 7     | Vitznau-Rigibahn <sup>17</sup> . . . . .             | 128,534         | 122,352    | 1,945                | 1,773   | 495,434              | 465,919   | 30,451                  | 26,795  | 525,885   | 492,714   | 75,126                                      | 70,387  |
| 5                    | 5     | Pilatusbahn . . . . .                                | 44,231          | 43,185     | 203                  | 219     | 276,514              | 251,735   | 4,179                   | 4,430   | 280,693   | 256,165   | 56,138                                      | 51,233  |
| 3                    | 3     | Jungfraubahn . . . . .                               | 25,960          | 23,944     | 101                  | 126     | 91,641               | 82,258    | 703                     | 879     | 92,344    | 83,137    | 30,781                                      | 27,712  |
| 5,49                 | 5,49  | Lauterbrunnen-Mürren . . . . .                       | 44,985          | 46,523     | 759                  | 1,023   | 128,805              | 134,615   | 24,945                  | 29,309  | 153,750   | 163,924   | 28,005                                      | 29,858  |
| 3,60                 | 3,60  | Stanserhornbahn . . . . .                            | 18,167          | 16,157     | 49                   | 47      | 56,765               | 54,803    | 1,125                   | 2,646   | 57,890    | 57,449    | 16,080                                      | 15,958  |
| 1,80                 | 1,80  | Lausanne-Ouchy . . . . .                             | 979,540         | 1,039,602  | 116,083              | 108,095 | 127,507              | 135,899   | 119,830                 | 112,082 | 247,337   | 247,981   | 137,409                                     | 137,766 |
| 1,63                 | 1,63  | Biel-Magglingen . . . . .                            | 36,783          | 33,667     | 145                  | 155     | 18,904               | 17,132    | 2,367                   | 2,561   | 21,271    | 19,693    | 13,049                                      | 12,081  |
| 1,60                 | 1,60  | Beatenbergbahn . . . . .                             | 42,121          | 43,867     | 1,009                | 1,051   | 48,895               | 50,454    | 14,309                  | 15,296  | 63,204    | 65,750    | 39,502                                      | 41,093  |
| 1,61                 | 1,61  | Vevey-Chardonne-Pélerin <sup>18</sup> . . . . .      | 61,367          | 160,955    | 31                   | 179     | 27,620               | 51,862    | 520                     | 1,813   | 28,140    | 53,675    | 42,000                                      | 35,546  |
| 1,61                 | 1,61  | Salvatorebahn . . . . .                              | 30,877          | 35,794     | —                    | —       | 58,003               | 64,786    | —                       | —       | 58,003    | 64,786    | 38,412                                      | 42,904  |
| 1,43                 | 1,43  | Römerhof-Dolderbahn <sup>19</sup> . . . . .          | 194,675         | 194,539    | 368                  | 468     | 48,752               | 44,538    | 1,067                   | 1,221   | 49,819    | 45,759    | 34,838                                      | 31,999  |
| 1,22                 | 1,22  | Rheineck-Walzenhausen . . . . .                      | 68,631          | 62,870     | 301                  | 343     | 30,691               | 28,406    | 3,036                   | 1,245   | 33,727    | 29,651    | 27,645                                      | 24,304  |
| 1,21                 | 1,21  | Cossonay-gare J. S.—ville . . . . .                  | 46,602          | 47,163     | 533                  | 535     | 9,902                | 9,961     | 2,167                   | 2,284   | 12,069    | 12,245    | 9,974                                       | 10,119  |
| 1,03                 | 1,03  | Gurtenbahn . . . . .                                 | 102,531         | 89,665     | 1,476                | 415     | 46,181               | 40,327    | 2,682                   | 925     | 48,863    | 41,252    | 47,904                                      | 40,443  |
| 0,89                 | 0,89  | Biel-Leubringen . . . . .                            | 166,676         | 185,902    | 250                  | 288     | 41,903               | 44,658    | 2,990                   | 3,080   | 44,893    | 47,738    | 50,441                                      | 53,638  |
| 0,88                 | 0,88  | Bürgenstockbahn . . . . .                            | 46,444          | 47,718     | 453                  | 461     | 42,388               | 42,711    | 3,243                   | 2,423   | 45,631    | 45,134    | 54,977                                      | 54,378  |
| 0,76                 | 0,76  | Ragaz-Wartenstein . . . . .                          | 46,804          | 42,425     | 16                   | 15      | 18,896               | 16,843    | 181                     | 123     | 19,077    | 16,966    | 25,101                                      | 22,323  |
| 0,66                 | 0,66  | Reichenbachfallbahn . . . . .                        | 28,876          | 27,351     | 3                    | 2       | 20,491               | 18,586    | 29                      | 21      | 20,520    | 18,607    | 31,090                                      | 28,192  |
| 0,64                 | 0,64  | Schatzalpbahn . . . . .                              | 30,660          | 40,149     | 146                  | 417     | 20,004               | 25,147    | 2,163                   | 4,797   | 22,167    | 29,944    | 34,636                                      | 46,787  |
| 0,55                 | 0,55  | Territet-Glion . . . . .                             | 155,780         | 154,619    | 1,581                | 1,907   | 106,129              | 109,131   | 13,601                  | 10,551  | 119,730   | 119,682   | 217,690                                     | 217,603 |
| 0,46                 | 0,46  | Lausanne-Signal . . . . .                            | 117,808         | 142,110    | 59                   | 64      | 24,081               | 27,309    | 297                     | 313     | 24,378    | 27,622    | 52,995                                      | 60,047  |
| 0,37                 | 0,37  | Ecluse-Plan <sup>20</sup> * . . . . .                | 177,935         | 171,304    | —                    | —       | 20,472               | 18,926    | 356                     | 329     | 20,828    | 19,255    | 56,292                                      | 52,040  |
| —                    | 0,30  | Seilbahn Rigi viertel Zürich <sup>21</sup> . . . . . | —               | 94,235     | —                    | —       | —                    | 12,722    | —                       | —       | —         | 12,722    | —                                           | 57,827  |
| 0,30                 | 0,30  | St. Gallen-Mühleck . . . . .                         | 226,722         | 216,474    | 459                  | 409     | 25,350               | 24,091    | 1,167                   | 1,097   | 26,517    | 25,188    | 88,390                                      | 83,960  |
| 0,24                 | 0,24  | Lugano-Bahnhof . . . . .                             | 315,387         | 329,636    | 248                  | 269     | 35,836               | 37,477    | 1,660                   | 1,836   | 37,496    | 39,313    | 156,233                                     | 163,804 |
| 0,16                 | 0,16  | Zürichbergbahn * . . . . .                           | 409,396         | 377,662    | —                    | —       | 38,949               | 35,808    | 337                     | 350     | 39,286    | 36,158    | 245,537                                     | 225,987 |
| 0,15                 | 0,15  | Gütschbahn . . . . .                                 | 130,265         | 146,788    | 27                   | 28      | 37,636               | 40,605    | 109                     | 114     | 37,745    | 40,719    | 251,633                                     | 271,460 |
| 0,11                 | 0,11  | Neuveville-St. Pierre (Freiburg) . . . . .           | 174,776         | 177,666    | —                    | —       | 12,962               | 12,892    | —                       | —       | 12,962    | 12,892    | 117,836                                     | 117,200 |
| 0,10                 | 0,10  | Marzilibahn . . . . .                                | 155,269         | 139,889    | —                    | —       | 10,518               | 9,387     | —                       | —       | 10,518    | 9,387     | 105,180                                     | 93,870  |
| 22,59                | 22,59 | Städt. Straßenbahn Zürich <sup>22</sup> . . . . .    | 9,534,405       | 10,583,646 | —                    | —       | 1,229,951            | 1,382,733 | —                       | —       | 1,229,951 | 1,382,733 | 62,499                                      | 61,210  |
| 19,30                | 19,30 | Kant. Straßenbahnen Basel <sup>23</sup> . . . . .    | 8,635,857       | 11,228,241 | 477                  | 191     | 1,000,119            | 1,264,183 | 2,722                   | 2,142   | 1,002,841 | 1,266,325 | 65,289                                      | 65,612  |
| 15,07                | 15,07 | Tramways Lausannois <sup>24</sup> . . . . .          | 3,365,695       | 3,454,275  | —                    | —       | 403,448              | 412,887   | —                       | —       | 403,448   | 412,887   | 27,058                                      | 27,397  |
| 7,58                 | 15,63 | Tramways de Neuchâtel <sup>25</sup> . . . . .        | 1,269,448       | 1,497,213  | —                    | —       | 154,901              | 183,684   | 1,767                   | —       | 156,668   | 183,684   | 20,668                                      | 19,133  |
| 8,84                 | 12,01 | Limmatthal-Straßenbahn <sup>26</sup> . . . . .       | 19,551          | 497,141    | —                    | —       | 3,527                | 78,287    | —                       | 1,874   | 3,527     | 80,161    | 12,078                                      | 7,176   |
| 11,34                | 11,34 | Altstätten-Berneck . . . . .                         | 464,651         | 432,097    | 62                   | 77      | 74,102               | 69,456    | 4,000                   | 5,417   | 78,102    | 74,873    | 6,948                                       | 6,661   |
| 10,88                | 10,88 | Vevey-Montreux-Chillon . . . . .                     | 1,767,252       | 1,884,998  | 5                    | 7       | 276,588              | 298,427   | 26                      | 37      | 276,614   | 298,464   | 25,424                                      | 27,432  |
| 7,68                 | 10,77 | Berner Tramway <sup>27</sup> * . . . . .             | 3,366,810       | 3,493,784  | —                    | —       | 344,487              | 396,295   | 1,797                   | 1,592   | 346,284   | 397,887   | 45,089                                      | 43,108  |
| 9,29                 | 9,29  | Trambahn St. Gallen . . . . .                        | 2,586,000       | 2,676,000  | —                    | —       | 330,986              | 341,913   | —                       | —       | 330,986   | 341,913   | 35,628                                      | 36,804  |
| 8,04                 | 8,48  | Luzerner Tramway <sup>28</sup> . . . . .             | 1,675,139       | 2,560,340  | —                    | —       | 204,238              | 268,274   | —                       | —       | 204,238   | 268,274   | 29,945                                      | 32,478  |
| 5,50                 | 5,50  | Zürich-Örlikon-Seebach . . . . .                     | 1,737,608       | 1,626,100  | —                    | —       | 264,190              | 252,670   | —                       | —       | 264,190   | 252,670   | 48,034                                      | 45,940  |
| 4,87                 | 4,87  | Bieler Tramways * . . . . .                          | 559,922         | 552,494    | —                    | —       | 67,760               | 66,467    | 1,552                   | 1,172   | 69,312    | 67,639    | 14,842                                      | 14,483  |
| 4,54                 | 4,54  | Elektrische Straßenbahn Lugano . . . . .             | 533,135         | 553,335    | —                    | —       | 46,878               | 48,674    | —                       | —       | 46,878    | 48,674    | 10,325                                      | 10,721  |
| 4,09                 | 4,09  | Zentrale Zürichbergbahn . . . . .                    | 1,024,599       | 1,021,799  | —                    | —       | 139,391              | 138,265   | —                       | —       | 139,391   | 138,265   | 34,081                                      | 33,505  |
| —                    | 3,99  | Straßenbahn Schaffhausen <sup>29</sup> . . . . .     | —               | 481,143    | —                    | —       | —                    | 69,531    | —                       | —       | —         | 69,531    | —                                           | 29,338  |
| 3,15                 | 3,15  | Tramway de la Chaux-de-Fonds . . . . .               | 716,728         | 760,685    | —                    | —       | 67,166               | 71,211    | —                       | —       | 67,166    | 71,211    | 21,322                                      | 22,606  |
| 3,08                 | 3,08  | Tramway de Fribourg <sup>30</sup> . . . . .          | 573,424         | 632,157    | —                    | —       | 50,711               | 56,771    | —                       | —       | 50,711    | 56,771    | 22,339                                      | 18,736  |
| 3,01                 | 3,01  | Zürich-Höngg . . . . .                               | 326,385         | 260,313    | —                    | —       | 43,832               | 40,798    | —                       | —       | 43,832    | 40,798    | 14,562                                      | 13,554  |
| 2,15                 | 2,15  | Industriequartier-Straßenb. Zürich . . . . .         | 1,220,777       | 1,267,508  | —                    | —       | 141,661              | 133,001   | —                       | —       | 141,661   | 133,001   | 65,889                                      | 61,860  |
| 1,82                 | 1,82  | Schwyz-Seewen <sup>31</sup> . . . . .                | 34,626          | 147,397    | 11                   | 57      | 5,586                | 22,855    | 85                      | 453     | 5,671     | 23,308    | 14,175                                      | 12,806  |
| 1,80                 | 1,80  | Winterthur-Töss . . . . .                            | 612,888         | 550,941    | —                    | —       | 60,811               | 54,097    | —                       | —       | 60,811    | 54,097    | 33,784                                      | 30,054  |
| 1,68                 | 1,68  | St. Moritz-Dorf-Bad . . . . .                        | 97,150          | 110,203    | —                    | —       | 16,230               | 18,415    | —                       | —       | 16,230    | 18,415    | 9,957                                       | 11,297  |

#### Anmerkungen.

- <sup>16</sup> Ausschließlich des Anteiles am Ertrag der Strecke Staffelhöhe-Rigi-Kulm (Fr. 90,336).  
<sup>17</sup> Einschließlich des Anteiles der Arth-Rigibahn an der Strecke Staffelhöhe-Rigi-Kulm (Fr. 90,336).  
<sup>18</sup> Betriebseröffnung den 24. Juli 1900.  
<sup>19</sup> Inklusive elektrische Straßenbahn Waldhaus-Hotel Dolder.  
<sup>20</sup> Betrieb vom 14. Oktober bis 8. November 1901 wegen Revision der Wagen eingestellt.  
<sup>21</sup> Betriebseröffnung den 4. April 1901.  
<sup>22</sup> Betriebseröffnung der Linie Bahnübergang Seestraße (Zürich-Engel)-Utostrasse den 6. Oktober 1900, der Linie Brunaustrasse-Mutschellenstrasse den 25. Oktober 1900 und der Linie Friedhof-Sihlfeld-Letzigraben den 19. Dezember 1900.  
<sup>23</sup> Betriebseröffnung der Linie Barfüßerplatz-Austrasse-Allschwilerstrasse den 1. Juni 1900, der Linie Totentanz-Landesgrenze (St. Ludwig) den 30. Juni 1900, der Linie Äschenplatz-Güterstrasse den 2. August 1900 und der Linie Totentanz-Marktgrasse den 1. September 1900.  
<sup>24</sup> Betriebseröffnung der Linie Place des Halles-Hôtel de Ville den 7. Juni 1900.  
<sup>25</sup> Betriebseröffnung der Linie Place Pury-Vauseyon den 10. August 1901; Übernahme des Betriebes der Strecke Neuchâtel Port-Gare J.-S. der Regionalbahn Neuchâtel-Cortailod-Boudry am 1. Oktober 1901; Betriebseröffnung der Linie Vauseyon-Valangin den 16. Oktober 1901 und der Linie Vauseyon-Peseux den 9. November 1901.  
<sup>26</sup> Betriebseröffnung der Strecke Zürich-Stadtgrenze (Letzigraben)-Dietikon den 20. Dezember 1900 und der Strecke Schlieren-Weiningen den 7. April 1901.  
<sup>27</sup> Betriebseröffnung der Linie Burgernziel-Breitenrainplatz den 1. Juli 1901.  
<sup>28</sup> Betriebseröffnung der Strecke Obergrund-Eichhof den 17. April 1900, der Strecke Eichhof-Kriens den 2. September 1900 und der Linie Kreuzstutz-Fluhmühle am 27. Juni 1901.  
<sup>29</sup> Betriebseröffnung der Linie Schaffhausen-Neuhausen den 11. Mai 1901 und der Linie Bahnhof-Breite den 1. Juli 1901.  
<sup>30</sup> Betriebseröffnung der Linien Gare J.-S.-Beauregard und Gare J.-S.-Pérolles den 14. Juni 1900.  
<sup>31</sup> Betriebseröffnung den 6. Oktober 1900.  
\* Angaben über das Gewicht der beförderten Gepäck- und Gütersendungen nicht erhältlich, da diese nach der Stückzahl taxiert werden.

Im Sinne von Art. 20, Absatz 1, des Rechnungsgesetzes hat im Berichtsjahr die gütliche Festsetzung der Baurechnung der Neuenburger Jurabahn auf Ende 1900 stattgefunden.

Von dem den Bahnverwaltungen gesetzlich zustehenden Rekursrecht gegen die Beschlüsse des Bundesrates wurde im Berichtsjahre nicht Gebrauch gemacht.

Über die Einzelheiten der geprüften Bahnrechnungen pro 1900 enthält die schweizerische Eisenbahnstatistik alle wünschbaren Angaben; wir beschränken uns deshalb an dieser Stelle auf die üblichen Nachweise betreffend die Anlagekosten und die zu amortisierenden Verwendungen. Die nachstehend bahnweise aufgeführten Bauausgaben pro 1900 und die angegebenen Totalverwendungen umfassen die vom Bundesrat auf Baukonto gutgeheissenen Beträge, sowie die Ausgaben für Linien und Objekte, welche noch im Bau stehen oder für welche die gesetzmässigen Rechnungsausweise noch nicht vorgelegt worden sind.

#### Bauverwendungen der schweizer. Eisenbahnunternehmungen.

|                                  | Bauausgaben pro 1900 |                 | Totalausgaben |
|----------------------------------|----------------------|-----------------|---------------|
|                                  | für alte Linien      | für neue Linien | bis Ende 1900 |
| a. Lokomotivbahnen.              | Fr.                  | Fr.             | Fr.           |
| Centralbahn . . . . .            | 9,247,144            | —               | 146,389,083   |
| Aargauische Südbahn . . . . .    | — 2,253              | —               | 12,046,258    |
| Wohlen-Bremgarten . . . . .      | — 45                 | —               | 1,230,567     |
| Gotthardbahn . . . . .           | 1,698,072            | —               | 278,643,181   |
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .      | 4,980,776            | 11,134,074      | 324,351,559   |
| Bière-Morges . . . . .           | 139                  | —               | 2,303,554     |
| Bulle-Romont . . . . .           | 1,176                | —               | 2,890,695     |
| Fribourg-Morat . . . . .         | 20,912               | —               | 1,391,684     |
| Pont-Brassus . . . . .           | —                    | 13,906          | 1,107,330     |
| Val-de-Travers . . . . .         | 74,512               | —               | 1,274,092     |
| Viège-Zermatt . . . . .          | 39,763               | —               | 5,538,767     |
| Nordostbahn . . . . .            | 3,609,187            | 262,003         | 245,791,805   |
| Bötzbergbahn . . . . .           | 6,793                | —               | 29,223,474    |
| Verein Schweizerbahnen . . . . . | 1,502,973            | —               | 84,707,465    |
| Toggenburgerbahn . . . . .       | 116,610              | —               | 4,196,610     |
| Wald-Rüti . . . . .              | —                    | —               | 1,295,418     |
| Emmenthalbahn . . . . .          | 36,815               | —               | 5,494,884     |
| Burgdorf-Thun . . . . .          | — 104,159            | —               | 5,385,827     |
| Übertrag                         | 21,228,415           | 11,409,983      | 1,153,262,253 |

|                               | Bauausgaben pro 1900 |                 | Totalausgaben |
|-------------------------------|----------------------|-----------------|---------------|
|                               | für alte Linien      | für neue Linien | bis Ende 1900 |
|                               | Fr.                  | Fr.             | Fr.           |
| Übertrag                      | 21,228,415           | 11,409,983      | 1,153,262,253 |
| Jura Neuchâtelois . . .       | 580,237              | —               | 7,881,512     |
| Ponts-Chaux-de-Fonds . .      | 5,625                | —               | 635,906       |
| Neuchâtel-Boudry . . .        | — 5,105              | —               | 1,157,581     |
| Langenthal-Huttwil . . .      | 15,073               | —               | 1,347,833     |
| Huttwil-Wollhusen . . .       | 8,215                | —               | 2,223,595     |
| Önsingen-Balsthal . . .       | 675                  | —               | 814,218       |
| Orbe-Chavornay . . .          | 500                  | —               | 453,643       |
| Seethalbahn . . .             | 13,675               | —               | 2,632,976     |
| Sihlthalbahn . . .            | 8,118                | —               | 4,173,455     |
| Südostbahn . . .              | 3,690                | —               | 12,395,368    |
| Thunerseebahn . . .           | 208,814              | —               | 7,339,875     |
| Spiez-Erlenbach . . .         | 13,402               | —               | 1,647,969     |
| Tößthalbahn . . .             | 34,805               | —               | 7,957,777     |
| Üdlibergbahn . . .            | 498                  | —               | 1,584,024     |
| Aigle-Leysin . . .            | —                    | 1,565,560       | 1,565,560     |
| Appenzellerbahn . . .         | 3,484                | —               | 4,221,109     |
| Appenzeller Straßenbahn       | 3,058                | —               | 1,989,834     |
| Bern-Muri-Worb . . .          | 6,768                | —               | 800,245       |
| Berner Oberlandbahnen }       | 97,529               | —               | 5,167,789     |
| Schynige Platte-Bahn . . }    | —                    | 288,606         | 1,390,846     |
| Bex-Gryon-Villars . . .       | — 2,488              | —               | 1,037,908     |
| Birsigthalbahn . . .          | 512                  | —               | 914,363       |
| Brenets-Loce . . .            | —                    | —               | 745,861       |
| Frauenfeld-Wil . . .          | 6,305                | —               | 788,081       |
| Genève-Veyrier . . .          | 7,545                | —               | 613,676       |
| Grütschalp-Mürren . . .       | 5,492                | —               | 1,350,372     |
| Lausanne-Echallens . . .      | —                    | —               | 528,860       |
| Central Vaudois . . .         | 83,789               | 2,171,135       | 17,398,448    |
| Rätische Bahn . . .           | —                    | —               | 69,500        |
| Rigi-Scheidegg-Bahn . . .     | 26,883               | —               | 1,792,523     |
| Saignelégier-Chaux-de-Fonds . | —                    | —               | 399,878       |
| Sissach-Gelterkinden . . .    | —                    | 184,746         | 2,512,285     |
| Stansstad-Engelberg . . .     | 2,036                | —               | 546,656       |
| Tramelan-Tavannes . . .       | 5,363                | —               | 6,814,234     |
| Voies étroites Genève . . .   | 21,317               | —               | 464,689       |
| Waldenburgerbahn . . .        | —                    | —               | —             |
| Übertrag                      | 22,384,230           | 15,620,030      | 1,256,620,702 |

|                          | Bauausgaben pro 1900 |                 | Totalausgaben |
|--------------------------|----------------------|-----------------|---------------|
|                          | für alte Linien      | für neue Linien | bis Ende 1900 |
|                          | Fr.                  | Fr.             | Fr.           |
| Übertrag                 | 22,384,230           | 15,620,030      | 1,256,620,702 |
| Yverdon-Ste-Croix . . .  | 31,388               | —               | 3,043,398     |
| Arth-Rigibahn . . .      | 36,150               | —               | 6,475,181     |
| Brienz-Rothornbahn . . . | —                    | —               | 381,248       |
| Generosobahn . . .       | — 3,626              | —               | 369,925       |
| Glion-Naye . . .         | 3,525                | —               | 2,247,750     |
| Gornergratbahn . . .     | — 18,007             | —               | 3,270,645     |
| Jungfraubahn . . .       | —                    | 313,849         | 3,616,233     |
| Pilatusbahn . . .        | 27,393               | —               | 2,393,467     |
| Rigibahn . . .           | 55,806               | —               | 2,406,653     |
| Rorschach-Heiden . . .   | 49,978               | —               | 2,372,853     |
| Wengernalpbahn . . .     | 16,791               | —               | 4,798,941     |

#### b. Drahtseilbahnen.

|                               |        |        |           |
|-------------------------------|--------|--------|-----------|
| Beatenbergbahn . . .          | 12,913 | —      | 694,250   |
| Biel-Leubringen . . .         | 7,477  | —      | 312,798   |
| Biel-Magglingen . . .         | —      | —      | 450,000   |
| Bürgenstockbahn . . .         | —      | —      | 265,000   |
| Cossonay gare-ville . . .     | 615    | —      | 433,475   |
| Davos-Schatzalp . . .         | —      | 97,941 | 351,427   |
| Dolderbahn (Zürich) . . .     | 108    | —      | 287,359   |
| Ecluse-Plan (Neuchâtel)       | —      | —      | 249,558   |
| Gießbachbahn . . .            | —      | —      | 166,000   |
| Gurtenbahn (Bern) . . .       | 3,579  | —      | 354,245   |
| Gütschbahn (Luzern) . . .     | 569    | —      | 182,362   |
| Lausanne-Ouchy . . .          | 71,030 | —      | 3,576,289 |
| Lausanne-Signal . . .         | —      | 11,886 | 339,639   |
| Lauterbrunnen-Grütschalp      | 2,873  | —      | 859,615   |
| Luganer Drahtseilbahn . . .   | — 80   | —      | 194,565   |
| Marzilibahn (Bern) . . .      | 215    | —      | 71,057    |
| Neuveville-St-Pierre (Frib.)  | 1,123  | —      | 130,148   |
| Ragaz-Wartenstein . . .       | —      | —      | 262,102   |
| Reichenbachbahn (Meir.) . . . | —      | —      | 349,000   |
| Rheineck-Walzenhausen         | 8,151  | —      | 545,788   |
| Salvatorebahn . . .           | 121    | —      | 617,596   |
| St. Gallen-Mühleck . . .      | —      | —      | 290,087   |
| Stanserhornbahn . . .         | —      | —      | 1,496,445 |

Übertrag 22,692,322 16,043,706 1,300,475,801

|                         | Bausausgaben pro 1900 |                 | Totalausgaben |
|-------------------------|-----------------------|-----------------|---------------|
|                         | für alte Linien       | für neue Linien | bis Ende 1900 |
|                         | Fr.                   | Fr.             | Fr.           |
| Übertrag                | 22,692,322            | 16,043,706      | 1,300,475,801 |
| Territet-Glion . . . .  | — 175                 | —               | 609,634       |
| Vevey-Chardonne-Pélerin | —                     | 685,928         | 685,928       |
| Zürichbergbahn . . . .  | — 553                 | —               | 273,066       |

### c. Tramways.

|                                  |            |            |               |
|----------------------------------|------------|------------|---------------|
| Allaman-Aubonne-Gimel            | — 14,116   | —          | 625,926       |
| Altstätten-Berneck . .           | — 169      | —          | 559,152       |
| Basler Straßenbahnen .           | —          | 3,403,107  | 5,995,169     |
| Tramway Bellavista (M. Generoso) | —          | —          | 20,000        |
| Berner Tramways . . .            | 13,710     | 176,946    | 1,346,181     |
| Tramway de la Chaux-de-Fonds     | —          | 58,301     | 396,169       |
| Tramway Dolder (Zürich)          | 22         | —          | 85,633        |
| Tramway de Fribourg .            | —          | 111,012    | 378,261       |
| Tramways Lausannois .            | 17,341     | —          | 1,858,327     |
| Tramway Lugano . . .             | 11,319     | —          | 212,325       |
| Tramway Luzern . . .             | — 44,457   | 591,011    | 1,795,322     |
| Tramway Murren . . .             | —          | —          | 10,600        |
| Tramways de Neuchâtel            | 152,151    | —          | 797,857       |
| Tramway Riffelalp . .            | —          | —          | 53,895        |
| Rolle-Gimel . . . . .            | 31,252     | —          | 572,269       |
| Tramway St. Gallen . .           | 28,202     | —          | 1,340,910     |
| Tramway St. Moritz . .           | —          | —          | 351,013       |
| Schwyz-Seewen . . . .            | —          | 204,388    | 204,388       |
| Stansstad-Stans . . . .          | — 196,015  | —          | 42,385        |
| Tramways électr. Genève          | 4,067      | 3,822,292  | 7,237,736     |
| Tramways suisses (Bienne)        | —          | —          | 299,946       |
| Vevey-Chillon . . . .            | —          | —          | 888,962       |
| Winterthur-Töss . . . .          | 2,797      | —          | 212,683       |
| Zentrale Zürichbergbahn          | 3,392      | —          | 831,340       |
| Städt. Straßeb. Zürich           | 757,694    | 1,194,152  | 6,053,265     |
| Zürich-Dietikon . . . .          | —          | 979,352    | 979,352       |
| Zürich-Hardturm . . . .          | 22,689     | —          | 640,875       |
| Zürich-Höngg . . . . .           | 9,905      | —          | 372,912       |
| Zürich-Örlikon-Seebach .         | 5,238      | —          | 1,440,628     |
| Zusammen                         | 23,496,616 | 27,270,195 | 1,337,647,910 |

Die Verwendungen auf alte Bahnlinien beziehen sich auf:

|                                             |                |
|---------------------------------------------|----------------|
| a. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . . | Fr. 15,978,557 |
| b. Rollmaterial . . . . .                   | „ 6,892,027    |
| c. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .     | „ 626,032      |

|          |                       |
|----------|-----------------------|
| Zusammen | <u>Fr. 23,496,616</u> |
|----------|-----------------------|

In diesen Ausgaben sind folgende größere Posten inbegriffen:

Centralbahn:

|                                             |               |
|---------------------------------------------|---------------|
| Verlegung der Elsässer-Linie in Basel . . . | Fr. 1,846,317 |
| Umbau des Rangierbahnhofes in Basel . . .   | „ 3,879,102   |
| Umbau des Personenbahnhofes in Basel . . .  | „ 947,033     |
| Umbau des Bahnhofes in Olten . . . . .      | „ 888,702     |
| Ergänzung des Rollmaterials . . . . .       | „ 811,409     |

Gotthardbahn:

|                                     |           |
|-------------------------------------|-----------|
| Ausgaben für Rollmaterial . . . . . | „ 813,443 |
|-------------------------------------|-----------|

Jura-Simplon-Bahn:

|                                                     |             |
|-----------------------------------------------------|-------------|
| Bahnhoferverweiterung in Lausanne (Landkäufe) . . . | „ 497,512   |
| Vermehrung des Rollmaterials . . . . .              | „ 1,953,105 |

Nordostbahn:

|                                        |             |
|----------------------------------------|-------------|
| Anschaffung von Rollmaterial . . . . . | „ 1,816,198 |
|----------------------------------------|-------------|

Vereinigte Schweizerbahnen:

|                                             |           |
|---------------------------------------------|-----------|
| Umbau des Bahnhofes in St. Gallen . . . . . | „ 597,515 |
| Anschaffung von Rollmaterial . . . . .      | „ 322,138 |

Jura Neuchâtelois:

|                                             |           |
|---------------------------------------------|-----------|
| Umbau des Bahnhofes in Chaux-de-Fonds . . . | „ 605,619 |
|---------------------------------------------|-----------|

Die Ausgaben für neue, erst eröffnete oder noch im Bau stehende Linien verteilen sich folgermaßen auf die Hauptrubriken:

|                                             |                |
|---------------------------------------------|----------------|
| a. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . . | Fr. 24,855,633 |
| b. Rollmaterial . . . . .                   | „ 2,248,459    |
| c. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .     | „ 166,103      |

|          |                       |
|----------|-----------------------|
| Zusammen | <u>Fr. 27,270,195</u> |
|----------|-----------------------|

Hierin sind folgende Hauptposten, welche die Erweiterung bestehender Unternehmungen betreffen, inbegriffen:

## Jura-Simplon-Bahn:

Ausgaben für den Simplondurchstich . . . . Fr. 11,134,074

## Rhätische Bahn:

Reichenau-Ilanz und Thusis-St. Moritz . . . „ 2,171,135

## Basler Straßenbahnen:

Verwendungen auf neue Linien . . . . „ 3,403,107

## Tramways électriques de Genève:

Verwendungen auf neue Linien . . . . „ 3,822,292

## Städt. Straßenbahn in Zürich:

Ausgaben für neue Linien . . . . „ 1,194,152

**Zu amortisierende Verwendungen.**

Der Zuwachs und die Abschreibung von Verlusten pro 1900, sowie der Bestand derselben auf Ende dieses Jahres sind in folgender Tabelle nachgewiesen:

|                            | Neue<br>Verluste<br>pro 1900 | Ab-<br>schreibungen<br>pro 1900 | Stand<br>Ende 1900 |
|----------------------------|------------------------------|---------------------------------|--------------------|
|                            | Fr.                          | Fr.                             | Fr.                |
| <b>a. Lokomotivbahnen.</b> |                              |                                 |                    |
| Centralbahn . . . . .      | 144,000                      | 787,745                         | 14,974,255         |
| Gotthardbahn . . . . .     | —                            | 1,487,800                       | 15,058,222         |
| Jura-Simplon-Bahn . . . .  | —                            | 64,904                          | 12,441,203         |
| Bière-Morges . . . . .     | —                            | —                               | 28,292             |
| Fribourg-Morat . . . . .   | 1,909                        | —                               | 115,514            |
| Pont-Brassus . . . . .     | 266                          | —                               | 4,292              |
| Val-de-Travers . . . . .   | —                            | —                               | 1,969              |
| Viège-Zermatt . . . . .    | —                            | 12,000                          | 164,396            |
| Nordostbahn . . . . .      | 1,043,316                    | 760,000                         | 15,439,071         |
| Vereinigte Schweizerbahnen | —                            | 452,400                         | 7,463,092          |
| Burgdorf-Thun . . . . .    | 14,613                       | —                               | 14,613             |
| Neuchâtel-Boudry . . . .   | 4,026                        | 2,275                           | 103,694            |
| Langenthal-Huttwil . . . . | —                            | 4,900                           | 4,900              |
| Huttwil-Wolhusen . . . .   | —                            | —                               | 25,385             |
| Önsingen-Balsthal . . . .  | 800                          | 4,800                           | —                  |
| Übertrag                   | 1,208,930                    | 3,576,824                       | 65,838,898         |

|                                       | Neue<br>Verluste<br>pro 1900<br>Fr. | Ab-<br>schreibungen<br>pro 1900<br>Fr. | Stand<br>Ende 1900<br>Fr. |
|---------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------|
| Übertrag                              | 1,208,930                           | 3,576,824                              | 65,838,898                |
| Orbe-Chavornay . . . . .              | 668                                 | 500                                    | 7,646                     |
| Seethalbahn . . . . .                 | —                                   | 5,000                                  | 20,000                    |
| Sihlthalbahn . . . . .                | 2,467                               | 3,000                                  | 48,527                    |
| Südostbahn . . . . .                  | 1,446                               | 14,234                                 | —                         |
| Thunerseebahn . . . . .               | 68,204                              | 10,000                                 | 200,620                   |
| Spiez-Erlenbach . . . . .             | —                                   | —                                      | 65,305                    |
| Ütlibergbahn . . . . .                | 2,449                               | —                                      | 2,449                     |
| Aigle-Leysin . . . . .                | 15,183                              | —                                      | 15,183                    |
| Appenzellerbahn . . . . .             | 30,000                              | —                                      | 30,000                    |
| Bern-Muri-Worb . . . . .              | —                                   | 500                                    | 9,246                     |
| Berner Oberlandbahnen . . . . .       | —                                   | 46,000                                 | 69,000                    |
| Bex-Gryon-Villars . . . . .           | 52,270                              | 45,000                                 | 50,542                    |
| Frauenfeld-Wil . . . . .              | —                                   | 1,200                                  | —                         |
| Genève-Veyrier . . . . .              | 3,108                               | 1,000                                  | 18,564                    |
| Lauterbrunnen-Mürren . . . . .        | —                                   | 5,000                                  | 50,000                    |
| Central Vaudois . . . . .             | —                                   | —                                      | 25,993                    |
| Rhätische Bahn . . . . .              | —                                   | 51,741                                 | —                         |
| Saiguelégier-Chaux-de-Fonds . . . . . | —                                   | —                                      | 3,000                     |
| Stansstad-Engelberg . . . . .         | 522                                 | 4,000                                  | 53,516                    |
| Voies étroites Genève . . . . .       | —                                   | 16,100                                 | 250,343                   |
| Brienzen-Rothornbahn . . . . .        | 103,317                             | —                                      | 103,317                   |
| Glion-Naye . . . . .                  | —                                   | 10,000                                 | 9,166                     |
| Gornergratbahn . . . . .              | —                                   | 5,000                                  | 250,000                   |
| Jungfraubahn . . . . .                | 142,724                             | 30,000                                 | 277,724                   |
| Wengernalpbahn . . . . .              | —                                   | 20,000                                 | 270,642                   |

#### b. Drahtseilbahnen.

|                                   |       |       |         |
|-----------------------------------|-------|-------|---------|
| Biel-Leubringen . . . . .         | —     | 1,000 | 10,921  |
| Bürgenstockbahn . . . . .         | —     | 1,000 | 6,000   |
| Cossonay gare-ville . . . . .     | —     | 1,362 | 13,250  |
| Davos-Schatzalp . . . . .         | 9,533 | —     | 12,271  |
| Dolderbahn (Zürich) . . . . .     | 800   | 4,210 | 39,638  |
| Ecluse-Plan (Neuchâtel) . . . . . | —     | 874   | —       |
| Gurtenbahn (Bern) . . . . .       | 1,562 | 1,500 | 35,032  |
| Gütschbahn (Luzern) . . . . .     | —     | —     | 126,838 |

Übertrag 1,643,183 3,855,045 67,913,631

|                                   | Neue<br>Verluste<br>pro 1900<br>Fr. | Ab-<br>schreibungen<br>pro 1900<br>Fr. | Stand<br>Ende 1900<br>Fr. |
|-----------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------|
| Übertrag                          | 1,643,183                           | 3,855,045                              | 67,913,631                |
| Lausanne-Signal . . . . .         | 2,520                               | 76                                     | 5,295                     |
| Neuveville-St-Pierre (Frib.)      | 54                                  | 500                                    | 5,258                     |
| Ragaz-Wartenstein . . . . .       | —                                   | 909                                    | 1,819                     |
| Rheineck-Walzenhausen . . . . .   | —                                   | 1,000                                  | 19,000                    |
| Salvatorebahn . . . . .           | 4,475                               | 7,475                                  | 7,000                     |
| Vevey-Chardonne-Pélerin . . . . . | 11,240                              | —                                      | 11,240                    |

### c. Tramways.

|                                     |           |           |            |
|-------------------------------------|-----------|-----------|------------|
| Allaman-Aubonne-Gimel . . . . .     | 9,021     | 1,000     | 16,913     |
| Altstätten-Berneck . . . . .        | —         | 600       | 6,900      |
| Berner Tramways . . . . .           | 138,837   | 3,761     | 135,076    |
| Tramways de La Chaux-de-Fonds       | —         | 1,000     | 8,000      |
| Tramway de Fribourg . . . . .       | 3,360     | 3,000     | 60,372     |
| Tramways Lausannois . . . . .       | —         | 12,000    | 15,757     |
| Tramway Luzern . . . . .            | 53,718    | —         | 102,567    |
| Tramways de Neuchâtel . . . . .     | 444       | 3,500     | 11,565     |
| Rolle-Gimel . . . . .               | 1,767     | —         | 15,050     |
| Schwyz-Seewen . . . . .             | 3,416     | —         | 3,416      |
| Tramways électr. Genève . . . . .   | 3,394,900 | —         | 3,394,900  |
| Vevey-Chillon . . . . .             | —         | 122,920   | —          |
| Winterthur-Töß . . . . .            | —         | 1,082     | 3,244      |
| Zentrale Zürichbergbahn . . . . .   | 1,600     | 500       | 5,600      |
| Städt. Straßenbahn Zürich . . . . . | 911,465   | 315,067   | 1,274,925  |
| Zürich-Hardturm . . . . .           | —         | 3,240     | 31,161     |
| Zürich-Höngg . . . . .              | 3,527     | —         | 38,771     |
| Zusammen                            | 6,183,527 | 4,332,675 | 73,087,460 |

Nach dieser Aufstellung beziffern sich die ungetilgten Verluste Ende 1900 im ganzen auf . . . . . Fr. 73,087,460  
auf Ende 1899 betrugen dieselben . . . . . „ 71,236,608

es ist somit ein Zuwachs von . . . . . Fr. 1,850,852  
zu verzeichnen. Zu der Vermehrung haben hauptsächlich folgende Verlustposten beigetragen:

#### Nordostbahn:

Wertabgänge beim Umbau des Bahnhofes in Zürich Fr. 1,043,316

### Tramways électriques de Genève:

Gründungskosten, Beanstandungen auf Bauconto  
und Überzahlung für die alten Tramways suisses  
über den bisherigen Bilanzwert . . . . . Fr. 3,394,900

### Städtische Straßenbahn Zürich:

Wertverluste beim Umbau der alten Pferdebahn „ 911,465

Die Tilgung der Verluste erfolgte nach Maßgabe der bestehenden Amortisationspläne. Die Gesellschaft der Gotthardbahn hat die Abschreibung aus eigenem Ermessen wesentlich erhöht, während Unternehmungen, welche nicht über genügende Betriebsüberschüsse verfügten, den Ersatz der zu amortisierenden Verwendungen nach Möglichkeit vornahmen.

Eine Revision der Amortisationspläne im Sinne von Art. 14 des Rechnungsgesetzes hat bis dahin nicht stattgefunden, weil es angezeigt erschien, die Bereinigung der Erneuerungsfonds und die Festsetzung der Fehlbeträge im Sollbestand derselben vorausgehen zu lassen.

Betreffend die Normierung der Einlagen in den Erneuerungsfonds der schweizerischen Hauptbahnen haben wir im letztjährigen Bericht angeführt, daß die Bahnen gegen die Verfügungen des Bundesrates beim Bundesgerichte Rekurs eingereicht haben. Die Entscheidung des Rekurses ist bis jetzt noch nicht erfolgt. Die Verwaltungen der fünf Hauptbahnen konnten daher, gemäß Zugeständnis des Bundesrates, die Einlagen und die Entnahmen aus dem Fonds auch pro 1900 auf Grund der alten Regulative oder nach eigenem Erachten bemessen, immerhin unter Vorbehalt des spätern Ausgleichs der sich ergebenden Differenzen. In diesem Sinne wurden dem Fonds für 1900 zugewendet: von der Jura-Simplon-Bahn Fr. 2,700,000, von der Nordostbahn Fr. 1,050,000, von der Centralbahn Fr. 1,455,744, von den Vereinigten Schweizerbahnen Fr. 595,912 und von der Gotthardbahn Fr. 1,077,954.

Die Bestimmung der Einlagen in den Erneuerungsfonds für die Nebenbahnen kann erst dann stattfinden, wenn das Bundesgericht in dem anhängigen Rekursstreit eine grundsätzliche Entscheidung getroffen hat. Bei diesen Unternehmungen erfolgen daher die Einlagen immer noch auf Grund vorhandener alter Vorschriften oder gestützt auf provisorische, mit dem Eisenbahndepartement vereinbarte Ansätze.

## b. Vollziehung des Hülfskassengesetzes.

Im Jahre 1901 sind nach vorausgegangener Prüfung folgende Statuten und Statutennachträge von Hülfskassen vom Bundesrate im Sinne von Art. 1 des Hülfskassengesetzes genehmigt worden:

1. die revidierten Statuten der Dienstalterskasse für die Angestellten der Appenzellerbahn;
2. die Statuten des Kranken- und Unterstützungsvereins des Personals der Sihlthalbahn;
3. ein Nachtrag zu den Statuten der Krankenkasse für die Angestellten und Arbeiter der Rhätischen Bahn;
4. ein Nachtrag zu den Statuten für die Dienstalterskasse der Angestellten und Arbeiter der Rhätischen Bahn;
5. die revidierten Statuten des Hülfsvereins der Tößthalbahn-Angestellten;
6. die Statuten der Kranken- und Dienstalterskasse für das Personal der Pilatusbahn;
7. die Statuten der Kranken- und Dienstalterskasse für die Angestellten der Eisenbahnen Territet-Glion und Glion-Rochers de Naye;
8. die Statuten für die Krankenkasse des Personals der elektrischen Schmalspurbahn Bex-Gryon-Villars;
9. die Statuten der Krankenkasse für die Angestellten der Eisenbahn Allaman-Aubonne-Gimel;
10. die Statuten für die Krankenkasse des Personals der Eisenbahn Aigle-Leysin;
11. die Statuten der Kranken- und Unterstützungskasse für die Angestellten und Arbeiter der Limmatthalstraßenbahn.
12. die Statuten für die Krankenkasse des Personals der Eisenbahn Montreux-Oberland bernois.

Der Gesellschaft der Tramways Lausannois wurde die provisorische Inkraftsetzung eines Reglementes für die neu einzurichtende Hülfs- und Pensionskasse gestattet. Die endgültige Beurteilung der aufgestellten Bestimmungen kann erst nach Empfang der verlangten versicherungstechnischen Bilanz erfolgen.

Die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen reichte Ende Juli einen II. Nachtrag zu den Statuten der Hülfskasse zur Genehmigung ein, welcher höhere Unterstützungen und im Zusammenhange damit vermehrte Beiträge für die Kassamitglieder und die

Bahnverwaltung vorsah. Da es im Interesse einer einheitlichen Gestaltung des Hilfskassenwesens der Bundesbahnen nicht opportun erschien, kurz vor der Verstaatlichung noch eine eingreifende Änderung der alten Statuten vorzunehmen, wurde auf die Vorlage zur Zeit nicht eingetreten. Die Zustimmung wurde einzig zu einem Vorschlage betreffend die Regelung der Hilfskassenverhältnisse für Mitglieder, welche vorzeitig oder erst nachträglich in den Dienst der Bundesbahnen übertreten, erteilt.

Es wurde ebenso von der Genehmigung eines II. Nachtrages zu den Statuten der Krankenkasse der Nordostbahn abgesehen, weil die Statuten selbst, welche lange vor dem Erlaß des Hilfskassengesetzes schon bestanden, dem Bundesrat nie zur Genehmigung vorgelegt worden sind.

Die von der Betriebsdirektion der Arth-Rigi-Bahn im Dezember vorgelegten revidierten Statuten für die Krankenkasse und die Statuten zu einer neuen Dienstalterskasse des Personals werden im laufenden Jahr behandelt.

Einige neu entstandene Unternehmungen, welche nach dem Wortlaute der Konzession verpflichtet sind, für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse zu errichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern, wurden eingeladen, die nötigen Anordnungen zu treffen.

Die Gesellschaften Zürich-Höngg und Seilbahn Rigiviertel in Zürich haben das Personal bei einer dritten Anstalt gegen Krankheit versichert. Die Drahtseilbahn am Reichenbachfall erfüllt diese Konzessionsbedingung in der Weise, daß sie den Angestellten in Krankheitsfällen den Lohn bezahlt. Das Personal der Linien Spiez-Erlenbach, Spiez-Frutigen und der Gürbenthalbahn ist der Hilfskasse der Thunerseebahn und dasjenige der Bahn Ürikon-Bauma der Kasse der Tößthalbahn zugeteilt worden.

Versicherungstechnische Bilanzen. Als die Direktion der Nordostbahn im Jahre 1900 eine auf Ende 1897 berechnete technische Bilanz der Pensions- und Hilfskasse vorlegte, bemerkte sie, daß nach ihrer Überzeugung das vom Versicherungstechniker berechnete Deficit in Wirklichkeit nicht so hoch sein könne. Dieser Standpunkt wurde dann auch bei den Rückkaufverhandlungen geltend gemacht. Die Bahndirektion ließ inzwischen aus eigenem Ermessen bei einem andern Techniker eine neue Bilanz auf Ende 1900 berechnen, welche einen wesentlich geringern Ausfall ergab. Das neu berechnete Deficit erwies

sich aber bei näherer Prüfung als zu klein. Da indessen der Rückkauf der Nordostbahn perfekt geworden ist, lag kein Anlaß mehr vor, die außerordentliche Bilanz weiter zu verfolgen.

Vom Direktorium der Centralbahn erhielten wir unterm 9. November 1901 die längst verfallene technische Hülfskassenbilanz auf Ende 1898. Angesichts des nachgewiesenen bedeutenden Deficits zog jedoch die Generaldirektion der Bundesbahnen, welcher das Netz der Centralbahn nun unterstellt ist, die Bilanz wieder zurück, um vorerst eine Nachprüfung der Ergebnisse vornehmen zu lassen.

Die Jura-Simplon-Bahn, welche gemäß Art. 3 des Hülfskassengesetzes auf Ende 1900 eine neue versicherungstechnische Bilanz der Kranken- und Unterstützungskasse für die Arbeiter berechnen sollte, hat das Eisenbahndepartement unter Hinweis auf den günstigeren finanziellen Stand dieser Kasse ersucht, sie ausnahmsweise von der Vorlage der fälligen Bilanz zu erheben. Nach Prüfung der Angelegenheit wurde dem Wunsche der Bahndirektion entsprochen. Bis auf weiteres sind demnach noch die Ergebnisse der frühern technischen Bilanz maßgebend. Wir behielten uns jedoch im Hinblick auf Art. 3, Absatz 2, des genannten Gesetzes vor, später eine neue versicherungstechnische Bilanz der betreffenden Kasse zu verlangen, wenn die Verhältnisse dies als geboten erscheinen lassen.

Die im letztjährigen Berichte erwähnten versicherungstechnischen Bilanzen der neugegründeten Pensionskasse für die Angestellten der Eisenbahn Jura-Neuchâtelois, sowie der Hülfskasse der Gotthardbahn auf Ende 1899 sind trotz wiederholter Aufforderung noch nicht eingelangt. Ausstehend ist auch noch die auf Ende 1900 zu berechnende, neue versicherungstechnische Bilanz der Hülfskasse der Vereinigten Schweizerbahnen.

Gemäß Art. 5 des Hülfskassengesetzes sind die Jahresrechnungen und Bilanzen von 82 Hülfsinstituten der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften betreffend das Jahr 1900 eingelangt und nach Gesetz und Statuten geprüft und vom Bundesrat genehmigt worden.

Wir lassen nachstehend für die Hülfskassen, welche den Bestimmungen in Art. 2 und 3 des Hülfskassengesetzes unterstellt sind, eine Zusammenstellung der Bilanzen auf Ende 1900 folgen. Für die Hülfs- und Pensionskasse der Angestellten der Eisenbahn Jura-Neuchâtelois ist das Deckungskapital noch nicht nach versicherungstechnischen Grundsätzen ermittelt worden.

# Bilanzen der Hilfskassen auf Ende 1900.

| Bezeichnung der Kassen.                                                                                                                            | Letzte<br>versicherungs-<br>technische<br>Bilanz auf<br>Ende | Aktiven.                 |           |                       | Passiven.             |           |                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------|-----------------------|-----------------------|-----------|------------------------|
|                                                                                                                                                    |                                                              | Vorhandenes<br>Vermögen. | Deficit.  | Total<br>der Aktiven. | Deckungs-<br>kapital. | Reserve.  | Total<br>der Passiven. |
|                                                                                                                                                    |                                                              | Fr.                      | Fr.       | Fr.                   | Fr.                   | Fr.       | Fr.                    |
| 1. Hilfskasse für die Beamten der Schweizerischen Centralbahn . . . . .                                                                            | 1889                                                         | 6,531,954                | 1,253,224 | 7,785,178             | 7,785,178             | —         | 7,785,178              |
| 2. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn . . . . .                                                                          | 1894                                                         | 5,214,295                | —         | 5,214,295             | 5,214,295             | —         | 5,214,295              |
| 3. Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten der Jura-Simplon-Bahn . . .                                                                       | 1898                                                         | 10,384,205               | 165,973   | 10,550,178            | 10,550,178            | —         | 10,550,178             |
| 4. Gegenseitige Kranken- und Unterstützungskasse für die ständigen Arbeiter und Bediensteten beiderlei Geschlechts der Jura-Simplon-Bahn . . . . . | 1895                                                         | 459,173                  | 40,918    | 500,091               | 500,091               | —         | 500,091                |
| 5. Pensions- und Hilfskasse für die Angestellten der Schweiz. Nordostbahn . .                                                                      | 1897                                                         | 9,516,617                | 1,446,448 | 10,963,065            | 10,963,065            | —         | 10,963,065             |
| 6. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen                                                                     | 1895                                                         | 2,956,660                | 1,941,692 | 4,898,352             | 4,884,571             | *) 13,781 | 4,898,352              |
| 7. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Emmenthalbahn . . . .                                                                           | 1899                                                         | 290,267                  | —         | 290,267               | 290,267               | —         | 290,267                |
| 8. Hilfs- und Pensionskasse der Angestellten des Jura Neuchâtelais . . . .                                                                         | —                                                            | 219,120                  | —         | 219,120               | 219,120               | —         | 219,120                |
| 9. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Schweiz. Seethalbahn . .                                                                        | 1899                                                         | 82,986                   | 3,915     | 86,901                | 86,901                | —         | 86,901                 |
| 10. Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten der Thunerseebahn . . . .                                                                        | 1899                                                         | 38,727                   | 4,099     | 42,826                | 42,826                | —         | 42,826                 |
| 11. Unterstützungs- und Pensionskasse für die Angestellten der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees . . . .                             | 1899                                                         | 495,125                  | 71,803    | 566,928               | 566,928               | —         | 566,928                |
| 12. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienersees . . . .                                    | 1897                                                         | 181,298                  | 98,072    | 279,370               | 279,370               | —         | 279,370                |
| Total . . . . .                                                                                                                                    |                                                              | 36,370,427               | 5,026,144 | 41,396,571            | 41,382,790            | 13,781    | 41,396,571             |

\*) Reserve für Kurs- und Zinsdifferenzen auf Wertschriften.

**c. Vollziehung des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1878 betreffend die Sicherstellung der Hülfskassenfonds und der Barkautionen des Eisenbahnpersonals.**

Das Vermögen der zehn Eisenbahnpensionskassen betrug per Ende 1900 Fr. 35,234,831; davon waren Fr. 353,681 oder 1,004 % noch nicht im Sinne des Gesetzes vom Vermögen der Gesellschaft ausgeschieden. Die übrigen 66 Hilfsinstitute der Eisenbahngesellschaften (Krankenkassen, Sparkassen und Unterstützungsfonds) hatten auf Ende 1900 ein Vermögen von Fr. 1,930,712; hiervon fanden sich in den Passiven der Gesellschaftsbilanzen eingeschlossen Fr. 42,495 oder 2,301 %.

Von den Barkautionen des Personals auf Ende 1900 im Betrage von Fr. 1,344,521 waren Fr. 22,491 oder 1,673 % noch nicht ausgeschieden. Bei 25 Gesellschaften hat das Personal nur Bürgschaft zu leisten und bei 41 Verwaltungen werden vom Personal keine Kautionen verlangt.

**d. Versicherungsverträge gegen Unfall.**

Die Unternehmungen Tramways électriques à Genève, Limmatthal-Straßenbahn, Dolderbahn, Vevey-Chardonne-Pélerin, Schwyz-Seewen, Aigle-Leysin, Montreux-Oberland bernois, Seilbahn Rigi-viertel Zürich, Üriikon-Bauma und Zürich-Höngg haben das Personal und die Reisenden, im Sinne der Konzession, bei einer Anstalt gegen Unfälle versichert und bezügliche Versicherungsverträge dem Bundesrate zur Genehmigung vorgelegt.

**e. Eisenbahnstatistik.**

Die Bearbeitung der schweizerischen Eisenbahnstatistik erfolgte in gewohnter Weise. Ende April 1901 erschien der XXVII. Band mit den Angaben für das Jahr 1899. Die folgende, das Jahr 1900 betreffende Statistik wird circa Ende April 1902 veröffentlicht werden können.

## II. Postverwaltung.

### I. Allgemeines.

Das finanzielle Ergebnis der Postverwaltung im Jahre 1901 ist folgendes:

|                     |                    |
|---------------------|--------------------|
| Einnahmen . . . . . | Fr. 37,778,625. 47 |
| Ausgaben . . . . .  | „ 34,715,097. 79   |

Es ergibt sich somit ein Reinertrag von . Fr. 3,063,527. 68

während im Voranschlag von 1901 ein solcher von Fr. 1,754,000 vorgesehen war. Mit Berücksichtigung der im Laufe des Jahres 1901 bewilligten Nachkredite im Betrage von Fr. 296,800 würde der ursprünglich veranschlagte Reinertrag nur die Summe von Fr. 1,457,200 erreicht haben. Gegenüber dem Voranschlag ergibt sich somit, mit Hinzurechnung der Nachkredite, ein Mehrertrag von Fr. 1,606,327. 68, welcher sich aus nachstehenden Abweichungen zusammensetzt:

|                          |                 |
|--------------------------|-----------------|
| Mehreinnahmen . . . . .  | Fr. 394,625. 47 |
| Minderausgaben . . . . . | „ 1,211,702. 21 |

Total Fr. 1,606,327. 68

Wie dies in den letzten Jahren regelmäßig der Fall war, so ergibt sich auch im Berichtsjahre die größte Einnahmevermehrung aus der Rubrik „Wertzeichen“, welche den Ertrag an erhobenen Posttaxen bildet. Die Einnahme aus dieser Rubrik beträgt Fr. 31,304,972. 62, statt der im Voranschlag angenommenen Fr. 30,700,000, also mehr Fr. 604,972. 62. Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich hier eine Mehreinnahme von Fr. 1,458,947. 56. Die Vermehrung verteilt sich auf alle Monate des Berichtsjahres, am stärksten ist sie in den Monaten April und Dezember mit Fr. 206,557 resp. Fr. 194,479, am schwächsten im Monat März mit Fr. 66,869.

Eine weitere wesentliche Mehreinnahme gegenüber dem Voranschlag ergibt sich sodann aus der Rubrik „Reisende“ im Betrage von Fr. 221,146. 63. Diese ist der Hauptsache nach

zurückzuführen auf die Vermehrung der Postreisenden auf den Alpenkursen, speciell auf den im Engadin ausmündenden, sodann dürfte auch die in den letzten Jahren durchgeführte Ermäßigung der Taxen auf Lokalkursen von günstigem Einfluß auf die Steigerung der Reisendenzahl und die damit verbundenen erhöhten Erträge gewesen sein.

Bei den Minderausgaben im Vergleiche zum Voranschlag kommt hauptsächlich die Rubrik „Gehalte und Vergütungen“ in Betracht, deren Ausgabe Fr. 1,074,117. 78 weniger beträgt, als im Voranschlag vorgesehen ist. Gegenüber dem Vorjahre ist immerhin eine Mehrausgabe von Fr. 733,420. 87 zu verzeichnen. Abgesehen davon, daß bei Aufstellung des Voranschlags die Kredite für die einzelnen Unterabteilungen dieser Rubrik reichlich bemessen worden sind, rühren die Minderausgaben hauptsächlich davon her, daß die wirkliche Vermehrung des Personals nicht in dem Umfange erforderlich war, wie bei Aufstellung des Budgets angenommen wurde, und daß das durch Todesfälle und Dienstaustritte zu ersetzende Personal vorschriftsgemäß mit den Anfangsbesoldungen in Dienst gestellt wurde. Wir werden übrigens im Berichte der schweizerischen Postverwaltung über ihre Rechnungsergebnisse Gelegenheit haben, uns in dieser Frage näher auszusprechen.

Aus dem günstigen finanziellen Ergebnis der Postverwaltung für das Jahr 1901 darf jedoch nicht geschlossen werden, daß ein gleich großer Reingewinn auch für die nächstfolgenden Jahre zu gewärtigen sei. Es ist vielmehr mit Sicherheit vorauszusehen, daß dieser Reingewinn schon für das Jahr 1903 um ein beträchtliches herabgemindert wird. Im Berichtsjahre hat keine allgemeine Revision der Besoldungen stattgefunden und auch im Jahr 1902 ist eine solche nicht durchzuführen. Dagegen hat die allgemeine Besoldungsrevision nach Gesetz im Jahre 1903 platzzugreifen, und hierfür sind, auf das Jahr berechnet, wenigstens Fr. 1,300,000 in Aussicht zu nehmen. Sodann ist nicht außer acht zu lassen, daß die Vermehrung der Erträge aus dem Verkauf der Postwertzeichen sich in den letzten Jahren in absteigender Bewegung bemerkbar macht. So betrug die Vermehrung gegenüber dem Vorjahre

|               |       |               |
|---------------|-------|---------------|
| im Jahre 1899 | . . . | Fr. 2,095,649 |
| „ „ 1900      | . . . | „ 1,592,666   |
| „ „ 1901      | . . . | „ 1,458,947   |

Die allgemeine Lage der Geschäfte berechtigt kaum zur Hoffnung, daß in den nächsten Jahren eine aufsteigende Bewegung in der Vermehrung eintreten werde.

In der Stückzahl der hauptsächlichsten Postgegenstände für das In- und Ausland hat sich laut nachfolgendem Auszug der Statistik gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung ergeben von

|           |         |                                |
|-----------|---------|--------------------------------|
| 8,269,190 | bei den | Briefen,                       |
| 5,560,761 | " "     | Postkarten,                    |
| 2,679,323 | " "     | Drucksachen,                   |
| 5,901,214 | " "     | Zeitungen (nur Inlandverkehr), |
| 523,991   | " "     | Geldanweisungen,               |
| 64,750    | " "     | Einzugsmandaten,               |
| 1,031,637 | " "     | Fahrpoststücken.               |

Die Gesamtzahl der Postkarten ist von 17,679,571 im Jahr 1891 und 23,535,795 im Jahr 1896 auf 60,820,933 im Jahr 1901 gestiegen. Diese vergleichenden Zahlen verdeutlichen am besten die außerordentliche Vermehrung dieser Sendungen, welche hauptsächlich dem allgemein gebräuchlich gewordenen Austausch von Postkarten mit Bilderschmuck zugeschrieben werden muß.

Der nachfolgende Auszug aus der Statistik der Postverwaltung bietet einen Überblick über den Verkehr der einzelnen Dienstzweige im Berichtsjahre gegenüber dem Verkehr vom Vorjahre.

# Auszug aus der Statistik der Postverwaltung.

|                                                                     | Anzahl.     |             |
|---------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|
|                                                                     | 1901.       | 1900.       |
| Postbureaux . . . . .                                               | 1,587       | 1,584       |
| Postablagen, rechnungspflichtige . . . .                            | 1,325       | 1,286       |
| „ nicht rechnungspflichtige . . . . .                               | 653         | 667         |
| Agenturen im Auslande . . . . .                                     | 13          | 13          |
| Beamte . . . . .                                                    | 3,571       | 3,487       |
| Angestellte (Ablagehalter, Briefträger, Kondukteure etc.) . . . . . | 6,268       | 6,169       |
| Zahl der beförderten Reisenden . . . . .                            | 1,545,150   | 1,447,891   |
| <b>Briefpost:</b>                                                   |             |             |
| Interner Verkehr:                                                   |             |             |
| Briefe . . . . .                                                    | 102,223,725 | 93,646,364  |
| Postkarten . . . . .                                                | 43,432,285  | 39,602,887  |
| Drucksachen . . . . .                                               | 39,113,448  | 37,175,298  |
| Warenmuster . . . . .                                               | 1,079,602   | 987,901     |
| Zeitungen . . . . .                                                 | 123,132,631 | 117,231,417 |
| Rekommandierte Briefpostsendungen                                   | 3,450,479   | 3,080,638   |
| Zahlungsbefehle und Konkursandro-                                   |             |             |
| hungen . . . . .                                                    | 261,868     | 243,871     |
| Gerichtliche Akten . . . . .                                        | 37,980      | 36,946      |
| Verkehr mit dem Auslande:                                           |             |             |
| Briefe . . . . . Versand                                            | 20,831,532  | 21,139,703  |
| Postkarten . . . . . „                                              | 17,388,638  | 15,657,275  |
| Drucksachen . . . . . „                                             | 9,302,598   | 8,561,425   |
| Warenmuster . . . . . „                                             | 1,022,801   | 935,961     |
| Geschäftspapiere . . . . . „                                        | 136,500     | 138,700     |
| Rekommandierte Briefpost-                                           |             |             |
| gegenstände . . . . . „                                             | 1,493,526   | 1,379,933   |

|                                              |           | 1901.      |                        | 1900.      |                        |
|----------------------------------------------|-----------|------------|------------------------|------------|------------------------|
|                                              |           | Anzahl.    | Wert,<br>resp. Betrag. | Anzahl.    | Wert,<br>resp. Betrag. |
|                                              |           |            | Fr.                    |            | Fr.                    |
| <b>Geldanweisungen:</b>                      |           |            |                        |            |                        |
| Interner Verkehr . . . . .                   |           | 6,098,129  | 628,951,602            | 5,761,862  | 622,629,803            |
| Verkehr mit dem Auslande laut vorläufigem    | { Versand | 1,019,398  | 38,285,325             | 831,241    | 34,806,516             |
| Abschluß . . . . .                           | { Empfang | 739,898    | 28,138,277             | 740,331    | 24,971,966             |
| <b>Fahrpost:</b>                             |           |            |                        |            |                        |
| Interner Verkehr . . . . .                   |           | 18,686,010 | 1,943,600,718          | 17,800,360 | 1,750,807,101          |
| Verkehr mit dem Auslande (inkl. Poststücke — | { Versand | 1,449,891  | 108,690,730            | 1,453,301  | 105,898,967            |
| colis postaux) . . . . .                     | { Empfang | 2,362,914  | 40,098,819             | 2,277,151  | 40,229,368             |
|                                              | { Transit | 696,829    | 20,956,713             | 633,195    | 19,814,615             |
| <b>Nachnahmen:</b>                           |           |            |                        |            |                        |
| Interner Verkehr . . . . .                   |           | 8,308,143  | 57,127,225             | 7,949,369  | 52,612,670             |
| Verkehr mit dem Auslande . . . . .           | { Versand | 419,572    | 4,248,893              | 579,325    | 4,917,813              |
|                                              | { Empfang | 287,463    | 5,716,574              | 275,210    | 5,515,792              |
| <b>Einzugsmandate:</b>                       |           |            |                        |            |                        |
| Interner Verkehr . . . . .                   |           | 1,124,242  | 88,028,540             | 1,057,983  | 85,236,660             |
| Verkehr mit dem Auslande . . . . .           | { Versand | 19,373     | —                      | 15,364     | —                      |
|                                              | { Empfang | 79,634     | 4,864,526              | 85,152     | 4,947,104              |

## II. Vorlagen an die Bundesversammlung und Erlasse derselben.

1. Der Bericht des Bundesrates auf das Postulat vom 23./24. März 1897 betreffend Herabsetzung der Transporttaxe für die abonnierten Zeitungen ist auch im abgelaufenen Jahre von den eidgenössischen Räten nicht behandelt worden, so daß diese Angelegenheit noch unerledigt ist. Auf die Dezembersession 1900 hatten die Zeitungsverleger eine längere Eingabe an die Bundesversammlung gerichtet, in welcher der Versuch gemacht wurde, einige Punkte unseres Berichtes vom 25. November 1898 zu widerlegen oder zu entkräften. Der Bundesrat hat mit Bericht vom 25. März 1901 (Bundesbl. von 1901, II, 599) die Eingabe einer nähern Betrachtung unterzogen und seinen Standpunkt mit Bezug auf die von den Zeitungsverlegern berührten Punkte eingehend begründet. Es wurde dabei nachgewiesen, daß die in der Eingabe aufgestellten Behauptungen unzutreffend sind. Erwähnt wurde auch, daß der Einnahmenausfall nach der Statistik von 1900 bei der angeregten Ermäßigung der Zeitungstaxe von 1 Ct. auf  $\frac{3}{4}$  Ct. für jedes Exemplar im ganzen Fr. 302,199. 60 betragen würde gegenüber der im Bericht vom 25. November 1898 auf Grund der Statistik von 1897 ausgerechneten Mindereinnahme von Fr. 260,980. 42. Nach der Statistik von 1901 wurde, beiläufig bemerkt, die Mindereinnahme Fr. 318,007. 85 betragen. Wir schlossen unsern Bericht, indem wir die Bundesversammlung, gleich wie im Bericht vom 25. November 1898, ersuchten, dem Postulat betreffend Herabsetzung der Zeitungstaxe keine weitere Folge zu geben. Der Bundesrat ist auch heute noch der Ansicht, daß diese Herabsetzung nicht zu beschließen sei.

2. Die Beratung des neuen Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten (Botschaft vom 11. März 1898, Bundesbl. 1898, I, 829), an welchem Erlasse die Postverwaltung insofern erheblich interessiert ist, als ein großer Teil ihres Personals, gleich wie dem gegenwärtigen Arbeitsgesetz, auch dem neuen unterstellt sein wird, ist im Berichtsjahr nicht weiter geführt worden. Der Ständerat hat am 30. März 1900 beschlossen, es sei die Beratung zu verschieben, bis die zu wählende Generaldirektion der Bundesbahnen Bericht erstattet haben wird. Die mehr formellen Änderungen im Ruhetagswesen bei der Postverwaltung,

von denen wir in unserm letzten Geschäftsbericht gesprochen haben, haben sich gut bewährt.

3. Die Frage der Einführung des Check- und Giroverkehrs durch die Post (Motion der Herren Nationalrat Köchlin und Mitunterzeichner vom 23. Juni 1900) ist im Berichtsjahr von der Postverwaltung weiter geprüft worden. Der Bundesrat hofft, in naher Zeit in die Lage zu kommen, die Motion zu beantworten.

4. Die Eingabe des Centralvorstandes des Verbandes schweizerischer Postbeamter an die Bundesversammlung betreffend Vollzug des Besoldungsgesetzes, datiert Mitte November 1900, hat im Jahre 1901 ihre Erledigung gefunden. Es war in derselben das Gesuch gestellt: „es sei den Beamten der Postbureaux I. und II. Klasse, die auf den 1. April 1900 eine dreijährige Amtsperiode (drei Jahre seit der letzten periodischen Aufbesserung) hinter sich haben, resp. deren Besoldung letztmals unter Berechnung des Dienstalters auf den 31. März 1897 festgesetzt wurde, die volle gesetzliche Gehaltsaufbesserung von Fr. 300 auszurichten“. Der Nationalrat hat durch Beschluß vom 13. Juni 1901 die Petition als begründet erklärt und den Bundesrat eingeladen, ihr entsprechende Folge zu geben. Der Ständerat hat unterm 19. Dezember 1901 dem Beschluß des Nationalrates zugestimmt, jedoch mit dem Zusatz: „Dem Bundesrat werden die hierfür erforderlichen Nachtragskredite erteilt.“ Diesem Zusatz hat folgenden Tags, am 20. Dezember 1901, auch der Nationalrat zugestimmt.

Der Bundesrat hat in Ausführung Ihres Beschlusses das Post- und Eisenbahndepartement eingeladen, ihm einen Etat der Postbeamten vorzulegen, welchen die nachträgliche Erhöhung der Besoldung mit Wirksamkeit vom 1. April 1900 an zu gewähren ist. Das Departement hat den Etat vorgelegt und hat dabei bemerkt, daß die Beamten, deren Dienstalter je vom 1. April 1882 und 1885 an zu zählen beginnt, die Besoldung bereits beziehen, welche in der Eingabe für sie verlangt worden ist. Bei Einführung des neuen Besoldungsgesetzes ist der Gehalt der Beamten dieser Dienstaltersklassen um je Fr. 100 höher angesetzt worden, als ursprünglich vorgesehen war. Es geschah dies, um zu vermeiden, daß das neue Gesetz den Beamten des Jahrganges 1882 keine Besoldungsaufbesserung bringt und daß sich die Beamten des Jahrganges 1885 nach der ersten Besoldungsrevision vom Jahre 1900 schlechter stellen, als unter der Herrschaft der alten Verordnung betreffend die Gehalte der

Postbeamten. Dem Umstande, daß diese Beamten im Jahre 1900 nur eine Gehaltserhöhung von Fr. 200 erhalten werden, ist also bei Einführung des Gesetzes bereits Rechnung getragen worden und es kann daher von einer Verkürzung bei denselben hauptsächlich nicht geredet werden. In den der Eingabe des Centralvorstandes schweizerischer Postbeamter beigegebenen Tabellen ist der Gehalt, den die Beamten der Jahrgänge 1882 und 1885 in Wirklichkeit beziehen, mit je Fr. 100 zu niedrig angegeben. Hingewiedorum sind die Beamten des Jahrganges 1880 in der Eingabe nicht unter denjenigen aufgeführt, die auf 1. April 1900 eine Besoldungsaufbesserung von Fr. 300, statt nur Fr. 200, hätten erhalten sollen. Die Erhöhung muß aber diesen Beamten auch gewährt werden, da sie sonst Fr. 100 weniger Gehalt beziehen würden, als ihre Kollegen vom Jahrgang 1881, die ein Jahr weniger lang im Dienste sind.

Wir haben den vom Post- und Eisenbahndepartement vorgelegten Etat der Besoldungen, in welchem die vorstehend geschilderten Verhältnisse berücksichtigt waren (für die Beamten der Jahrgänge 1882 und 1885 war eine Erhöhung nicht vorgesehen, dagegen für die Beamten des Jahrganges 1880), unterm 28. Januar abhin genehmigt und es sind die Betreffnisse für die Jahre 1900 und 1901 den Berechtigten daraufhin sofort ausbezahlt worden. Es participieren an der nachträglichen Besoldungserhöhung im ganzen 525 Postcommis. Die Zulagen machen im Total folgende Summen aus:

Für das Jahr 1900 (April bis Dezember) Fr. 39,375; für das Jahr 1901 Fr. 52,500; für das Jahr 1902 Fr. 52,500.

Für die Betreffnisse der Jahre 1900 und 1901 im Gesamtbetrage von Fr. 91,875, die in die Dezemberrechnung des Jahres 1901 der Postverwaltung eingestellt worden sind, genügt der ordentliche Budgetkredit für Gehalte und Vergütungen pro 1901. Dagegen werden wir für das Betreffnis des Jahres 1902 mit Fr. 52,500 auf die nächste Bundesversammlung ein Nachtragskreditbegehren stellen.

5. Unterm 22. Januar 1901 haben wir Ihnen auftragsgemäß Bericht erstattet über die an Ihre Behörde gerichtete Eingabe der „Union vaudoise du Commerce et de l'Industrie“ und Mitunterzeichnete betreffend die Aufhebung der Zollbehandlungsgeldgebühr auf den Postpaketen vom Auslande vom 30. November 1900. Unser Bericht ging dahin, daß wir in

Festhaltung des Standpunktes, den wir schon gegenüber drei vorangehenden, gleichlautenden Gesuchen eingenommen haben, nicht in der Lage seien, die Entsprechung der Petition der Union vaudoise und Genossen zu befürworten.

Der Ständerat hat unterm 29. März 1901 beschlossen, auf das Traktandum zur Zeit nicht einzutreten. Von der nationalrätlichen Kommission für das Geschäft ist unterm 2. Mai 1901 ein Postulat gestellt worden, lautend:

„Der Bundesrat wird eingeladen, zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, ob nicht im Interesse unserer einheimischen Industrie (speciell der Uhrenfabrikation) die Zollbehandlungsgebühr von 20 Ct. auf ausländischen Postpaketen herabgesetzt werden könnte.“

Dieses Postulat ist vom Nationalrat noch nicht behandelt worden. Es hat dieser Rat vielmehr unterm 12. Juni 1901 die Beratung des Traktandums auf eine spätere Session verschoben.

Anfangs Dezember 1901 erhielten die Mitglieder der Bundesversammlung eine Petition (ohne Datum) unterzeichnet

„Le Comité Central de l'Union vaudoise du Commerce et de l'Industrie“,

„La Chambre de Commerce de Genève“,

„La Chambre suisse de l'Horlogerie et des Industries annexes“,

„La Chambre neuchâteloise du Commerce, de l'Industrie et du Travail“.

In der Eingabe wird versucht, die in unserm Bericht an die Bundesversammlung vom 22. Januar 1901 aufgeführten Gründe, die für die Belassung der Zollbehandlungsgebühr sprechen, zu widerlegen. Namens der nationalrätlichen Kommission für das Geschäft hat deren Präsident die Eingabe unterm 17. Dezember 1901 dem Bundesrat mit dem Gesuch übermittelt, er möchte sich über den Inhalt der Petition, soweit letzterer mit der Botschaft des Bundesrates im Widerspruch steht, zu Händen der Kommission äußern, sobald ihm solches möglich sei.

Die Berichterstattung über diese Angelegenheit wird im nächsten Jahre erfolgen.

6. Mit Botschaft vom 21. Mai 1901 hat der Bundesrat bei der Bundesversammlung um einen Kredit von Fr. 250,000 nachgesucht für den Ankauf eines Bauplatzes für ein neues Post-,

Telegraphen- und Telephonegebäude in Lugano. Dieser Kredit ist vom Ständerat am 11. und vom Nationalrat am 20. Dezember 1901 bewilligt worden. In dem bezüglichen Beschluß wird der Bundesrat beauftragt, der Bundesversammlung bei Vorlage des Kreditgesuches für die Bauausführung gleichzeitig die vom Departement des Innern im Einverständnis mit dem Postdepartement endgültig festgestellten Baupläne nebst vollständigem und detailliertem Kostenvoranschlag einzureichen.

7. Das vom Bundesrat mit Botschaft vom 30. November 1900 vorgelegte Kreditgesuch für die Erstellung eines Post-, Telegraphen- und Zollgebäudes in Chur wurde vom Ständerat unterm 22. März 1901 in der Weise erledigt, daß der verlangte Kredit von Fr. 1,080,000 bloß in der Höhe von Fr. 1,031,000 bewilligt wurde. Der Nationalrat hat diesem Beschluß unterm 29. März 1901 zugestimmt.

Mit Schreiben vom 2. Mai 1901 wandte sich der Stadtrat von Chur an den Bundesrat mit dem Gesuch, es möchte die Frage der Zurückverlegung der Hauptfäçade des neuen Postgebäudes in Chur auf die Fäçadenflucht des Kantonalbankgebäudes an Ort und Stelle geprüft und eventuell beschlossen werden. Der Bundesrat ließ durch den Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements in Begleit eines Vertreters der Centralpostverwaltung eine Lokalbesichtigung vornehmen und gestattete dann nach Kenntnisnahme des Berichts seines Postdepartements über das Ergebnis des Augenscheins die vom Stadtrat von Chur gewünschte Abänderung der Baulinie unter verschiedenen Bedingungen, die von der genannten Stadtbehörde angenommen worden sind. Diese Bedingungen legen der Stadt Chur Verpflichtungen auf betreffend die Instandstellung der Straßen und Trottoirs, an welche das neue Gebäude grenzt, die Herstellung der Zugänge zu der Schalterhalle, die Freihaltung des Platzes, der auf der Süd- und Ostseite des Gebäudes übrig bleibt und welcher der Stadt Chur überlassen wird, etc.

### **III. Wichtigere Entscheide und Beschlüsse des Bundesrates sowie des Departementes.**

1. Wir haben Ihnen in unserem letzten Geschäftsbericht Kenntnis gegeben von den Beschlüssen, welche der Weltpostkongreß, der in den Tagen vom 2. bis 5. Juli 1900 in Bern abgehalten wurde, hinsichtlich der Errichtung eines Denkmals

der Gründung des Weltpostvereins in Bern gefaßt hat, und von den Anordnungen, die wir in Ausführung dieser Beschlüsse im Laufe des Monats Januar 1901 getroffen haben.

Unterm 23. April 1901 haben wir weiter verfügt, daß für die Errichtung des Denkmals ein Wettbewerb unter den Künstlern der ganzen Welt eröffnet werden soll und daß der Bundesrat für die Beurteilung der eingelangten Entwürfe ein internationales Preisgericht wählen werde. Mit Rücksicht auf den Charakter des Denkmals erschien es uns nicht angezeigt, das Preisgericht ausschließlich aus Schweizern zu bestellen. Die diplomatischen Vertreter der Schweiz in verschiedenen Staaten Europas wurden in der Folge beauftragt, sich offiziös bei den Regierungen, bei denen sie accreditiert sind, darüber zu erkundigen, welcher Künstler des betreffenden Landes in das Preisgericht berufen werden könnte und ob der betreffende Künstler eventuell eine Wahl zum Preisrichter annehmen würde. Die so angefragten Regierungen haben nun alle geantwortet und, mit einer einzigen Ausnahme, Künstler ihres Landes für das Preisgericht bezeichnet. Der Bundesrat wird sich deshalb nächstens mit der Sache weiter zu befassen haben.

2. Die Ideenkonkurrenz zur Herstellung eines neuen Bildes für die schweizerischen Frankomarken im Taxwerte von 2, 3, 5, 10, 12 und 15 Centimen, von der wir in unserm letzten Geschäftsbericht ebenfalls bereits gesprochen haben, hatte eine sehr starke Beteiligung aufzuweisen. Es sind von 336 Bewerbern 541 Entwürfe eingegangen. Dieselben wurden in den Tagen vom 18. bis mit 25. März 1901 von dem vom Bundesrate bestellten Preisgericht geprüft und beurteilt. Ein erster Preis ward nicht zuerkannt. Dagegen wurden ein II., ein III., zwei IV. und zwei V. Preise im Gesamtbetrage von Fr. 3000 zuerkannt. Daneben wurden noch 15 Ehrenmeldungen zugesprochen.

Sämtliche Entwürfe blieben vom 21. bis 31. März 1901 zur freien Besichtigung durch das Publikum im I. Stock des Gewerbemuseums in Bern ausgestellt. Gemäß den Bedingungen beim Wettbewerb waren die mit Preisen ausgezeichneten Entwürfe Eigentum der Postverwaltung geworden. Von den mit Ehrenmeldungen ausgezeichneten Entwürfen wurden einige der Verwaltung von den Verfassern geschenkt, die andern Entwürfe, mit Ausnahme eines einzigen, erwarb sich die Verwaltung gegen billige Entschädigung. Von den übrigen Entwürfen wurden der Postverwaltung eine schöne Zahl zur Aufbewahrung in dem im

neuen Postgebäude in Bern zu errichtenden Postmuseum gratis zur Verfügung gestellt.

Das Postdepartement legte gleichzeitig mit photographischen Verkleinerungen der von den Verfassern der Verwaltung überlassenen Entwürfe auch in Farben erstellte Abdrücke in der natürlichen Größe der Frankomarken vor, indem es uns ersuchte, nach Einsichtnahme des Protokolls und des Berichts der Expertenkommission und der gutachtlichen Äußerung der Oberpostdirektion die Bilder auszuwählen, welche zur Herstellung neuer schweizerischer Frankomarken im Taxwerte von 2, 3, 5, 10, 12 und 15 Rappen zu dienen haben. Weder das Departement noch der Bundesrat konnten sich entschließen, aus der Zahl der vorgelegten Entwürfe eine Wahl zu treffen; dagegen ermächtigte er das Postdepartement unterm 14. Oktober 1901, zu ihm gut scheinender Zeit eine engere Konkurrenz anzuordnen.

3. In Erwägung, daß Post- und Zollbeamte Einblick in den Warenverkehr der Konkurrenzgeschäfte der Konsumvereine haben, ferner daß Postbeamte von den offenen Korrespondenzen dieser Geschäfte, wie Cirkulare, Preiskurants, Warenmuster, Postkarten etc. Einsicht nehmen und bei geschlossenen Briefen die Adresse der Lieferanten, resp. Kunden ermitteln und so die gemachten Wahrnehmungen zu gunsten der Konsumvereine verwerten können, hat der Bundesrat am 12. Februar 1901 verfügt, daß die Übernahme von Verwaltungsstellen der Konsumvereine nicht gestattet werde:

1. Den Beamten der Oberpostdirektion und der Kreispostdirektionen;
2. denjenigen Beamten und Angestellten, welche sich mit dem Brief- und Warenverkehr direkt zu befassen haben.

Die früher erteilten Bewilligungen an Beamte und Angestellte der vorgenannten Kategorien wurden zurückgezogen.

Gegen diesen Beschluß wurde von den Konsumgenossenschaften eine Protestbewegung veranlaßt. Eine im großen Tonhalleaal in Zürich am 14. April 1901 abgehaltene Versammlung von 669 Delegierten schweizerischer Genossenschaften, sowie der Organisationen der eidgenössischen Beamten und Angestellten und der Eisenbahnbediensteten faßte eine Resolution, in welcher der Bundesrat ersucht wurde, seinen Beschluß in Wiedererwägung zu ziehen. Eine Deputation wurde in Sachen beim Bundesrat persönlich vorstellig. Der Bundesrat ließ die

Deputation durch eine Delegation, bestehend aus den Vorstehern des Post- und Zolldepartementes empfangen. Im nämlichen Sinne, wie der Genossenschaftskongreß, wurde auch der schweizerische Genossenschaftsbund vorstellig. Anderseits gingen dem Bundesrat verschiedene Eingaben zu, in welchen das Gesuch gestellt wurde, derselbe möchte an seinem Beschluß vom 12. Februar 1901 festhalten.

Nach reiflicher Prüfung der Angelegenheit hat der Bundesrat unterm 2. Dezember 1901 seinen Beschluß vom 12. Februar gleichen Jahres im Sinne einer Erläuterung dahin ergänzt, daß das Verbot der Übernahme von Verwaltungsstellen bei Konsumgenossenschaften durch die im Beschluß vom 12. Februar 1901 erwähnten Beamten und Angestellten sich nur auf solche Konsumgenossenschaften bezieht, bei denen es sich um eine Erwerbsgesellschaft handelt, welche auf einen förmlichen Gewinn ausgeht, dadurch, daß sie den Kreis ihrer Operationen über die Mitglieder des Verbandes, der Genossenschaft hinauszieht, nicht aber auf solche, deren Organisation nur die wirklichen Vereins- oder Verbandsmitglieder umfaßt und deren genossenschaftliche Bestrebungen ausschließlich diesen Verbandsmitgliedern zu gute kommen.

Überdies hat bezüglich der letztern Kategorie der Bundesrat den weitem Vorbehalt gemacht, daß auch wegen sonstiger Kollision der Pflichten die Annahme einer Verwaltungsstelle untersagt werden soll.

4. Infolge der fortwährend stark sich mehrenden Gesuche um Bewilligung der Portofreiheit und der steten Klage der Postverwaltung, daß die Portobefreiung für sie nachgerade zu einer wahren Last geworden sei, haben wir uns gegen Ende des Berichtsjahres veranlaßt gesehen, das Postdepartement zu beauftragen, uns ein Verzeichnis der erteilten Bewilligungen vorzulegen und gleichzeitig Bericht und Antrag darüber einzubringen, ob die Portofreiheit ganz oder teilweise aufzuheben sei. Das genannte Departement hat den Bericht vorgelegt und darin beantragt, es sei eine wesentliche Einschränkung in der Inanspruchnahme der Portofreiheit herbeizuführen. Das Departement brachte gleichzeitig einige andere Änderungen des Posttaxen- und des Postregalgesetzes in Vorschlag. Wir haben das Postdepartement nun beauftragt, dem Bundesrat den Entwurf zu einer Botschaft an die Bundesversammlung betreffend die Revision des Postregal- und des Posttaxengesetzes vorzulegen. Die Botschaft soll Ihnen sobald als möglich unterbreitet werden.

5. Der Bundesrat hat im Berichtsjahr verfügt, daß Entlassungsbegehren von Beamten und Angestellten der Postverwaltung, die im Verzeichnis der Beamten und Angestellten der Bundesverwaltung aufgeführt sind, künftighin dem Bundesrat unterbreitet werden sollen. Die Postverwaltung hatte solchen Begehren jeweilen von sich aus entsprochen. Die Verordnung über den Geschäftsgang der eidgenössischen Postverwaltung vom 26. Wintermonat 1878 (abgeändert durch Bundesratbeschlüsse vom 22. März 1892 und 21. Februar 1899, A. S. n. F. XII, 682 und XVII, 84) ist entsprechend abgeändert worden.

6. Auf den 1. April 1901 hat die Postverwaltung den Zuschlag auf den Einzahlungen für Geldanweisungen nach Frankreich wieder fallen lassen. Dieser Zuschlag, seit 1. April 1899 eingeführt, war bestimmt, dem spekulativen Mißbrauch auf Kosten der Postverwaltung entgegenzutreten, der infolge der hohen Wechselkurse nach Paris in die Erscheinung trat.

Als die Kotierungen auf französische Bankplätze gegen Ende des Berichtsjahres wieder stark steigende Tendenz zeigten, versuchte die Postverwaltung auf Zusehen hin, den spekulativen Mißbräuchen dadurch vorzubeugen, daß sie die Poststellen sofort anwies, die Annahme von Banknoten, gestützt auf Art. 2, Ziff. 1, des Washingtoner Übereinkommens, sowie auf Art. 4 des Bundesgesetzes über die Ausgabe und Einlösung von Banknoten vom 8. März 1881 zu verweigern, wenn offenkundig die Absicht auf Ausbeutung der Agio-Verhältnisse im Geldanweisungsverkehr nach Frankreich zu Tage treten sollte.

7. Im Verkehr mit Deutschland gestatteten die günstigen Kursverhältnisse, den seit 1. Juni 1900 auf 124 $\frac{1}{4}$  Ct. stehenden Einzahlungskurs für Geldanweisungen vom 1. Oktober des Berichtsjahres an auf 124 Ct. für 1 Mark herabzusetzen.

8. Im Berichtsjahr sind ferner mit England Unterhandlungen angeknüpft worden, um ebenfalls eine Herabsetzung des Einzahlungskurses für Geldanweisungen anzubahnen. Der Abschluß dieser Unterhandlungen fällt in das Jahr 1902.

#### **IV. Unterhandlung, Abschluss und Vollziehung wichtiger Verträge.**

##### **a. Inland.**

1. Die Postverwaltung ist mit der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen in Unterhandlung getreten,

um eine Vereinfachung in den umständlichen und kostspieligen Erhebungen zu erzielen, die bisher zur Berechnung der Entschädigung für den Transport der nicht regalfpflichtigen Fahrpoststücke über 5 kg. (gemäss Art. 19 des Eisenbahngesetzes d. d. 23. Dezember 1872) an die Konkordatsbahnen nötig waren. Dank dem Entgegenkommen der Bundesbahnverwaltung ist die gewünschte Verständigung in nahe Aussicht zu nehmen. Der Abschluß fällt in das Jahr 1902.

2. Der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ist sodann im Berichtsjahr der Entwurf zu einem Vertrage nebst Erläuterungen unterbreitet worden, durch welchen die Beziehungen zwischen den schweizerischen Bundesbahnen und der schweizerischen Postverwaltung in ähnlicher Weise geregelt werden sollen, wie dies bei den an den Bund übergebenen oder noch übergehenden Privatbahnen der Fall war. Der endgültige Abschluß des Vertrages, der alle Beziehungen zwischen den Bundesbahnen und der Postverwaltung umfassen soll, wird wahrscheinlich erst erfolgen können, wenn der Bundesbahnbetrieb sich auf alle Hauptbahnen, mit Ausnahme der Gotthardbahn, erstrecken wird.

3. Im Jahre 1901 wurde die Erneuerung der Verträge zwischen der Postverwaltung und den einzelnen Nebenbahnen infolge des am 15. April 1900 in Kraft getretenen Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen zu Ende geführt.

4. Nachdem die gegenwärtig in Chaux-de-Fonds benutzten Diensträume der Post- und Telegraphenverwaltungen sich als unzureichend erwiesen haben und da die namentlich wegen des Ausbaues des Telephonnetzes in dieser verkehrsreichen Ortschaft unabweisbar notwendig gewordene Erweiterung der Räume im jetzigen Gebäude nicht möglich ist, hat sich das Postdepartement bereits im Jahre 1900 veranlaßt gesehen, mit den Gemeindebehörden in Chaux-de-Fonds in Verbindung zu treten behufs Ankaufes eines geeigneten Platzes zur Errichtung eines neuen Post-, Telegraphen- und Telephongebäudes daselbst. Die Verhandlungen sind nunmehr soweit gediehen, daß das Postdepartement dem Gemeinderat den Entwurf für einen Kaufvertrag zugestellt hat. Die weitere Behandlung dieser Frage fällt in das Berichtsjahr 1902.

5. Mit der schweizerischen Centralbahn ist unterm 15. Oktober 1901 ein Vertrag abgeschlossen worden betreffend

die Erstellung und Benützung eines provisorischen Postgebäudes im Centralbahnhof in Basel. Es ist für dieses Gebäude in der Botschaft betreffend das Budget für das Jahr 1902 ein Kredit von Fr. 46,200 nachgesucht worden, der von Ihnen bewilligt wurde. Das Gebäude, das im Barackenstil erstellt wird, hat dem Filialpostbureau Basel S. C. B. während des Umbaues des Centralbahnhofes zu dienen. Nach dem Umbau des Bahnhofes wird es abgebrochen und auf Rechnung der Postverwaltung verwertet werden.

6. Sodann sind im Berichtsjahr mit dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn Unterhandlungen gepflogen worden betreffend die Überlassung der von der schweizerischen Postverwaltung benötigten Räume im neu zu erstellenden Centralbahnhof in Basel. Die Bahngesellschaft hat der Postverwaltung mitgeteilt, daß ihr die verlangten Räume voraussichtlich werden zugeteilt werden können. Einen endgültigen Abschluß haben die Unterhandlungen noch nicht gefunden.

7. Im weitem sind mit dem Direktorium der Centralbahn Unterhandlungen geführt worden betreffend die käufliche Abtretung eines der Bahngesellschaft gehörenden Terrainabschnittes in der Nähe des Centralbahnhofes in Basel zum Zwecke der Erstellung eines Postgebäudes daselbst für Unterbringung der Diensträume zu einem Aufgabebureau, sowie der Stadtbestellung der Brief- und Fahrpostsendungen. Die Unterhandlungen werden voraussichtlich im Jahre 1902 mit den Bundesbahnen ihren Abschluß finden.

8. Vom Gemeinderat Altdorf ist im Jahre 1900 das Gesuch gestellt worden, es möchte im genannten Kantonshauptort auf Rechnung der Eidgenossenschaft ein Post-, Telegraphen- und Telephongebäude erstellt werden. Veranlassung zu dem Gesuch gab eine Ausschreibung der Telegraphenverwaltung, die Lokalitäten für das Telegraphen- und Telephonbureau in Altdorf suchte. Die Postverwaltung hat die Sache geprüft und sich dabei von der Notwendigkeit der Erstellung eines Post-, Telegraphen- und Telephongebäudes überzeugt. Es sind in der Folge Unterhandlungen geführt worden mit der Regierung des Kantons Uri betreffend den Ankauf der Landleutenmatte in Altdorf.

Das Post- und Eisenbahndepartement verständigte sich mit der Regierung über die Erwerbung der Liegenschaft, unter Vorbehalt des Ratifikationen der zuständigen Behörden. Das Kauf-

geschäft geriet dann aber ins Stocken, weil über die Wahl des richtigen Bauplatzes zwischen der Regierung und dem Gemeinderate von Altdorf Differenzen entstanden sind, die im Berichtsjahr nicht mehr beglichen werden konnten.

## b. Ausland.

1. Vom 1. März an wurde die Zulassung telegraphischer Geldanweisungen nach Österreich, die vorher auf eine kleine Zahl von Poststellen beschränkt war, auf alle Orte in Österreich ausgedehnt.

2. Mit 1. April kam der Geldanweisungsverkehr mit Brasilien zur Einführung.

3. Im Geschäftsbericht der Postverwaltung für das Jahr 1900 wurde unter Ziffer 1 des Abschlusses neuer Übereinkommen mit der deutschen Reichspostverwaltung, sowie mit den Postverwaltungen von Bayern, Württemberg, Österreich und Ungarn Erwähnung gethan und dabei darauf hingewiesen, daß durch die erreichte Gleichstellung in der Gebührenverteilung beim Poststückverkehr mit diesen Ländern für die schweizerische Postverwaltung eine bedeutende Mehreinnahme erzielt werde. Nachdem nun das Rechnungsergebnis eines Jahres vorliegt, läßt sich die daherige Mehreinnahme wie folgt beziffern, wobei allerdings die normale Verkehrszunahme inbegriffen ist, nämlich:

|                                              |                       |
|----------------------------------------------|-----------------------|
| deutsche Reichspost, Mehreinnahme rund . . . | Fr. 210,700. —        |
| Bayern . . . . .                             | „ 30,000. —           |
| Württemberg . . . . .                        | „ 16,000. —           |
| Österreich und Ungarn . . . . .              | „ 35,000. —           |
| <b>Total</b>                                 | <b>Fr. 291,700. —</b> |

4. Im Jahre 1900 ist auf diplomatischem Wege bei der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika angefragt worden, ob sie geneigt wäre, mit der schweizerischen Postverwaltung einen Poststückvertrag abzuschließen. Die im Berichtsjahr eingetroffene Antwort lautet dahin, daß der Moment für die Postverwaltung der Vereinigten Staaten noch nicht gekommen sei, um mit der Schweiz betreffend den Abschluß eines Poststückvertrages in Unterhandlung zu treten. Die Vereinigten Staaten wollen abwarten, welche Erfahrungen sie mit dem Poststückvertrag mit Deutschland machen.

5. Mit der Postverwaltung von Italien wurden im Berichtsjahr Unterhandlungen gepflogen bezüglich des Abschlusses eines Übereinkommens betreffend die Ausgleichung der Nachnahmen auf Poststücken durch Geldanweisungen, analog dem Verfahren, das im Verkehr mit Deutschland, Österreich und Ungarn seit 1. November 1900 eingeführt ist. Der Schluß der Unterhandlungen fällt in das Jahr 1902.

6. Mit der großherzoglichen Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen und mit dem Kaiserlich Deutschen Reichspostamt in Berlin sind Unterhandlungen gepflogen worden bezüglich der Zusicherung der für die schweizerische Post benötigten Räume im neu zu erstellenden badischen Bahnhof in Basel. Die Kaiserlich Deutsche Reichspostverwaltung beabsichtigt, in diesem Bahnhof ebenfalls ein Postamt einzurichten und es wird die schweizerische Postverwaltung den deutsch-internen Postdienst im badischen Bahnhof in Basel, für dessen Übernahme die schweizerische Postverwaltung gegenwärtig von der Reichspostverwaltung besonders entschädigt wird, nicht mehr zu besorgen haben. Die Unterhandlungen betreffend den Raumbedarf im neuen badischen Bahnhof sind noch nicht abgeschlossen.

7. Die Regierung von Großbritannien und Irland hat für die britische Kolonie Süd-Rhodesia und das britische Schutzgebiet Betschuanaland den Beitritt zum Hauptvertrag des Weltpostvereins erklärt.

8. Auf den 1. April 1901 ist die britische Kolonie Malta dem Übereinkommen betreffend den Austausch von Briefen und Schachteln mit Wertangabe beigetreten.

9. Die deutsche Reichspostverwaltung hat in Kiautschou-Stadt und Kaumi (China) in Alcassar, Fès und Meknes (Marokko), die französische in Peking (China) und die japanische in Peking, Foochow, Nanking und Newchang (China) Postbureaux eröffnet, welche als zum Weltpostverein gehörig zu betrachten sind.

10. Nachdem früher bereits der Poststückverkehr mit der Südafrikanischen Republik und dem Oranje-Freistaat des Krieges wegen aufgehoben worden ist, wurde im Berichtsjahr auch der Fahrpostverkehr mit diesen Staaten eingestellt.

11. Mit der Transportgesellschaft „Messageries nationales franco-suisse“ in Genf wurde eine Vereinbarung getroffen, wonach vom 1. Januar 1902 an mit Korsika und Algerien Poststücke über 5 bis 10 Kilogramm ausgewechselt werden können.

12. Im Verkehr mit Bulgarien und Ost-Rumelien ist das Maximalgewicht für Poststücke ohne Taxänderung von 3 auf 5 kg. erhöht worden.

13. Aus dem Bericht des internationalen Bureaus des Weltpostvereins, welcher zur Einsicht der Mitglieder der Bundesversammlung bereit liegt, ist außer den Mitteilungen über die Tätigkeit des Bureaus im Jahre 1901 folgendes zu entnehmen:

Die Verwaltungsausgaben betrugen nach Abzug eines Saldo-vortrages vom Jahre 1900 Fr. 94,569; im Vorjahr beliefen sich diese Ausgaben auf Fr. 90,803. 68. Nach den Bestimmungen des Ausführungsreglements zum Weltpostvertrag dürfen die Ausgaben des internationalen Bureaus des Weltpostvereins im Jahr die Summe von Fr. 125,000 nicht übersteigen und gemäß dem in unserm letzten Geschäftsbericht erwähnten Beschluß des Kongresses aus Anlaß der Gedenkfeier des 25jährigen Bestehens des Weltpostvereins soll der Betrag, welcher von dem zur Verfügung stehenden Kredit durch die Verwaltungskosten nicht beansprucht wird, zur Äufnung eines Denkmalfonds verwendet werden. Dieser Betrag beläuft sich pro 1901 auf Fr. 30,431. — Ende 1900 betrug der Denkmalfonds . . . . „ 35,102. 50

Betrag des Fonds auf Ende 1901 somit . . . Fr. 65,533. 50

Der Beitrag der Schweiz an den dem internationalen Bureau des Weltpostvereins zur Verfügung stehenden Jahreskredit von Fr. 125,000 beträgt Fr. 1930.

## V. Personal und Besoldungen.

### 1. Poststellen.

Die Gesamtzahl der Postbureaux belief sich Ende 1901 auf 1587.

Die Zahl der Bureaux I. Klasse (11) am Sitze der Kreispostdirektionen ist eine gegebene.

Die Filialbureaux haben sich um 2 Stellen vermehrt.

Die Zahl der Postbureaux II. Klasse ist im Berichtsjahre unverändert geblieben.

Bei den Postbureaux III. Klasse hat eine Vermehrung um eine Stelle stattgefunden.

Die Zahl der Postablagen ist im Berichtsjahre um 25 vermehrt worden.

Die Gesamtzahl der Poststellen, einschließlich 13 Agenturen im Auslande, beträgt 3578, was einer Vermehrung im Berichtsjahre um 28 Stellen entspricht.

Die Zahl der Postbureaux, auf die einzelnen Klassen verteilt, beträgt:

|                                                     |       |
|-----------------------------------------------------|-------|
| I. Klasse (Sitz der Kreispostdirektionen) . . . . . | 11    |
| Filialen . . . . .                                  | 50    |
| II. Klasse (Bureaux mit mehreren Beamten) . . . . . | 151   |
| III. Klasse (übrige Bureaux) . . . . .              | 1375  |
|                                                     | <hr/> |
| Total                                               | 1587  |

Von diesen 1587 Postbureaux entfallen 1142 auf die deutsche, 378 auf die französische und 67 auf die italienische Schweiz.

Die 1978 Postablagen zerfallen in 1325 rechnungspflichtige und 653 nicht rechnungspflichtige. Alle rechnungspflichtigen Ablagen sind mit dem gesamten internen Geldanweisungs- und Einzugsmandatdienst betraut. Von diesen letztern Ablagen sind überdies 293 auch zum direkten Geldanweisungs- und Einzugsmandatverkehr mit dem Auslande ermächtigt; ferner können Einzahlungen nach dem Auslande bei allen rechnungs- und nicht rechnungspflichtigen Ablagen gemacht werden.

Von der Gesamtzahl der 1978 Postablagen befinden sich 1211 in der deutschen, 530 in der französischen und 237 in der italienischen Schweiz.

## 2. Personal.

Die Gesamtzahl des fest angestellten Postpersonals belief sich Ende 1901 auf 9839 Beamte und Angestellte, gegenüber 9656 im Vorjahre. Dieses Personal setzte sich wie folgt zusammen:

### a. Centralverwaltung.

|                                                                         |       |
|-------------------------------------------------------------------------|-------|
| Oberpostdirektor . . . . .                                              | 1     |
| Abteilungschefs und Adjunkte . . . . .                                  | 6     |
| Traininspektoren, Materialverwalter und Wertzeichencontroleur . . . . . | 6     |
| Sekretäre, Kanzlisten und Gehülfen . . . . .                            | 34    |
| Revisoren und Gehülfen . . . . .                                        | 25    |
| Angestellte . . . . .                                                   | 6     |
|                                                                         | <hr/> |
| Total                                                                   | 78    |

(Ende 1900: 75.)

**b. Kreisverwaltungen.**

|                                                                                         |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Direktionsbeamte (Kreispostdirektoren, Adjunkte, Kassiere<br>und Controleure) . . . . . | 44         |
| Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs . . . . .                                         | 31         |
| Commis . . . . .                                                                        | 186        |
| Angestellte . . . . .                                                                   | 51         |
| Total                                                                                   | <u>312</u> |
| (Ende 1900: 305.)                                                                       |            |

**c. Betriebsdienst.***Bureaux I. Klasse.*

|                                                 |             |
|-------------------------------------------------|-------------|
| Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs . . . . . | 124         |
| Commis . . . . .                                | 973         |
| Angestellte . . . . .                           | 1495        |
| Total                                           | <u>2592</u> |
| (Ende 1900: 2547.)                              |             |

*Bureaux II. Klasse.*

|                                                                |             |
|----------------------------------------------------------------|-------------|
| Postverwalter, Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs . . . . . | 178         |
| Commis . . . . .                                               | 575         |
| Angestellte . . . . .                                          | 1210        |
| Total                                                          | <u>1963</u> |
| (Ende 1900: 1909.)                                             |             |

*Bureaux III. Klasse und Ablagen.*

|                                         |             |
|-----------------------------------------|-------------|
| Posthalter . . . . .                    | 1372        |
| Postablagehalter . . . . .              | 1973        |
| Landbriefträger und Landboten . . . . . | 1301        |
| Total                                   | <u>4646</u> |
| (Ende 1900: 4564.)                      |             |

*Agenturen.*

|                       |           |
|-----------------------|-----------|
| Beamte . . . . .      | 16        |
| Angestellte . . . . . | 6         |
| Total                 | <u>22</u> |
| (Ende 1900: 23.)      |           |

Im Berichtsjahre hat sich das Personal bei der Centralverwaltung um zwei Gehülfen bei der Oberpostkontrolle und um einen Gehülfen bei der Oberpostinspektion (Wertzeichenkontrolle) vermehrt.

Bei den Kreisverwaltungen ist eine Vermehrung um einen Chefbeamten, vier Commis und zwei Angestellte eingetreten.

Im Betriebsdienst hat bei den Bureaux I. Klasse eine Personalvermehrung um 2 Chefbeamte, 33 Commis und 10 Angestellte stattgefunden.

Bei den Bureaux II. Klasse ist eine Verminderung um einen Chefbeamten und eine Vermehrung um 41 Commis und 14 Angestellte eingetreten.

Die Vermehrung der Posthalterstellen beträgt 1 und diejenige der Ablagehalterstellen 23. Die Landbriefträger- und Landbotenstellen sind um 58 vermehrt worden.

Das Personal der Agenturen im Auslande hat sich um einen Angestellten vermindert.

Beim Kondukteurpersonal hat im Berichtsjahre infolge Ablebens etc. eine Verminderung um sieben Mann stattgefunden, indem im abgelaufenen Jahre frei gewordene Kondukteurstellen zum Teil durch Bureaudienerstellen ersetzt wurden.

Die Gesamtvermehrung des Postpersonals beträgt somit 183 gegenüber 344 im Vorjahre.

Die gegenüber dem Vorjahre kleinere Personalvermehrung ist darauf zurückzuführen, daß die starke Personalvermehrung vom Jahre 1900 auch noch günstig auf das Berichtsjahr eingewirkt hat.

Vom Gesamtpersonal der Postverwaltung sind weiblichen Geschlechts:

|         |                                                             |      |        |
|---------|-------------------------------------------------------------|------|--------|
| von den | 78 Beamten und Angestellten der Oberpostdirektion . . . . . | 0 =  | 0,00 % |
| " "     | 261 Beamten der Kreisverwaltungen .                         | 18 = | 6,89 % |
| " "     | 51 Angestellten der Kreisverwaltungen                       | 1 =  | 1,96 % |
| " "     | 1097 Beamten der Bureaux I. Klasse .                        | 51 = | 4,64 % |

|                                                              |               |
|--------------------------------------------------------------|---------------|
| von den 1495 Angestellten der Bureaux I. Klasse              | 1 = 0,06 %    |
| „ „ 753 Beamten der Bureaux II. Klasse .                     | 52 = 6,90 %   |
| „ „ 1210 Angestellten der Bureaux II. Klasse                 | 3 = 0,24 %    |
| „ „ 1372 Beamten der Bureaux III. Klasse .                   | 438 = 31,92 % |
| „ „ 1973 Ablagehaltern . . . . .                             | 445 = 22,55 % |
| „ „ 1301 Landbriefträgern und Landboten                      | 56 = 4,30 %   |
| „ „ 22 Beamten und Angestellten der Agen-<br>turen . . . . . | 0 = 0,00 %    |
| „ „ 226 Kondukteuren . . . . .                               | 0 = 0,00 %    |

Sodann sind

|                                                                          | Deut-<br>scher<br>Zunge | Franzü-<br>sischer<br>Zunge | Italie-<br>nischer<br>Zunge |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| von den 78 Beamten und Angestellten der Ober-<br>postdirektion . . . . . | 62                      | 13                          | 3                           |
| „ „ 261 Beamten der Kreisverwaltungen .                                  | 179                     | 64                          | 18                          |
| „ „ 51 Angestellten der Kreisverwaltungen                                | 35                      | 14                          | 2                           |
| „ „ 1097 Beamten der Bureaux I. Klasse .                                 | 773                     | 286                         | 38                          |
| „ „ 1495 Angestellten der Bureaux I. Klasse                              | 1097                    | 376                         | 22                          |
| „ „ 753 Beamten der Bureaux II. Klasse .                                 | 463                     | 242                         | 48                          |
| „ „ 1210 Angestellten der Bureaux II. Klasse                             | 793                     | 350                         | 67                          |
| „ „ 1372 Beamten der Bureaux III. Klasse                                 | 1002                    | 308                         | 62                          |
| „ „ 1973 Ablagehaltern . . . . .                                         | 1214                    | 517                         | 242                         |
| „ „ 1301 Landbriefträgern und Landboten                                  | 969                     | 309                         | 23                          |
| „ „ 22 Beamten und Angestellten der Agen-<br>turen . . . . .             | 3                       | 5                           | 14                          |
| „ „ 226 Kondukteuren . . . . .                                           | 175                     | 43                          | 8                           |
| <u>9839</u>                                                              | <u>Total</u>            | <u>6765</u>                 | <u>2527</u>                 |
|                                                                          |                         | <u>547</u>                  |                             |

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

|                                                                                                 | Beamte.    | Bedienstete. | Total.     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|--------------|------------|
| Versetzungen (freiwillige) . . .                                                                | 100        | 30           | 130        |
| Todesfälle . . . . .                                                                            | 53         | 88           | 141        |
| Freiwillige Rücktritte . . . . .                                                                | 34         | 72           | 106        |
| Abberufungen (einschließlich Ent-<br>lassungen auf Einladung der Ver-<br>waltung hin) . . . . . | 18         | 56           | 74         |
| <u>Total</u>                                                                                    | <u>205</u> | <u>246</u>   | <u>451</u> |

### 3. Aspiranten und Lehrlinge.

Im Berichtsjahre wurden 164 Lehrlinge aufgenommen, gegenüber 159 im Vorjahre. Weibliche Bewerber konnten auch im Berichtsjahre aus dienstlichen Gründen nicht berücksichtigt werden.

156 Lehrlinge legten die Patentprüfung ab. Davon erhielten

34 die Note 1 (vorzüglich);

63 „ „ 2 (gut);

53 „ „ 3 (genügend);

6 konnten nicht patentiert werden.

Total 156

Ende 1901 standen in Verwendung:

360 patentierte Aspiranten (2 weibliche);

169 Lehrlinge (0 weibliche).

Total 529 Aspiranten und Lehrlinge, wovon 2 weibliche.

### 4. Stand der Besoldungen.

Der Stand der Besoldungen auf Ende des Berichtsjahres, verglichen mit dem Stand auf Ende 1899 und 1900, findet sich auf nachstehender Tabelle dargestellt.

Da im Jahre 1901 keine allgemeine Gehaltsrevision stattgefunden hat, weicht der Stand der Besoldungen dieses Jahres nur wenig von demjenigen des Vorjahres ab.

## Gehaltsvergleichen.

Dezember 1899, 1900 und 1901.

Diese Tabelle hat, weil sie sich nur auf die Rechnung des Monats Dezember stützt, nur Wert für die Darstellung der prozentualen Zunahme der durchschnittlichen Besoldungen. Die wirklichen Besoldungsausgaben weisen andere Zahlen auf, die dem Rechnungsbericht zu entnehmen sind.

|                                                       |      | Zahl der fix<br>Angestellten. | Fixe Jahres-<br>besoldung<br>derselben. | Durchschnitt<br>der Jahres-<br>besoldung. | Erhöhung<br>gegenüber dem<br>vorhergehenden<br>Jahre. | Ver-<br>minderung |
|-------------------------------------------------------|------|-------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------|
|                                                       |      |                               | Fr.                                     | Fr.                                       | %                                                     | %                 |
| Oberpostdirektion . .                                 | 1899 | 67                            | 291,400                                 | 4349                                      | —                                                     | 1,78              |
|                                                       | 1900 | 69                            | 303,912                                 | 4404                                      | 1,26                                                  | —                 |
|                                                       | 1901 | 72                            | 310,600                                 | 4313                                      | —                                                     | 2,06              |
| Kreispostdirektionen .                                | 1899 | 250                           | 914,400                                 | 3657                                      | —                                                     | 0,16              |
|                                                       | 1900 | 256                           | 976,836                                 | 3815                                      | 4,32                                                  | —                 |
|                                                       | 1901 | 261                           | 990,956                                 | 3796                                      | —                                                     | 0,49              |
| Chefs bei den Bureaux I. Klasse                       | 1899 | 105                           | 431,224                                 | 4106                                      | —                                                     | 0,74              |
|                                                       | 1900 | 122                           | 492,492                                 | 4036                                      | —                                                     | 1,70              |
|                                                       | 1901 | 124                           | 492,608                                 | 3972                                      | —                                                     | 1,58              |
| Postverwalter und Chefs<br>bei den Bureaux II. Klasse | 1899 | 159                           | 648,844                                 | 4080                                      | 1,26                                                  | —                 |
|                                                       | 1900 | 179                           | 750,636                                 | 4193                                      | 2,76                                                  | —                 |
|                                                       | 1901 | 178                           | 745,896                                 | 4190                                      | —                                                     | 0,97              |
| Commis bei den Bureaux I. Klasse                      | 1899 | 850                           | 2,008,196                               | 2362                                      | —                                                     | 2,15              |
|                                                       | 1900 | 940                           | 2,282,100                               | 2427                                      | 2,75                                                  | —                 |
|                                                       | 1901 | 973                           | 2,322,524                               | 2386                                      | —                                                     | 1,68              |
| Commis bei den Bureaux II. Klasse                     | 1899 | 508                           | 1,273,532                               | 2507                                      | —                                                     | 1,60              |
|                                                       | 1900 | 534                           | 1,365,408                               | 2556                                      | 1,95                                                  | —                 |
|                                                       | 1901 | 575                           | 1,425,696                               | 2479                                      | —                                                     | 3,01              |
| Bureaux III. Klasse .                                 | 1899 | 1326 <sup>2</sup>             | 2,428,858                               | 1831 <sup>1</sup>                         | —                                                     | 0,21              |
|                                                       | 1900 | 1371 <sup>2</sup>             | 2,552,532                               | 1861 <sup>1</sup>                         | 1,63                                                  | —                 |
|                                                       | 1901 | 1372 <sup>2</sup>             | 2,509,524                               | 1829 <sup>1</sup>                         | —                                                     | 1,71              |
| Ablagen . . . . .                                     | 1899 | 1914 <sup>2</sup>             | 1,780,368                               | 930                                       | 0,54                                                  | —                 |
|                                                       | 1900 | 1875 <sup>2</sup>             | 1,904,248                               | 1015                                      | 9,14                                                  | —                 |
|                                                       | 1901 | 1898 <sup>2</sup>             | 1,926,064                               | 1014                                      | —                                                     | 0,09              |
| Briefträger, Boten etc.                               | 1899 | 3795                          | 6,446,180                               | 1698                                      | —                                                     | 1,16              |
|                                                       | 1900 | 3986                          | 7,196,628                               | 1805                                      | 6,3                                                   | —                 |
|                                                       | 1901 | 4069                          | 7,308,092                               | 1796                                      | —                                                     | 0,49              |
| Kondukteure . . . .                                   | 1899 | 239                           | 553,884                                 | 2317 <sup>3</sup>                         | 1,81                                                  | —                 |
|                                                       | 1900 | 233                           | 565,752                                 | 2428 <sup>3</sup>                         | 4,79                                                  | —                 |
|                                                       | 1901 | 226                           | 551,880                                 | 2441 <sup>3</sup>                         | 0,58                                                  | —                 |

<sup>1</sup> Dazu kommen noch die Entschädigungen für das Lokal, für Heizung, Beleuchtung, Sonntagsdienst und eventuell das Telegraphen- und Telephoneinkommen.

<sup>2</sup> Nicht inbegriffen die Poststellen, welche nur im Sommer geöffnet sind.

<sup>3</sup> Fahrtsentschädigungen nicht inbegriffen.

## 5. Bürgschaften.

1. Im abgelaufenen Jahre hat das Postpersonal, mit Ein-  
schluß der Postpferdhalter, wie folgt Bürgschaft geleistet:

|                       | Anzahl. | Betrag.<br>Fr. |
|-----------------------|---------|----------------|
| Personalkaution . . . | 701     | 2,300,000      |
| Realkaution . . . . . | 1       | 6,000          |
| Amtsbürgschaftsverein | 11,171  | 35,171,500     |
| Total                 | 11,873  | 37,477,500     |

2. Der schweizerische Amtsbürgschaftsverein hatte im Be-  
richtsjahre Verluste im Betrage von Fr. 2492.47 der Post- und  
Telegraphenverwaltung zu vergüten (1900: Fr. 7791.35).

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

|                                             | Zahl der Mitglieder<br>auf 1. Januar. |        | Bürgschaftssummen<br>auf 1. Januar. |            |
|---------------------------------------------|---------------------------------------|--------|-------------------------------------|------------|
|                                             | 1902                                  | 1901   | 1902                                | 1901       |
|                                             |                                       |        | Fr.                                 | Fr.        |
| Postverwaltung . . .                        | 11,171                                | 10,781 | 35,171,500                          | 34,099,500 |
| Telegraphenverwaltung                       | 1,467                                 | 1,405  | 2,714,000                           | 2,623,000  |
| Zollverwaltung . . .                        | 1,023                                 | 1,018  | 2,099,400                           | 2,043,900  |
| Andere eidgenössische<br>Verwaltungen . . . | 57                                    | 58     | 495,500                             | 496,500    |
| Total                                       | 13,718                                | 13,262 | 40,480,400                          | 39,262,900 |

4. Die von jedem Mitgliede des Amtsbürgschaftsvereins zu  
entrichtende jährliche Prämie beträgt  $\frac{1}{2}$  pro mille der Bürg-  
schaftssumme. Auf Ende 1901 besaß der Verein nach dem vor-  
läufigen Rechnungsabschluß ein reines Vermögen von Fr. 237,198.40  
(Ende 1900: Fr. 227,114.48).

5. Wir haben Ihnen im letzten Geschäftsbericht Mitteilung  
gemacht von den Beschlüssen, welche der Bundesrat unterm  
30. November 1900 hinsichtlich der Aufhebung der Amtsbürg-  
schaftspflicht und der Reorganisation des schweizerischen Amts-  
bürgschaftsvereins gefaßt hat. Von diesen Beschlüssen hat die  
Oberpostdirektion dem Centralkomitee des schweizerischen Amts-  
bürgschaftsvereins Kenntnis gegeben, indem sie ihm gleichzeitig  
mitteilte, wie das Postdepartement sich über die Neugestaltung  
des Vereins gegenüber dem Bundesrat geäußert hat. Das Central-

komitee des Amtsbürgschaftsvereins sprach sich darauf in einem Kreisschreiben an die Vereinsmitglieder gegen den Entwurf des Postdepartementes aus und beantragte auch der Delegiertenversammlung des Vereins, die am 12. September 1901 in Zürich stattfand, Ablehnung der Vorschläge des genannten Departementes, die lediglich eine Vereinfachung der Verwaltung und eine erhebliche Verminderung der Betriebskosten bezweckten. Die Delegiertenversammlung verwarf denn auch diese Anträge. Das Centralkomitee veranstaltete hierauf eine Urabstimmung unter sämtlichen Mitgliedern des Vereins über folgende Fragen:

1. Sollen die Vereinsstatuten revidiert werden?
2. Sollen die Geschäfte betreffend die gegenseitige Bürgschaftsleistung weiter durch unsern Verein besorgt werden, dessen Organisation vereinfacht würde?
3. Oder soll die Besorgung dieser Geschäfte der Postverwaltung übertragen werden?

Es antworteten:

|         |          |        |                   |   |
|---------|----------|--------|-------------------|---|
| auf die | I. Frage | mit Ja | 10,364 Mitglieder |   |
|         |          | „ Nein | 486               | „ |
| „       | II.      | mit Ja | 7,482             | „ |
|         |          | „ Nein | 3,366             | „ |
| „       | III.     | mit Ja | 3,406             | „ |
|         |          | „ Nein | 7,407             | „ |

Die Statutenrevision wurde somit beinahe einstimmig beschlossen und es haben sich ferner  $\frac{2}{3}$  der Mitglieder grundsätzlich für Weiterbesorgung der Geschäfte durch den Verein selbst ausgesprochen, während nur  $\frac{1}{3}$  für Übertragung derselben an die Postverwaltung stimmten. Der weitere Verlauf der Angelegenheit fällt in das Jahr 1902.

## VI. Inspektionen.

Es wurden folgende Inspektionen vorgenommen:

|                                                                       | 1901        | 1900        |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|
| 1. Bei stationären Poststellen . . . . .                              | 4040        | 4004        |
| 2. Bei fahrenden Postbureaux (Bahn- und Schiffs-<br>posten) . . . . . | 600         | 637         |
| 3. Über die Besorgung des Trainmaterials . . .                        | 228         | 250         |
| Total                                                                 | <u>4868</u> | <u>4891</u> |

Die Inspektionen wurden vorgenommen:  
bei den stationären Poststellen,  
93 durch Beamte der Oberpostdirektion,  
3947 durch Beamte der Kreispostdirektionen;  
bei den fahrenden Bureaux,  
40 durch Beamte der Oberpostdirektion,  
560 durch Beamte der Kreispostdirektionen.

Die Inspektionen über die Besorgung des Trainmaterials fallen in die Thätigkeit der 4 Traininspektoren der Oberpostdirektion.

Die Inspektionen bei den stationären Poststellen haben folgende Differenzen im Kassaabschluß zu Tage gefördert:

|                               |        |        |   |   | 1901 | 1900 |
|-------------------------------|--------|--------|---|---|------|------|
| Zahl der Differenzen über Fr. | 50 bis | 100    | . | . | 197  | 213  |
| " " " " "                     | 100    | " 200  | . | . | 119  | 112  |
| " " " " "                     | 200    | " 500  | . | . | 54   | 48   |
| " " " " "                     | 500    | " 1000 | . | . | 25   | 14   |
| " " " " "                     | 1000   | " 2000 | . | . | 3    | 12   |
| " " " " "                     | 2000   | " 5000 | . | . | —    | 4    |
| " " " " "                     | 5000   | .      | . | . | —    | —    |
| Total                         |        |        |   |   | 398  | 403  |

Erfreulich ist, daß die Zahl der größern Kassadefizite, diejenigen über Fr. 1000 bis 5000, im Berichtsjahre wesentlich abgenommen hat.

Schwerere Strafen, als welche wir Bußen von Fr. 5 oder darüber, Zurückversetzung in provisorische Anstellung oder Entlassung betrachten, wurden infolge Wahrnehmungen bei Inspektionen, wegen Ungehörigkeiten, sei es in der Kassaführung oder in den übrigen Dienstverrichtungen, verfügt:

|                                              | 1901 | 1900       |
|----------------------------------------------|------|------------|
| Bußen in . . . . .                           | 100  | 111 Fällen |
| Zurückversetzung in provisorische Anstellung |      |            |
| in . . . . .                                 | —    | 2 "        |
| Entlassung in . . . . .                      | 22   | 17 "       |

Bei 1432 Inspektionen ergab sich eine tadellose Dienstbesorgung.

Die Zahl der Inspektionen, deren Befund tadellos war, hat sich gegenüber dem Vorjahre um 25 vermindert. Trotz des letztjährigen Rückganges darf der Hoffnung Raum gegeben werden, daß infolge des Umstandes, daß mit der Inspektion der Poststellen, überall wo dies angezeigt erscheint, eine mündliche Be-

lehrung der Stelleninhaber verbunden wird, die Zahl der guten Inspektionsergebnisse in Zukunft wieder eine fortschreitende sein werde.

Der Geldumsatz sämtlicher Poststellen erreichte im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 1,462,922,585. — gegenüber Fr. 1,442,172,321. — im Vorjahre.

## VII. Unfälle im Postbetriebe.

Im Jahre 1901 sind im ganzen in 215 Fällen Fr. 20,988. 98 Entschädigungen für die Folgen von Unfällen, die sich im Postbetriebe ereigneten, ausbezahlt worden. Hiervon entfallen 194 Fälle mit Fr. 17,997. 68 auf das Postpersonal und die Postillone und 21 Fälle mit Fr. 2991. 30 auf andere, nicht zum Postdienst gehörige Personen. Gegenüber dem Vorjahre mit einem Entschädigungsbetrage von Fr. 32,058. 61 erzeugt sich eine Minderausgabe von Fr. 11,069. 63 bei einer Vermehrung der Zahl der Unfälle um 32.

Das Nettovermögen der Unfallkasse betrug  
auf Ende 1901 . . . . . Fr. 107,176. 98  
„ „ 1900 . . . . . „ 83,145. 91  
und hat sich demnach im Jahre 1901 um . . Fr. 24,031. 07  
vermehrte.

## VIII. Postregal.

Wegen Übertretung des Postregalgesetzes mußten im Berichtsjahre von Verwaltungsbehörden folgende Strafen ausgesprochen werden:

|                                                                                                                                                      |             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 1. Besorgung des nach Artikel 2 des Regalgesetzes der Postanstalt allein vorbehaltenen Transports von Personen und Sachen . . . . .                  | 1           |
| 2. vorschriftswidriges Zusammenpacken von Sendungen an verschiedene Adressaten . . . . .                                                             | 21          |
| 3. Überschreitung der Konzession (Art. 7 des Gesetzes)                                                                                               | —           |
| 4. Verwendung bereits benutzter Wertzeichen, Beifügung von brieflichen Mitteilungen in Drucksachen und absichtliche Umgehung von Posttaxen . . . . . | 1336        |
| 5. unbefugte Benutzung der Portofreiheit . . . . .                                                                                                   | 27          |
| 6. unbefugtes Mitfahren im Postwagen . . . . .                                                                                                       | 2           |
| 7. Aufgabe von Sendungen verbotenen Inhalts . . . . .                                                                                                | 2           |
| Total                                                                                                                                                | <u>1389</u> |

Es ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung der Straffälle um 164 (1900: 1225).

Die Einnahme der Verwaltung aus den ausgesprochenen Bußen beträgt Fr. 1916, gegenüber Fr. 1927. 15 im Vorjahre.

Die Postverwaltung hat sich im Berichtsjahr genötigt gesehen, Maßnahmen zu ergreifen gegen die Nachahmung von im Kurs sich befindlichen Postwertzeichen auf Ansichtskarten etc. Diese Nachahmung wird gemäß Art. 38, letztes Alinea, des Postregalgesetzes nach den Bestimmungen von Art. 61 des Bundesstrafrechtes bestraft.

## IX. Postlokale.

Im Berichtsjahre waren die Bauarbeiten im Gange an den auf Rechnung des Bundes zu erstellenden neuen Postgebäuden in Bern, Zug, Herisau, Schaffhausen und Lausanne.

Das Post-, Telegraphen- und Telephongebäude in Lausanne ist fertiggestellt und am 1. April 1901 vollständig bezogen worden, nachdem einzelne Bureaux schon früher in dasselbe verlegt worden waren. Vorgerückt sind die Bauarbeiten auch an den Gebäuden in Zug, Herisau und Schaffhausen, so zwar, daß deren Bezug wahrscheinlich in der ersten Hälfte des Jahres 1902 wird stattfinden können.

Neue, von der Verwaltung gemietete Lokale, welche Erwähnung verdienen, wurden in Dienst genommen in:

|                                  |                 |
|----------------------------------|-----------------|
| Estavayer-le-Lac . . . . .       | am 1. April,    |
| Montreux-Planches . . . . .      | " 1. September, |
| Bern-Beundenfeld . . . . .       | " 1. Mai,       |
| Bern, Filiale Kornhaus . . . . . | " 11. Mai,      |
| Pontarlier . . . . .             | " 12. März,     |
| Engelberg . . . . .              | " 1. Juni,      |
| Luzern-Bahnpostbureau . . . . .  | " 1. Juni,      |
| Flawil . . . . .                 | " 1. April,     |
| Rorschach . . . . .              | " 1. September, |
| Davos-Filiale . . . . .          | " 15. Oktober,  |
| Biasca . . . . .                 | " 1. Juli,      |
| Locarno . . . . .                | " 1. September. |

Vergrößert wurden die gemieteten Lokale in:

|                                |                |
|--------------------------------|----------------|
| Biel (Transitbureau) . . . . . | auf 1. August, |
| Zürich 7 Enge . . . . .        | " 1. April,    |
| Churwalden . . . . .           | " 15. Oktober, |
| Lugano . . . . .               | " 21. Februar. |

Umbauten wurden auch vorgenommen an dem dem Bunde gehörenden Postgebäude in Meiringen. Dasselbe wurde um ein Stockwerk erhöht, um für Post, Telegraph und Telephon mehr Raum zu gewinnen. Die Bureaux konnten während des Umbaus im Gebäude belassen werden.

In Zürich hat die schweizerische Nordostbahn beim Hauptbahnhof für die Postverwaltung ein Bahnpostgebäude erstellt, das am 1. Oktober bezogen worden ist. Die Postverwaltung hat der Bahngesellschaft laut Vertrag einen jährlichen Mietzins von  $4\frac{1}{2}\%$  der ca. Fr. 290,000 betragenden Baukostensumme zu bezahlen.

## X. Verschiedenes.

1. Nachdem das Personal der Postverwaltung durch das Besoldungsgesetz von 1897 eine Besserstellung erfahren hatte, verwendeten sich auch die Postillone um eine Erhöhung ihrer Löhnung. Bisher waren die Postkursunternehmer verpflichtet, ihren Postillonen einen Minimallohn von monatlich Fr. 30 mit Beköstigung und Unterkunft oder Fr. 90 ohne Beköstigung und Unterkunft auszurichten. Vom 1. Januar 1902 an sind diese Minima auf Fr. 40 und Fr. 100 erhöht, nachdem der bezügliche Antrag der Postverwaltung angenommen und entsprechender Kredit in das Budget pro 1902 aufgenommen worden ist (vergl. Budgetbotschaft für 1902, Ausgabenrubrik VIII der Postverwaltung).

2. Im Jahre 1901 wurden 48 neue Postkurse errichtet, wovon 20 auf Strecken entfallen, die vorher von Postwagen nicht befahren wurden. Am 1. Juli wurde der Postbetrieb auf der neu erbauten Umbrailstrasse eröffnet.

Außer der Einführung neuer Postkurse sind zahlreiche Verbesserungen des Kursbetriebes durch Vermehrung der Fahrten, Verwendung größerer Wagen, Ausdehnung der Kursdauer etc. getroffen worden.

Mehrere Kurse kamen infolge Eröffnung des Eisenbahnbetriebes auf den betreffenden Strecken in Wegfall. Ein Kurs wurde wegen allzu geringer Benützung durch Postreisende aufgehoben.

3. Die nötigen Anordnungen wurden getroffen, damit, gleich wie dies für die Eisenbahnen beschlossen worden ist, auch für die Postwagenkurse der Sommerfahrplan im Jahr 1902 versuchsweise schon am 1. Mai in Kraft gesetzt werden kann.

4. Nachdem die Bundesversammlung das Budget für 1901, in welchem die Sache zur Sprache gebracht wurde, genehmigt hatte, ist auf 1. Mai 1901 angeordnet worden, daß die Poststellen dem Publikum die Empfangnahme am Schalter von Fahrpoststücken mit Wertangabe nach dem In- und Ausland, sowie von Poststücken mit Wertangabe nach dem Ausland unentgeltlich zu bescheinigen haben.

5. Auf ein Gesuch des bernischen Kantonalverbandes der Schneidermeister in Verbindung mit andern Vertretern dieses Gewerbes sind die Maximalpreise für die Anfertigung von Dienstkleidern für die Postverwaltung neu festgesetzt worden. Die Mehrzahl der Ansätze wurde erhöht. Dabei wurde wiederholt vorgeschrieben, daß den Übernehmern von Postarbeit die Verpflichtung zu überbinden sei, daß sowohl sie als ihre Unteraccordanten den Arbeitern die ortsüblichen Löhne (Stücklöhne oder Tagelöhne) und da, wo Tarife bestehen, den Lohn nach dem Ortstarif zu bezahlen haben.

6. Auf 1. Oktober 1901 wurde verfügt, daß gewisse Stellen, insbesondere die Briefexpeditionen und Bahnposten unter sich, die Einzugsmandate, deren Zahl in den letzten Jahren gewaltig zugenommen hat, in der Weise abgekürzt zu kartieren haben, daß auf der Faktur bloß die Zahl der Einzugsmandate vorgemerkt und also nicht mehr jedes Mandat einzeln eingeschrieben wird.

7. Auch für die Fahrpoststücke, die zur Expressbestellung bezeichnet sind, wurde das abgekürzte Kartierungsverfahren eingeführt. Ferner wurde angeordnet, daß Expresssendungen mit und ohne Wertangabe auch mit den Zügen befördert werden sollen, in denen nur Briefumspedition stattfindet. Beide Neuerungen zielen darauf hin, für die Expresssendungen eine möglichst rasche Beförderung zu sichern.

8. Es kommt häufig vor, daß Ansichtspostkarten zur Drucksachentaxe frankiert zur Beförderung aufgegeben werden, bei denen die Bezeichnung „Postkarte“ gestrichen oder durch die Angabe „Drucksache“ ersetzt worden ist, die aber gleichwohl handschriftliche Mitteilungen enthalten, welche ihnen den Charakter der Drucksache benehmen. Nach den Bestimmungen des Posttaxengesetzes wären solche Karten von der Beförderung ausgeschlossen. Im Interesse des Publikums ist nun aber verfügt worden, daß die Poststellen, bei welchen solche Sendungen aufgegeben werden, in erster Linie den Versuch zu machen haben,

dieselben den Aufgebern zur Ergänzung der Frankatur zurückzugeben. Ist dies nicht möglich, so sind die nach der Schweiz bestimmten Karten der zuständigen Kreispostdirektion einzusenden, welche mittelst eines Schreibens den Adressaten zu ersuchen hat, den Absender anzugeben, damit diesem die Karte zur nachträglichen Frankierung zurückgegeben werden kann. Die nach dem Auslande bestimmten Karten werden als ungenügend frankierte Postkarten, die im Auslandsverkehr, nicht aber auch im Inlandsverkehr zulässig sind, behandelt und befördert. Es ist auf diese Weise gelungen, die Zahl der Karten, die sonst sowohl für den Aufgeber als den Adressaten verloren sind, ohne daß der eine oder der andere die Ursache des Verlustes kennt, erheblich zu vermindern.

9. Im Berichtsjahre wurden neu herausgegeben:

der Taschenposttarif für die Schweiz und das Ausland;

der Fahrposttarif für Frankreich;

eine Separatausgabe in deutscher Sprache der Bundesgesetze, bundesrätlichen Verordnungen und Vollziehungsvorschriften betreffend das schweizerische Postwesen mit Erläuterungen. Diese Ausgabe enthält: Das Postregalgesetz, das Posttaxengesetz, das Bundesgesetz über die Organisation der Postverwaltung, die Verordnung über den Geschäftsgang der Postverwaltung, das Besoldungsgesetz und die zudienende Vollziehungsverordnung für die Postverwaltung, die Verordnungen und die Vollziehungsvorschriften über die Abgabe der Dienstkleidung, über die Unvereinbarkeit anderweitiger Stellen und Berufe mit eidgenössischen Anstellungen, über Heranbildung, Prüfung und Verwendung von Postaspiranten und die Transportordnung für die schweizerischen Posten. Als Anhang zu dieser Sammlung wurde das Bundesgesetz, die Vollziehungsverordnung und die Ausführungsbestimmungen der Postverwaltung über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten herausgegeben. Die Erläuterungen enthalten die wichtigeren Entscheide über Auslegung und Anwendung der verschiedenen Bestimmungen der Gesetze und Verordnungen, die im Laufe der Zeit getroffen worden sind. Die französische Ausgabe wird im laufenden Jahre erscheinen.

10. Identitätsbücher wurden im Berichtsjahr 129 Stück verkauft gegenüber 113 Stück im Vorjahre.

11. Die Zahl der Schloßfächer ist seit Ende 1900 von 7792 auf 8313 Stück gestiegen (Vermehrung 521 Stück). Die Zahl der kleinen Fächer (Dimensionen 12 auf 12 cm.) hat um

70 Stück abgenommen, die Zahl der mittlern Fächer (Dimensionen 15 auf 12 cm.) dagegen um 543 und diejenige der großen Fächer (Dimensionen 15 auf 25 cm.) um 48 Stück zugenommen.

12. Auf Ende 1901 bestanden 397 Privatverkaufsstellen für Postwertzeichen. Der Bestand hat sich gegenüber dem Vorjahre um 16 Stellen vermindert. Die Privatwertzeichenverkäufer bezogen an Provisionen den Betrag von Fr. 9732.05 (1900: Fr. 9305.06).

13. Die Öffnung der Alpenpässe für den Wagenverkehr erfolgte:

|                      | 1901      | 1900      |
|----------------------|-----------|-----------|
| Ofen . . . . .       | 25. April | 22. April |
| Maloja . . . . .     | 26. "     | 24. "     |
| Julier . . . . .     | 9. Mai    | 5. Mai    |
| Simplon . . . . .    | 21. "     | 9. "      |
| Flüela . . . . .     | 22. "     | 11. "     |
| Albula . . . . .     | 24. "     | 13. "     |
| Bernina . . . . .    | 26. "     | 11. "     |
| Lukmanier . . . . .  | 1. Juni   | 11. Juni  |
| Splügen . . . . .    | 2. "      | 15. Mai   |
| Bernhardin . . . . . | 4. "      | 20. "     |
| Klausen . . . . .    | 5. "      | 8. Juni   |
| Oberalp . . . . .    | 8. "      | 6. "      |
| Furka . . . . .      | 10. "     | 5. "      |
| Grimsel . . . . .    | 13. "     | 12. "     |

### III. Telegraphenverwaltung.

#### 1. Allgemeine Bemerkungen.

Die Verkehrsziffern zeigen im ganzen auch im Berichtsjahre dasselbe unerfreuliche Bild wie im Vorjahre, als Folge der immer noch andauernden ungünstigen Geschäftslage, die weite Kreise direkt oder indirekt berührt. Zwar zeigt der interne Tele-

graphenverkehr einen etwas geringern Rückgang als im Jahre 1900 (3,99 % gegenüber 5 %), doch blieb die Gesamtzahl der internen Telegramme mit 1,515,066 um 114,934 unter der im Voranschlage angenommenen Ziffer.

Dagegen weist der internationale Verkehr eine allerdings nur bescheidene Vermehrung um 24,811 Telegramme oder 1,46 % auf und erreicht mit 1,719,182 Telegrammen nahezu die dem Budgetansatz zu Grunde gelegte Zahl von 1,720,000. Derselbe hat somit den internen Verkehr um 204,116 Telegramme überstiegen.

Noch geringer ist die Vermehrung im Transitverkehr, da dieselbe nur 2929 Telegramme oder 0,43 % beträgt, wobei indessen zu berücksichtigen ist, daß die Zunahme im Vorjahre eine außergewöhnlich hohe war (11,1 %). Die im Voranschlag angenommene Telegrammzahl von 633,000 wurde um 47,746 überschritten.

Da die geringe Zunahme im internationalen und Transitverkehr den Rückgang des internen Verkehrs nicht auszugleichen vermochte, so erzeugt der Gesamttelegraphenverkehr gegenüber dem Vorjahre eine Verminderung um 35,168 Telegramme oder 0,89 %, stellt sich also ungünstiger als im Vorjahre, welches eine Verminderung von nur 0,48 % aufwies.

Den ungünstigeren Verkehrsverhältnissen entspricht denn auch der Gesamtertrag der Telegramme, welcher die Summe von Fr. 2,759,371.97 erreichte, indem er um Fr. 38,468.38 unter demjenigen des Vorjahres und um Fr. 101,028.03 unter dem bezüglichen Einnahmeposten des Voranschlages blieb.

Auch der telephonische Gesprächsverkehr ist weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Statt der vorgesehenen 22,575,000 Lokalgespräche und 5,600,000 interurbanen Gespräche ergaben sich nur 21,935,222 Lokalgespräche und 4,735,159 interurbane Gespräche. Die Vermehrung gegenüber dem Vorjahre beträgt bei den Lokalgesprächen nur 5,06 %, gegenüber 8 % im Jahre 1900, und bei den interurbanen Gesprächen 5,63 %, gegenüber 6,7 % im Jahre 1900.

Der Gesamtertrag der lokalen und interurbanen Gespräche stellt sich mit Fr. 2,812,812 um Fr. 178,616.63 höher als im Vorjahre, blieb aber um Fr. 276,188 unter dem Voranschlage.

Die Zahl der Telephonabonnemente belief sich auf Ende des Berichtsjahres auf 39,988, während im Voranschlag

41,000 Abonnenten angenommen wurden. Die Vermehrung gegenüber dem Bestande des Vorjahres beträgt somit nur 2227, also 478 weniger als im Vorjahre. Obwohl auch hier die allgemeine ungünstige Geschäftslage nicht ohne Einfluß bleiben dürfte, so kann doch aus der von Jahr zu Jahr zunehmenden Verminderung der neu beitretenden Abonnenten der Schluß auf nahezu vollständige Sättigung der schweizerischen Telephonnetze gezogen werden.

Infolge dieses Rückganges und des damit verbundenen Sinkens der durchschnittlichen Abonnementsgebühr auf Fr. 62. 32, während im Voranschlag eine solche von Fr. 64 angenommen wurde, ist der Gesamtertrag der Abonnementsgebühren im Jahre 1901 um Fr. 131,925. 74 unter dem Budgetposten geblieben. Dagegen stellt sich derselbe um Fr. 115,219. 25 höher als im Vorjahre.

Das finanzielle Gesamtergebnis der Verwaltung stellt sich im Vergleich zum Vorjahre wie folgt:

|                   | 1900              | 1901              |
|-------------------|-------------------|-------------------|
| Einnahmen . . .   | Fr. 9,261,439. 84 | Fr. 9,585,093. 18 |
| Ausgaben . . .    | „ 10,159,157. 73  | „ 10,629,565. 36  |
| Passivsaldo . . . | Fr. 897,717. 89   | Fr. 1,044,472. 18 |

Das Resultat des Jahres 1901 ist also um Fr. 146,754. 29 ungünstiger als dasjenige des Vorjahres, was davon herrührt, daß sich die Amortisationsquote des Baucontos um Fr. 557,955. 87 höher stellt als im Jahre 1900. Ohne diese Zunahme, die hauptsächlich den unvermeidlichen Kabelanlagen zuzuschreiben ist, würde sich die Rechnung des Jahres 1901 um Fr. 411,201. 58 günstiger gestalten als diejenige des Vorjahres, weil die Einnahmen um Fr. 323,653. 34 höher und die Betriebsausgaben (mit Einschluß der Verzinsung des Baucontos und des Inventars) um Fr. 87,548. 24 niedriger sind.

Die Betriebseinnahmen stellen sich im ganzen um Fr. 509,141. 77 niedriger, die übrigen Einnahmen (Gemeindebeiträge, Inventarvermehrung und Verschiedenes) dagegen um Fr. 381,834. 95 höher als der Voranschlag, so daß der Ausfall gegenüber der veranschlagten Totaleinnahme sich auf Fr. 127,386. 82 reduziert. Anderseits blieben die Gesamtausgaben um Fr. 195,969. 64 unter der budgetierten Ausgangssumme, so daß die Betriebsrechnung um

Fr. 68,662. 82 günstiger schließt, als nach dem Budget vorgesehen wurde, welches einen Passivsaldo von Fr. 1,113,135 erwarten ließ.

Auf Rechnung des Baucontos wurden im Jahre 1901 für Neuanlagen Fr. 3,809,006 verausgabt, somit Fr. 680,994 weniger, als im Budget vorgesehen war. Mit Hinzurechnung dieser Ausgabe und nach Abzug der Amortisationsquote von 15 % (Fr. 2,310,142. 15) erreicht der Bauconto auf Ende des Jahres 1901 einen Bestand von Fr. 16,899,811. 46.

Folgende, in üblicher Weise auf Grund der Rechnungsbelege vorgenommene Verteilung der Einnahmen und Ausgaben auf den Telegraphen- und den Telephonbetrieb giebt über das Rechnungsergebnis jedes einzelnen der beiden Dienstzweige in den Jahren 1900 und 1901 Aufschluß:

### A. Telegraph.

|                   | 1900              | 1901              |
|-------------------|-------------------|-------------------|
| Einnahmen . . .   | Fr. 3,031,582. 47 | Fr. 3,028,781. 95 |
| Ausgaben . . .    | „ 3,043,951. 94   | „ 3,130,298. 24   |
| Passivsaldo . . . | Fr. 12,369. 47    | Fr. 101,516. 29   |

### B. Telephon.

|                   | 1900              | 1901              |
|-------------------|-------------------|-------------------|
| Einnahmen . . .   | Fr. 6,229,857. 37 | Fr. 6,556,311. 23 |
| Ausgaben . . .    | „ 7,115,205. 79   | „ 7,499,267. 12   |
| Passivsaldo . . . | Fr. 885,348. 42   | Fr. 942,955. 89   |

## 2. Telegraphenlinien.

Die Linienarbeiten des Jahres 1901 fassen sich wie folgt zusammen:

|                          | Länge in Kilometern |             |
|--------------------------|---------------------|-------------|
|                          | der Linien.         | der Drähte. |
| a. Neu erstellte Linien: |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . . | 30,3                | 126,9       |
| An Straßen . . . . .     | 31,3                | 115,0       |
| Total                    | 61,6                | 241,9       |

|                                              |       | Länge in Kilometern |             |
|----------------------------------------------|-------|---------------------|-------------|
|                                              |       | der Linien.         | der Drähte. |
| <i>b. Neue Drähte an bestehenden Linien:</i> |       |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .                     | —     | 257,8               |             |
| An Straßen . . . . .                         | —     | 124,2               |             |
| Total                                        | —     | 382,0               |             |
| <i>c. Verlegte Linien:</i>                   |       |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .                     | 76,2  | 147,8               |             |
| An Straßen . . . . .                         | 34,1  | 201,8               |             |
| Total                                        | 110,3 | 349,6               |             |
| <i>d. Ausgewechselte Drähte:</i>             |       |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .                     | —     | 60,7                |             |
| An Straßen . . . . .                         | —     | 92,1                |             |
| Total                                        | —     | 152,8               |             |
| <i>e. Abgebrochene Linien:</i>               |       |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .                     | 27,3  | 219,9               |             |
| An Straßen . . . . .                         | 45,0  | 70,0                |             |
| Total                                        | 72,3  | 289,9               |             |
| <i>f. Abgebrochene Drähte:</i>               |       |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .                     | —     | 1,5                 |             |
| An Straßen . . . . .                         | —     | 9,2                 |             |
| Total                                        | —     | 10,7                |             |

Außerdem ist der Bestand der Linien vermindert worden durch Übertragung von Telegraphenlinien auf den Telephonlinien-etat:

|                          |       |   |
|--------------------------|-------|---|
| An Eisenbahnen . . . . . | 69,0  | — |
| An Straßen . . . . .     | 208,0 | — |
| Total                    | 277,0 | — |

Infolge dieser Änderungen stellt sich die Länge der Staatstelegraphenlinien, nach der Drähtezahl geordnet, auf 31. Dezember 1901 wie folgt:

| Kreise.               | Länge in Kilometern der Linien mit |            |            |            |            |                        | Total<br>Kilometer. |
|-----------------------|------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------------------|---------------------|
|                       | 1 Draht.                           | 2 Drähten. | 3 Drähten. | 4 Drähten. | 5 Drähten. | 6 Drähten<br>und mehr. |                     |
| I. Lausanne . . . .   | 613,3                              | 428,7      | 76,4       | 50,5       | 62,5       | 210,9                  | 1442,3              |
| II. Bern . . . . .    | 601,6                              | 337,1      | 94,9       | 80,6       | 88,3       | 236,6                  | 1439,1              |
| III. Olten . . . . .  | 266,3                              | 148,9      | 154,2      | 85,2       | 90,4       | 265,5                  | 1010,5              |
| IV. Zürich . . . . .  | 172,2                              | 176,8      | 17,1       | 46,6       | 45,4       | 179,6                  | 637,7               |
| V. St. Gallen . . . . | 323,4                              | 183,0      | 126,8      | 68,0       | 79,4       | 192,6                  | 972,7               |
| VI. Chur . . . . .    | 219,9                              | 184,5      | 118,2      | 55,8       | 54,2       | 49,8                   | 682,4               |
| VII. Bellinzona . . . | 183,9                              | 96,8       | 4,0        | 13,2       | 46,5       | 66,8                   | 411,2               |
| Bestand auf Ende 1901 | 2380,6                             | 1555,8     | 591,1      | 399,9      | 466,7      | 1201,8                 | 6595,9              |
| „ „ „ 1900            | 2612,0                             | 1576,9     | 618,1      | 445,5      | 485,8      | 1163,9                 | 6902,2              |
| Vermehrung . .        | —                                  | —          | —          | —          | —          | 37,9                   | 37,9                |
| Verminderung . .      | 231,4                              | 21,1       | 27,0       | 45,6       | 19,1       | —                      | 344,2               |
| Total Verminderung    |                                    |            |            |            |            |                        | 306,3               |

Auf Eisenbahnen und Straßen verteilt, ergeben sich folgende kilometrische Längen der Staatstelegraphen-Linien und -Drähte:

| Kreise.                   | Länge der Linien. |             |        | Länge der Drähte. |             |          |
|---------------------------|-------------------|-------------|--------|-------------------|-------------|----------|
|                           | An Eisenbahnen.   | An Straßen. | Total. | An Eisenbahnen.   | An Straßen. | Total.   |
| I. Lausanne . . . . .     | 469,8             | 973,0       | 1442,8 | 2,393,8           | 1738,6      | 4,132,4  |
| II. Bern . . . . .        | 648,5             | 790,6       | 1439,1 | 2,839,1           | 1358,5      | 4,197,6  |
| III. Olten . . . . .      | 673,8             | 337,2       | 1010,5 | 3,463,5           | 901,5       | 4,365,0  |
| IV. Zürich . . . . .      | 484,9             | 152,8       | 637,7  | 2,090,4           | 954,9       | 3,045,8  |
| V. St. Gallen . . . . .   | 535,4             | 437,8       | 972,7  | 2,621,1           | 682,8       | 3,303,4  |
| VI. Chur . . . . .        | 43,2              | 639,2       | 682,4  | 132,4             | 1710,2      | 1,842,6  |
| VII. Bellinzona . . . . . | 135,1             | 276,1       | 411,2  | 780,0             | 419,1       | 1,199,1  |
| Bestand auf Ende 1901 . . | 2989,7            | 3606,8      | 6595,9 | 14,320,8          | 7765,1      | 22,085,4 |
| "    "    "    1900 . .   | 2993,6            | 3908,6      | 6902,2 | 14,120,8          | 7595,8      | 21,716,6 |
| Vermehrung . .            | —                 | —           | —      | 199,5             | 169,8       | 368,8    |
| Verminderung . .          | 3,9               | 302,4       | 306,8  | —                 | —           | —        |

Im Berichtsjahre sind zur Ausführung gelangt und dem Betriebe übergeben worden die neuen Telegraphenleitungen:

- Nr. 123, Bern-Interlaken;
- „ 200, Bellinzona-Lugano;
- „ 297, Freiburg-Neuenburg (Verlängerung des bisherigen Drahtes Freiburg-Murten);
- „ 377, Basel-Rheinfelden, und
- „ 393, Thun-Kandersteg (Verlängerung des bisherigen Drahtes Frutigen-Kandersteg).

Die ebenfalls pro 1901 budgetierten neuen Telegraphendrähte Lausanne-Chaux-de-Fonds,

Bern-Vevey und

Basel-Neuenburg (Verlängerung der bestehenden Leitung Basel-Chaux-de-Fonds)

konnten aus verschiedenen Gründen bis zum Schlusse des Jahres nicht fertiggestellt werden.

Der Rückschlag im Bestande der Telegraphenlinien von 306,3 km. ist, wie in frühern Jahren, auch diesmal zu seinem größten Teile nur ein scheinbarer, indem auf Ende des Berichtsjahres eine beträchtliche Zahl sogenannter gemischter Linien-sektionen (zusammen 277 km.) vom Telegraphenlinien- auf den Telephonlinienetat übertragen worden sind. Unter der Bezeichnung „Gemischte Linien“ sind solche Linien zu verstehen, die sowohl Telegraphen- als Telephondrähte tragen. Sie sind dadurch entstanden, daß man sich bestehender Telegraphenlinien zur Anlage von Telephondrähten (meist Abonnentenleitungen) bedient hat. Die Entwicklung der Telephonnetze bringt nun mit sich, daß auf gemischten Linienstrecken die Zahl der Telephondrähte diejenige der Telegraphendrähte oft bedeutend übersteigt. In solchen Fällen erscheint es als angezeigt, die betreffenden Linien-sektionen vom Telegrapheninventar abzuschreiben, um sie auf das Telephoninventar überzutragen. Die Drähte solcher Linien-sektionen hingegen verbleiben nach wie vor demjenigen Dienstzweige, der sie verwendet.

Der Bestand der Telegraphendrähte weist gegenüber dem letzten Jahre eine Vermehrung auf von 368,8 km., deren Hauptbestandteil die oben aufgeführten, im Berichtsjahre erstellten neuen Leitungen bilden. Sowohl die fünf fertiggestellten Drähte als auch die zur Ausführung gelangten Teilstücke der unvollendeten

Leitungen konnten auf ihrem ganzen Verlaufe an bestehendes Gestänge angelegt werden und hatten auf diese Weise keine Vermehrung der Linienlänge zur Folge.

Wenn zum Bestande des Vorjahres die Neubauten zugezählt und die abgebrochenen oder aufs Telephoninventar übergetragenen Linien und Drähte davon abgezogen werden, so ergeben sich folgende Zahlen:

|                                                | Länge in Kilometern |            |
|------------------------------------------------|---------------------|------------|
|                                                | der Linien          | der Drähte |
| Bestand auf Ende 1900 . . . . .                | 6902,2              | 21,716,6   |
| Neubauten im Jahre 1901 . . . . .              | 61,6                | 623,9      |
| Total                                          | 6963,8              | 22,340,5   |
| Abbruch im Jahre 1901 . . . . .                | 72,3                | 300,6      |
| Übertragung auf das Telephoninventar . . . . . | 277,0               |            |
|                                                | 349,3               | 300,6      |
| Scheinbarer Bestand auf Ende 1901 . . . . .    | 6614,5              | 22,039,9   |
| Wirklicher Bestand auf Ende 1901 . . . . .     | 6595,9              | 22,085,4   |
| Die Differenzen von . . . . .                  | 18,6                | 45,5       |

entsprechen den Längenänderungen, welche infolge der vorgenommenen Umbauten und Verlegungen eingetreten sind.

Aus der nachstehenden Tabelle ist der Bestand am 31. Dezember 1901 der Telegraphenkabel-Linien und -Adern ersichtlich.

| Kreise                    | Linienlänge <sup>1)</sup> | Adernlänge <sup>2)</sup>                                  |                     |                   |                    |        |
|---------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------|-------------------|--------------------|--------|
|                           |                           | Durch die<br>Telegraphen-<br>verwaltung<br>benutzte Adern | Vermietete<br>Adern | Reserve-<br>Adern | Defekte<br>Adern   | Total. |
|                           | km.                       | km.                                                       | km.                 | km.               | km.                | km.    |
| I. Lausanne . . . . .     | 6,6                       | 120,0                                                     | —                   | 153,8             | 4,4                | 278,2  |
| II. Bern . . . . .        | 10,5                      | 282,6                                                     | 27,5                | 306,2             | 10,5 <sup>3)</sup> | 626,8  |
| III. Olten . . . . .      | 29,5                      | 404,5                                                     | 6,9                 | 137,5             | 9,5                | 558,4  |
| IV. Zürich . . . . .      | 18,4                      | 459,8                                                     | 35,4                | 181,9             | 5,8                | 682,9  |
| V. St. Gallen . . . . .   | 32,7                      | 120,9                                                     | 3,1                 | 167,6             | 0,5                | 292,1  |
| VI. Chur . . . . .        | 4,5                       | 13,1                                                      | —                   | 7,7               | 0,8                | 21,6   |
| VII. Bellinzona . . . . . | 8,5                       | 33,6                                                      | 3,0                 | 12,1              | 12,0 <sup>3)</sup> | 60,7   |
| Total                     | 110,7                     | 1434,5                                                    | 75,9                | 966,8             | 43,5               | 2520,7 |

<sup>1)</sup> Gesamtlänge der verschiedenen Liniensektionen, welche einen oder mehrere Kabelkanäle enthalten. Die Linienslänge derjenigen Sektionen, auf denen nebst den Telegraphenkabeln auch Telephonkabel verlaufen, ist nicht in den Angaben dieser Tabelle inbegriffen, da sie bereits im Bestande der Telephonkabelnlinien figurirt.

<sup>2)</sup> Die Doppeladern der Kabel mit Papierisolation sind zweimal gezählt.

<sup>3)</sup> Diese ziemlich großen Längen defekter Adern betreffen drei ältere Kabel, die als außer Betrieb gesetzt betrachtet werden könnten, wenn sie nicht der wenigen noch betriebsfähigen Adern wegen in dieser Tabelle erscheinen müßten.

Im Laufe des verflossenen Jahres sind, zum Teil als Ersatz alter, unbrauchbar gewordener Kabel, auf 20 verschiedenen Linien-sektionen neue Telegraphenkabel dem Betrieb übergeben worden. Die bedeutendsten der neuen Kabelstrecken sind: Montreux-Terrasse Territet, Montreux-Tunnel Burier, Tunnel de Vauderens (Ersatz für defektes Kabel), Bern Linde-Außerholligen, Bern-Zeughaus, Bern Zeughaus-Worblaufen, Bern Zeughaus-Ostermundigen, Thun-Kleine Allmend, Tunnel Hondrich, Courtemautruy-St. Ursanne (Ersatz für verschiedene defekte Kabel), Olten-Tannwald, Winterthur-Stadtrain, Winterthur-Tößfeld und Tunnel Dettenberg (Ersatz für ein defektes Kabel).

Daß trotz dieser zahlreichen Neubauten der Bestand der unterirdischen Telegraphenlinien von 115,8 km. im Berichtsjahre auf 110,7 km. (Verminderung 5,1 km.) zurückgegangen ist, rührt davon her, daß einerseits die meisten der neuen Telegraphenkabel mit Telephonkabeln gemeinschaftliche Liniensektionen bilden, deren Länge nur im Telephonkabellinienbestand erscheint (siehe Bemerkung <sup>1)</sup> der Telegraphenkabel-tabelle) und andererseits noch weitere, seit Jahren bestehende unterirdische Liniensektionen aus dem eben genannten Grunde vom Telegraphen- auf den Telephonkabellinienetat übertragen werden mußten.

Von der Gesamtlänge der Telegraphendrähte: 22,085,4 km. verlaufen unterirdisch:

- a. die laut umstehender Tabelle durch unsere Verwaltung benutzten Telegraphenkabel-adern . . . . . 1434,5 km.
- b. die für den Telegraphenbetrieb benutzten Adern von Telephonkabeln . . . . . 181,6 „

Gesamtlänge der unterirdischen Telegraphendrähte . . . . . 1,616,1 „

Gesamtlänge der oberirdischen Telegraphendrähte . . . . . 20,469,8 km.

Die folgenden Telegraphenkabel:

|                                                                 |              |
|-----------------------------------------------------------------|--------------|
| Vevey Post-Place Bergère, 7 × 2 adrig . . .                     | 1564 m. lang |
| Solothurn Post-Bahnhof, 14 × 2 adrig . . .                      | 265 „ „      |
| Basel Burgfelderstraße-Kannenfeldgottesacker, 7 adrig . . . . . | 410 „ „      |
| Schaffhausen Post-Schaffhausen Bahnhof, 7 adrig                 | 127 „ „      |

St. Gallen Post-St. Leonhard, 7 adrig . . . . . 500 m. lang  
 St. Gallen Post-St. Leonhard, 14  $\times$  2 adrig . . . . . 437 „ „  
 waren am 31. Dezember 1901 ausgelegt, aber noch nicht dem Betriebe übergeben, weil diese Anlagen im Berichtsjahre nicht mehr fertig gestellt werden konnten.

Die den Eisenbahnverwaltungen angehörenden Telegraphen-respektive Telephonlinien und -Drähte erzielen auf Ende 1901 folgenden Bestand:

|                                      | Länge in Kilometern |            |
|--------------------------------------|---------------------|------------|
|                                      | der Linien          | der Drähte |
| Selbständige Bahnlinien . . . . .    | 1248,3              | 3,148,1    |
| Bahndrähte an Staatslinien . . . . . | —                   | 9,734,6    |
| Bestand auf Ende 1901 . . . . .      | 1248,3              | 12,882,7   |
| Bestand auf Ende 1900 . . . . .      | 1171,9              | 12,235,6   |
| Vermehrung                           | 76,4                | 647,1      |

Zu dieser Vermehrung haben die im Berichtsjahre längs der neuen Bahnen Üriikon-Bauma und Aarau-Schöftland, sowie auf den Strecken Basel-St. Johann und Öriikon-Niederglatt gebauten selbständigen Telegraphen-, beziehungsweise Telephonlinien, das wesentlichste beigetragen.

Die beiden Korrespondenzdrähte (Telephonschleife) der elektrischen Bahn Aarau-Schöftland verlaufen am Gestänge der Kontaktleitungen, das in obiger Zusammenstellung deshalb auch als selbständige Bahntelephonlinie figurirt.

Die konzedierten Privatlinien und -Drähte (Telegraph, Telephon, Läuteeinrichtungen, elektrische Uhren, Wasserstandsanzeiger und dergleichen) hatten auf Ende 1901 folgenden Bestand:

|                                        | Länge in Kilometern |             |
|----------------------------------------|---------------------|-------------|
|                                        | der Linien.         | der Drähte. |
| Unabhängige Privatlinien . . . . .     | 1130,8              | 1964,7      |
| Privatdrähte an Staatslinien . . . . . | —                   | 169,2       |
| Bestand auf Ende 1901 . . . . .        | 1130,8              | 2133,9      |
| Bestand auf Ende 1900 . . . . .        | 1104,1              | 2184,5      |
| Vermehrung                             | 26,7                | —           |
| Verminderung                           | —                   | 50,6        |

Die Verminderung im Bestande der Drähte von 50,6 km. erklärt sich durch den Abbruch mehrerer längerer, an Staatslinien verlaufender, konzederter Leitungen, deren Abschreibung gegenüber den nicht sehr bedeutenden Neubauten dieses Jahres den Rückschlag in obgenanntem Betrage zur Folge hatte.

Die Gesamtlänge der in der Schweiz auf Ende 1901 bestehenden Linien und Drähte, mit Ausnahme derjenigen der Telephonnetze und ihrer Verbindungen untereinander, sowie der Starkstromleitungen, faßt sich folgendermaßen zusammen:

|                                   | Länge in Kilometern |            |
|-----------------------------------|---------------------|------------|
|                                   | der Linien          | der Drähte |
| Staatstelegraphenlinien . . . . . | 6595,9              | 22,085,4   |
| Bahnlinien . . . . .              | 1248,3              | 12,882,7   |
| Privatlinien . . . . .            | 1130,8              | 2,133,9    |
| Bestand auf Ende 1901 . . . . .   | 8975,0              | 37,102,0   |
| Bestand auf Ende 1900 . . . . .   | 9178,2              | 36,136,7   |
| Vermehrung                        | —                   | 965,3      |
| Verminderung                      | 203,2               | —          |

Auch in diesem Gesamtbestande macht sich die schon bei den Staatstelegraphenlinien besprochene Übertragung gemischter Liniensektionen vom Telegraphen- auf den Telephonetat immer noch in Form einer Verminderung der Linienlänge geltend.

Da sich im Bureau Winterthur das Bedürfnis einer bessern Verbindung nach der Westschweiz fühlbar machte, wurden die Telegraphendrähte Nr. 113, Bern-Olten-Zürich, und Nr. 166, Zürich-Winterthur, zu einer einzigen Leitung Bern-Winterthur, mit Olten und Zürich als Zwischenbureaux, vereinigt. Diese einstweilen als Provisorium zu betrachtende Verbindung ist seit dem 1. August 1901 in Betrieb.

Die Statistik der Linienstörungen ergibt im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

| Art der Störungen   | Zahl der Störungen |      | Dauer in Stunden                  |                                   | Durchschnittsdauer |      |
|---------------------|--------------------|------|-----------------------------------|-----------------------------------|--------------------|------|
|                     | 1900               | 1901 | 1900                              | 1901                              | 1900               | 1901 |
| Verwicklungen . .   | 1589               | 1498 | 7378 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>  | 7054 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>  | 4.38               | 4.42 |
| Unterbrechungen . . | 394                | 414  | 2895                              | 3882 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>  | 7.20               | 9.22 |
| Ableitungen . . .   | 348                | 257  | 1992 <sup>2</sup> / <sub>4</sub>  | 1245                              | 5.43               | 4.50 |
| Total               | 2331               | 2169 | 12266 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 12181 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 5.15               | 5.36 |

Den starken Naßschneefällen von Mitte März im ganzen Alpengebiet, welche die Telegraphenlinien stark beschädigten und die Bergpässe tagelang unpassierbar machten, sowie dem Gletschersturz am Fletschhorn, der die Simplonlinie arg mitgenommen, ist die vermehrte Zahl und Dauer der Unterbrechungen zuzuschreiben; diejenige der Verwicklungen und Ableitungen hat dagegen etwas abgenommen.

Die wöchentlichen Messungen über den Isolationszustand der Drähte weisen folgende, gegenüber dem Vorjahre günstigere Resultate auf:

|          | Gut.   | Befriedigend. | Ungenügend. | Total. |
|----------|--------|---------------|-------------|--------|
| 1900 . . | 14,118 | 2572          | 1543        | 18,233 |
| 1901 . . | 15,077 | 2083          | 1270        | 18,430 |

oder in Prozenten der Gesamtzahl ausgedrückt:

|          | Gut.  | Befriedigend. | Ungenügend. |
|----------|-------|---------------|-------------|
| 1900 . . | 77,43 | 14,11         | 8,46        |
| 1901 . . | 81,81 | 11,30         | 6,89        |

### 3. Telephonnetze und Telephonlinien.

Der allgemeine Bestand der Telephonnetze und ihrer Verbindungen ergibt sich aus folgenden Zahlen:

|                         | Telephonnetze. | Zahl der<br>Abonnemente. |
|-------------------------|----------------|--------------------------|
| Ende 1901 . . . . .     | 324            | 39,988                   |
| „ 1900 . . . . .        | 318            | 37,761                   |
| Vermehrung im Jahr 1901 | 6              | 2,227                    |

|                                                                                                                                                                                                      | Länge in km. der<br>Linien. | Drähte.   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------|
| Bestand auf Ende 1901:                                                                                                                                                                               |                             |           |
| a. der in Betrieb befindlichen ober-<br>und unterirdischen Anlagen ( <i>Tabelle I</i> )                                                                                                              | 14,659,5                    | 164,658,5 |
| b. der Kabelanlagen, die am 31. De-<br>zember 1901 ausgeführt waren, je-<br>doch mangels endgültiger Fertigstel-<br>lung noch nicht in Betrieb genommen<br>werden konnten ( <i>Tabelle V</i> ) . . . | 85,2                        | 22,050,7  |
| Übertrag                                                                                                                                                                                             | 14,744,7                    | 186,709,2 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                     | Länge in km. der<br>Linien. Drähte. |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------|
| Übertrag                                                                                                                                                                                                                                                            | 14,744,7                            | 186,709,2 |
| c. der oberirdischen Linien und Drähte,<br>die am 31. Dezember 1901 erstellt,<br>jedoch mangels endgültiger Fertig-<br>stellung der betreffenden Anlagen<br>noch nicht dem Betrieb übergeben<br>werden konnten (siehe nachfolgende<br>bezügliche Angaben) . . . . . | 45,9                                | 233,3     |
| Gesamtbestand auf Ende 1901                                                                                                                                                                                                                                         | 14,790,6                            | 186,942,5 |
| Gesamtbestand auf Ende 1900                                                                                                                                                                                                                                         | 14,276,8                            | 161,766,9 |
| Vermehrung pro 1901 . . .                                                                                                                                                                                                                                           | 513,8                               | 25,175,6  |

Die Vermehrung der Linien ist im Verhältnis zu derjenigen der Drähte im verflossenen Jahre noch mehr zurückgeblieben als im Jahr 1900, was wiederum darauf zurückzuführen ist, daß die Neubauten hauptsächlich in der Auslegung von Kabeln bestanden. Wie bereits im letztjährigen Geschäftsberichte begründet wurde, ist bei den Kabelanlagen der Unterschied zwischen Linien- und Drahtlänge ein viel größerer als bei den oberirdischen Anlagen, und überdies wurden für einen großen Teil der im Jahr 1901 ausgelegten Kabel schon bestehende Kanäle benutzt und somit eine Vermehrung der Linienlänge dadurch nicht bedingt.

Bereits ist bei einigen größern Netzen im Bestande der Linien ein kleiner Rückschlag gegenüber dem Vorjahre eingetreten, der sich durch die fortschreitende Ersetzung oberirdischer Linien durch Kabellinien erklärt.

Der Bestand der einzelnen Telephonnetze in Bezug auf Abonnements, Stationen, Linien und Drähte ist aus der *Tabelle I* am Ende dieses Abschnitts ersichtlich. Die darin enthaltenen Linien- und Drahtlängen repräsentieren nur die auf Ende 1901 im Betrieb befindlichen ober- und unterirdischen Anlagen, während die auf diesen Zeitpunkt ausgeführten, aber mangels endgültiger Fertigstellung noch nicht dem Betriebe übergebenen Kabelanlagen in einer besondern *Tabelle (V)* zusammengestellt sind.

Außerdem sind an oberirdischen Anlagen, die am 31. Dezember 1901 gebaut, aber noch nicht dem Betriebe übergeben waren, zu verzeichnen:

|            |                          | Länge der     |               |
|------------|--------------------------|---------------|---------------|
|            |                          | Linien<br>km. | Drähte<br>km. |
| Netzgruppe | Bern . . . . .           | 34,9          | 147,4         |
| "          | Biel . . . . .           | 1,6           | 15,6          |
| "          | Chaux-de-Fonds . . . . . | —             | 21,3          |
| "          | Neuenburg . . . . .      | 7,0           | 40,8          |
| "          | Zürich . . . . .         | 2,4           | 8,2           |
| Total      |                          | <u>45,9</u>   | <u>233,3</u>  |

*Tabelle II* giebt eine nach Kantonen geordnete Übersicht über die Telephoneinrichtungen.

Neu eröffnet wurden im Laufe des Jahres 1901 folgende 5 Netze:

|            |          |
|------------|----------|
| Bissone    | Ilanz    |
| Göschenen  | Magadino |
| Großwangen |          |

Ferner die Umschaltstationen:

|                              |                                  |
|------------------------------|----------------------------------|
| Bellelay (Netz Tavannes)     | Gryon (Netz Bex)                 |
| Broc (Netz Bulle)            | Kaltbrunn (Netz Uznach)          |
| Buttisholz (Netz Großwangen) | Ottenbach (Netz Affoltern a/A.)  |
| Granges-Lens (Netz Sitten)   | Villars-le-Grand (Netz Avenches) |

Die bisherige Umschaltstation Leißigen ist auf 1. Juli 1901 in ein selbständiges Telephonnetz umgewandelt worden.

Bezüglich des Baues von Telephonnetzen in Saanen und in Sils (Engadin) waren Unterhandlungen im Gange, die nun seither zum Ziele geführt haben.

Während des Berichtsjahres wurden die folgenden interurbanen Verbindungen erstellt und eröffnet:

*a. Interne Verbindungen.*

| Nr. der<br>Leitung. |                                                    | Länge in<br>Kilometern. |
|---------------------|----------------------------------------------------|-------------------------|
| 55                  | Lausanne-Vevay (3. Verbindung) . . . . .           | 19,1                    |
| 87                  | Vallorbe-St-Croix . . . . .                        | 25,1                    |
| 111                 | Montreux-Leysin . . . . .                          | 21,6                    |
| 176                 | Yverdon-Echallens . . . . .                        | 16,5                    |
| 216                 | Neuenburg-Cernier (2. Verbindung) . . . . .        | 10,6                    |
| 231                 | Chaux-de-Fonds-St. Immer (2. Verbindung) . . . . . | 16,7                    |
| Übertrag            |                                                    | 109,6                   |

| Nr. der<br>Leitung. |                                                                        | Länge in<br>Kilometern. |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
|                     | Übertrag                                                               | 109,6                   |
| 345                 | Schwarzenburg-Riggisberg . . . . .                                     | 12,3                    |
| 372                 | Interlaken-Leißigen (bisher Umschaltstationsver-<br>bindung) . . . . . | 8,5                     |
| 469                 | Basel-Rheinfelden (2. Verbindung) . . . . .                            | 17,0                    |
| 529                 | Luzern-Brunnen . . . . .                                               | 38,5                    |
| 557                 | Willisau-Großwangen . . . . .                                          | 6,6                     |
| 587                 | Zürich-Basel (7. Verbindung) . . . . .                                 | 114,1                   |
| 588                 | Zürich-Basel (8. Verbindung) . . . . .                                 | 114,1                   |
| 598                 | Zürich-St. Gallen (4. Verbindung) . . . . .                            | 97,3                    |
| 615                 | Zürich-Schaffhausen (3. Verbindung) . . . . .                          | 53,3                    |
| 650                 | Zürich-Uster (3. Verbindung) . . . . .                                 | 19,3                    |
| 652                 | Zürich-Affoltern (2. Verbindung) . . . . .                             | 19,8                    |
| 782                 | Frauenfeld-Weinfelden (2. Verbindung) . . . . .                        | 17,5                    |
| 801                 | Wil-Weinfelden . . . . .                                               | 19,0                    |
| 837                 | St. Gallen-Herisau (4. Verbindung) . . . . .                           | 9,1                     |
| 843                 | St. Gallen-Wil (2. Verbindung) . . . . .                               | 29,8                    |
| 855                 | St. Gallen-Altstätten (2. Verbindung) . . . . .                        | 18,7                    |
| 930                 | Buchs-Azmoos . . . . .                                                 | 11,0                    |
| 951                 | Reichenau-Ilanz . . . . .                                              | 21,2                    |
| 964                 | Bellinzona-Magadino . . . . .                                          | 15,8                    |
| 967                 | Lugano-Bissone . . . . .                                               | 7,8                     |

*b. Internationale Verbindungen.*

|     |                                                     |              |
|-----|-----------------------------------------------------|--------------|
| 979 | Vallorbe-Pontarlier . . . . .                       | 3,4          |
| 991 | Rheinfelden (Schweiz)-Rheinfelden (Baden) . . . . . | 0,4          |
|     | Total km.                                           | <u>764,1</u> |

Alle diese vorgenannten Verbindungen sind doppeldrätig (Schleifen).

Durch Anlage von je zwei Doppeldrähten auf den Linienstrecken Basel-Winterthur und Schwyz-Altdorf sind, unter Verwendung der bisherigen Leitungen Nr. 833, Winterthur-St. Gallen (2. Verbindung) und Nr. 531, Luzern-Schwyz (2. Verbindung), die neuen interurbanen Verbindungen

Nr. 472 Basel-St. Gallen  
und Nr. 531 Luzern-Altdorf

gewonnen worden.

Die frühere Leitung Nr. 583, Zürich-Basel (3. Verbindung) ist seit dem 10. Juli dieses Jahres zerlegt in die beiden Verbindungen

Nr. 471 Basel-Brugg  
und Nr. 637 Zürich-Brugg (2. Verbindung).

Die bisherige eindrähtige Leitung Nr. 687, Meilen-Stäfa, ist verkürzt worden zu einer Verbindung Männedorf-Stäfa, die nun seit dem 20. März 1901 auch doppeldrähtig in Betrieb ist. Der infolge Verkürzung der Leitung 687 zwischen Meilen und Männedorf frei gewordene Draht diente zur Verdoppelung der eindrähtigen Verbindung Nr. 688, Meilen-Männedorf. Weitere 4 eindrähtige interurbane Verbindungen sind im abgelaufenen Jahre in doppeldrähtige (Schleifen) umgewandelt worden.

Über die Anzahl der interurbanen Verbindungen am 31. Dezember 1901 und die Vermehrung im Berichtsjahre giebt folgende Vergleichung Aufschluß:

|                             | Bestand auf Ende |      | Vermehrung   |
|-----------------------------|------------------|------|--------------|
|                             | 1901             | 1900 | im Jahr 1901 |
| Interne Verbindungen . .    | 625              | 598  | 27           |
| Internationale Verbindungen | 23               | 21   | 2            |
| Total                       | 648              | 619  | 29           |

Mit Ausnahme von 30 einfachdrähtigen internen Leitungen, sind sämtliche interurbanen Verbindungen als Doppeldrähte (Schleifen) in Betrieb.

Die Gesamtlänge der interurbanen Verbindungen beträgt auf Jahresende 17,270,7 km.; diejenige der entsprechenden Drähte (die Schleifen doppelt gerechnet) 34,269,5 km.

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt, wie sich die interurbanen Verbindungen auf die verschiedenen Netze verteilen. Auf Ende 1901 gab es:

|               |   |              |               |
|---------------|---|--------------|---------------|
| 111 Netze mit | 1 | interurbanen | Verbindung.   |
| 88 " "        | 2 | "            | Verbindungen. |
| 40 " "        | 3 | "            | "             |
| 20 " "        | 4 | "            | "             |
| 16 " "        | 5 | "            | "             |
| 12 " "        | 6 | "            | "             |
| 6 " "         | 7 | "            | "             |
| 3 " "         | 8 | "            | "             |
| 1 Netz "      | 9 | "            | "             |

## 3 Netze mit 10 interurbanen Verbindungen.

|   |       |   |    |   |   |                  |
|---|-------|---|----|---|---|------------------|
| 4 | "     | " | 11 | " | " |                  |
| 4 | "     | " | 12 | " | " |                  |
| 4 | "     | " | 13 | " | " |                  |
| 1 | Netz  | " | 16 | " | " | (Chaux-de-Fonds) |
| 1 | "     | " | 17 | " | " | (Neuenburg)      |
| 2 | Netze | " | 19 | " | " | (Aarau und Genf) |
| 1 | Netz  | " | 21 | " | " | (Winterthur)     |
| 1 | "     | " | 26 | " | " | (Biel)           |
| 1 | "     | " | 32 | " | " | (Luzern)         |
| 1 | "     | " | 33 | " | " | (Lausanne)       |
| 1 | "     | " | 36 | " | " | (Basel)          |
| 1 | "     | " | 40 | " | " | (St. Gallen)     |
| 1 | "     | " | 46 | " | " | (Bern)           |
| 1 | "     | " | 80 | " | " | (Zürich).        |

Im Bau begriffen oder in Vorbereitung dazu waren am Schlusse des Berichtsjahres die interurbanen Verbindungen:

Neuenburg-Chaux-de-Fonds (2. Verbindung)

Bern-Neuenburg (2. Verbindung)

Bern-Chaux-de-Fonds (2. Verbindung)

Vallorbe-Sentier

Bern-Wichtrach (2. Verbindung)

und Laupen-Kerzers.

Infolge Vergrößerung oder Verlegung mußten folgende Central- und Umschaltstationen neu montiert werden:

*a. Centralstationen:*

Aarburg, Altdorf, Amriswil, Au (St. Gallen), Balzerswil, Churwalden, Fraubrunnen, Gais, Herisau, Kreuzlingen, Langnau (Bern), Laufenburg, Locarno, Meiringen, Montreux, Murgenthal, Riggisberg, St. Beatenberg, Schwarzenburg, Stein (Aargau), Tramelan, Vallorbe, Weggis, Weinfelden, Zuzwil.

*b. Umschaltstationen:*

Belp, Breuleux, Brügg, Corcelles (Neuenburg), Deißwil, Gasel, Jegenstorf, Le Pont, Twann, Versoix.

Die Statistik der Störungen erzeugt für die Telephonleitungen folgende Zahlen:

|              | Verwicklungen. | Ableitungen. | Unterbrechungen. |
|--------------|----------------|--------------|------------------|
| 1901 . . . . | 12,894         | 2493         | 4633             |
| 1900 . . . . | 12,197         | 2457         | 4107             |
| Vermehrung   | 697            | 36           | 526              |

Von den Naßschneefällen dieses Jahres ist hervorzuheben derjenige vom 16. November, der in den Netzen Zürich, Winterthur und Frauenfeld, hauptsächlich in den beiden erstgenannten, eine große Zahl von Drahtstörungen zur Folge hatte.

Leichtere Fälle von Störungen durch Schneedruck kamen vor:

Am 28./29. Januar im Netz Zürich;

am 4./5. Februar in den Netzen Lugano und Chiasso;

am 5./6. Februar in Genf, Lausanne und den Netzen des Berner Jura;

am 10./11. März in den Netzen Davos und Interlaken;

am 19./20. März im Livinental, auf der interurbanen Linie Zürich-Lugano;

am 13./14. Dezember in den Netzen Glarus, Ragaz und Chur.

Lawinen gingen auf Telephonlinien (d. h. gemischte Linien mit Telegraphen- und Telephondrähten) nieder:

am 10./11. März auf zwei verschiedene Stellen der Liniensektion Glaris-Wiesen (Kanton Graubünden), und

am 20. März auf die Liniensektion Julierhospiz-Silvaplana, ungefähr 2 km. unterhalb des Hospiz.

Besonders verhängnisvoll für die oberirdischen Anlagen war der außerordentlich heftige Sturmwind vom 6./7. Oktober, der in sämtlichen Netzen der schweizerischen Hochebene ganz bedeutenden Schaden anrichtete.

Weniger wichtige Fälle von Störungen durch Sturmwind traten ein:

am 30. Juni und 5. Juli im Netz Zürich (verbunden mit Gewitter);

am 11. August, 26. August und 10. September im Netz Zürich (verbunden mit Gewitter);

am 12. September im Netz Zug;

am 10. Oktober im Netz Zürich

und in fünf weiteren Fällen wurden vom Sturmwind entwurzelte oder geknickte Bäume auf interurbane Linien geworfen und je-  
weilen deren sämtliche Drähte zerrissen.

Infolge von Feuersbrünsten wurden in Biel, Chaux-de-Fonds und Lausanne in vier verschiedenen Fällen über Dächer führende Leitungsstränge durchgeschmolzen.

Atmosphärische Entladungen auf die oberirdischen Linien sind im Berichtsjahre in großer Zahl erfolgt; dieselben beschädigten oder zerstörten 95 Stangen und verursachten viele Liniendrahtabschmelzungen.

Ohne die beiden vorerwähnten, bedeutendsten Naturereignisse vom 6./7. Oktober (Sturmwind) und vom 16. November (Schneefall), die zusammen ungefähr 1700 Drahtstörungen herbeiführten, hätten die Ergebnisse der diesjährigen Störungsstatistik als befriedigende bezeichnet werden können.

Auf den 89,350 km. Adern der im Betrieb stehenden Kabel kamen während des Jahres 1901 23 Störungsfälle vor, von denen die meisten in mangelhafter Ausführung von Spleißungen ihren Grund haben.

Im abgelaufenen Jahre wurden für den Bau und Unterhalt der Telegraphen- und Telephonlinien verwendet:

|                                    |               |
|------------------------------------|---------------|
| 24,656 imprägnierte Stangen (1900: | 33,983)       |
| 178,113 Isolatoren                 | ( „ 257,376)  |
| 58,962 kg. Eisendraht              | ( „ 71,445)   |
| 17,729 kg. Stahldraht              | ( „ 20,159)   |
| 157,156 kg. Bronzedraht            | ( „ 401,466). |

Tabelle I.

## Bestand der Telephonnetze am 31. Dezember 1901.

| Netze.                | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|-----------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                       |                                |                                |                 | Ende<br>1901. | Ver-<br>mehrung. |
| Aadorf . . . .        | 29,4                           | 93,0                           | 39              | 37            | 2                |
| Aarau . . . .         | 255,9                          | 2,137,0                        | 472             | 394           | 14               |
| Aarberg . . . .       | 44,6                           | 124,6                          | 61              | 61            | 1                |
| Aarburg . . . .       | 36,6                           | 204,5                          | 53              | 45            | 2                |
| Adelboden . . . .     | 7,8                            | 15,9                           | 13              | 13            | 3                |
| Adliswil . . . .      | 14,6                           | 61,6                           | 36              | 32            | — 1              |
| Affoltern am Albis    | 23,5                           | 151,2                          | 84              | 78            | 6                |
| Aigle . . . .         | 45,2                           | 272,7                          | 93              | 71            | 1                |
| Altdorf . . . .       | 36,8                           | 160,2                          | 53              | 47            | 5                |
| Altstätten(St.Gallen) | 35,8                           | 160,3                          | 57              | 56            | 2                |
| Amriswil . . . .      | 21,5                           | 74,8                           | 47              | 46            | 3                |
| Amsteg-Silenen . .    | 12,5                           | 81,5                           | 7               | 7             | —                |
| Andelfingen . . .     | 46,3                           | 137,4                          | 42              | 43            | 3                |
| Andermatt . . . .     | 3,1                            | 11,5                           | 12              | 10            | 3                |
| Appenzell . . . .     | 17,8                           | 76,7                           | 51              | 48            | 3                |
| Arbon . . . .         | 15,5                           | 65,7                           | 58              | 52            | 6                |
| Ardon . . . .         | 6,3                            | 19,2                           | 8               | 8             | — 1              |
| Arosa . . . .         | 6,8                            | 75,0                           | 46              | 45            | 9                |
| Arth . . . .          | 28,8                           | 124,0                          | 53              | 50            | — 1              |
| Äschi . . . .         | 5,6                            | 16,7                           | 14              | 14            | —                |
| Au (St. Gallen) . .   | 35,0                           | 175,0                          | 71              | 66            | 9                |
| Aubonne . . . .       | 32,8                           | 129,1                          | 56              | 54            | 3                |
| Avenches . . . .      | 33,4                           | 94,8                           | 48              | 46            | 2                |
| Azmoos . . . .        | 15,8                           | 50,2                           | 23              | 23            | 3                |
| Baden . . . .         | 141,2                          | 1,082,0                        | 314             | 260           | 10               |
| Balsthal . . . .      | 11,4                           | 75,6                           | 43              | 38            | —                |
| Balterswil . . . .    | 15,0                           | 53,4                           | 23              | 22            | —                |
| Bäretswil . . . .     | 15,3                           | 35,1                           | 19              | 16            | —                |
| Basel (Bäle) . . .    | 713,1                          | 19,212,5                       | 4,112           | 3,661         | 183              |
| Bassecourt . . . .    | 40,5                           | 75,7                           | 30              | 29            | 3                |
| Bätterkinden . . .    | 13,8                           | 45,2                           | 23              | 21            | 2                |
| Bauma . . . .         | 34,0                           | 106,8                          | 45              | 41            | 18               |
| Übertrag              | 1,795,7                        | 25,198,4                       | 6,106           | 5,434         | 293              |

| Netze.                  | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|-------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                         |                                |                                |                 | Ende<br>1901. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag                | 1,795,7                        | 25,198,4                       | 6,106           | 5,434         | 293              |
| Bazenheid . . .         | 15,8                           | 72,1                           | 33              | 33            | 1                |
| Beckenried . . .        | 11,7                           | 35,8                           | 16              | 14            | —                |
| Bellinzona (Bellinzone) | 110,5                          | 412,1                          | 64              | 47            | 10               |
| Bern (Berne) . .        | 617,2                          | 12,566,8                       | 2,519           | 2,317         | 161              |
| Bex . . . . .           | 31,5                           | 190,6                          | 75              | 73            | 7                |
| Biel (Bienne) . .       | 209,2                          | 2,024,8                        | 703             | 658           | 40               |
| Bière . . . . .         | 3,2                            | 17,4                           | 13              | 13            | —                |
| Bischofszell . .        | 24,0                           | 80,9                           | 46              | 41            | 2                |
| Bissone . . . . .       | 6,6                            | 39,2                           | 18              | 16            | 16               |
| Boudry . . . . .        | 12,2                           | 44,5                           | 26              | 25            | —                |
| Bremgarten (Aarg.)      | 36,7                           | 85,1                           | 50              | 48            | 5                |
| Brenets, les . .        | 7,8                            | 16,6                           | 18              | 18            | 1                |
| Brienz . . . . .        | 11,6                           | 75,9                           | 16              | 14            | 2                |
| Brig (Brigue) . .       | 36,7                           | 165,8                          | 40              | 30            | 2                |
| Brugg . . . . .         | 100,4                          | 374,9                          | 147             | 133           | 7                |
| Brunnen . . . .         | 23,1                           | 125,5                          | 44              | 36            | 6                |
| Bubikon . . . .         | 6,8                            | 43,7                           | 19              | 18            | 2                |
| Buchs (St. Gallen)      | 41,7                           | 253,1                          | 91              | 86            | 4                |
| Bülach . . . . .        | 42,5                           | 179,6                          | 75              | 72            | 4                |
| Bulle . . . . .         | 88,1                           | 383,8                          | 132             | 120           | 5                |
| Büren a/d. Aare .       | 39,7                           | 84,7                           | 35              | 33            | —                |
| Burgdorf (Berthoud)     | 131,2                          | 657,2                          | 209             | 185           | 5                |
| Bütschwil . . .         | 16,6                           | 81,9                           | 24              | 24            | —                |
| Cernier . . . . .       | 43,7                           | 138,5                          | 64              | 56            | 3                |
| Château-d'Oex .         | 7,0                            | 41,6                           | 31              | 27            | 2                |
| Châtel-St. Denis .      | 18,5                           | 73,4                           | 26              | 23            | —                |
| Chaux-de-Fonds, la      | 178,5                          | 3,657,3                        | 1,011           | 919           | 66               |
| Chesières . . . .       | 2,2                            | 12,3                           | 10              | 10            | 2                |
| Chiasso . . . . .       | 14,6                           | 49,4                           | 41              | 39            | 10               |
| Chur (Coire) . .        | 63,0                           | 474,8                          | 237             | 212           | 14               |
| Churwalden . . .        | 1,9                            | 35,0                           | 12              | 12            | —                |
| Colombier . . . .       | 18,8                           | 56,6                           | 59              | 56            | 3                |
| Concise . . . . .       | 5,9                            | 16,9                           | 12              | 12            | —                |
| Coppet . . . . .        | 18,9                           | 65,4                           | 20              | 21            | — 1              |
| Übertrag                | 3,792,5                        | 47,831,1                       | 12,042          | 10,875        | 672              |

| Netze.                | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|-----------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                       |                                |                                |                 | Ende<br>1901. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag              | 3,792,5                        | 47,831,1                       | 12,042          | 10,875        | 672              |
| Cossonay . . .        | 37,0                           | 163,6                          | 54              | 52            | — 1              |
| Couvet . . .          | 33,6                           | 118,3                          | 40              | 37            | 1                |
| Cully . . .           | 16,4                           | 68,7                           | 20              | 20            | 2                |
| Davos . . .           | 36,2                           | 554,2                          | 260             | 239           | 11               |
| Degersheim . .        | 7,0                            | 48,1                           | 19              | 14            | — 1              |
| Delémont (Delsberg)   | 116,3                          | 461,2                          | 114             | 109           | 11               |
| Dielsdorf . . .       | 39,8                           | 126,8                          | 51              | 51            | —                |
| Dießenhofen . .       | 7,4                            | 26,2                           | 30              | 25            | — 1              |
| Dietikon . . .        | 16,9                           | 115,2                          | 39              | 35            | 2                |
| Düdingen (Guin) .     | 12,2                           | 62,6                           | 20              | 19            | —                |
| Dußnang . . .         | 14,1                           | 46,1                           | 22              | 22            | — 1              |
| Ebnat-Kappel . .      | 15,7                           | 54,4                           | 40              | 39            | 2                |
| Echallens . . .       | 49,6                           | 134,2                          | 46              | 46            | 3                |
| Egg (Zürich) . .      | 14,3                           | 38,4                           | 20              | 20            | —                |
| Eglisau . . .         | 14,5                           | 47,0                           | 26              | 25            | —                |
| Einsiedeln . . .      | 50,8                           | 128,6                          | 59              | 58            | 4                |
| Elm (Glarus) . .      | 2,4                            | 7,7                            | 9               | 9             | —                |
| Engelberg . . .       | 1,9                            | 10,6                           | 20              | 19            | 2                |
| Engi (Glarus) . .     | 2,2                            | 29,0                           | 18              | 13            | 1                |
| Entlebuch . . .       | 13,2                           | 44,7                           | 28              | 28            | 1                |
| Erlenbach . . .       | 30,6                           | 106,6                          | 30              | 28            | —                |
| Ermatingen . . .      | 22,5                           | 53,1                           | 24              | 22            | — 1              |
| Erstfeld . . .        | 12,1                           | 68,5                           | 8               | 8             | 1                |
| Eschenbach (Luzern)   | 11,0                           | 45,9                           | 26              | 26            | — 2              |
| Eschenbach (St.Gall.) | 5,3                            | 38,3                           | 17              | 17            | —                |
| Escholz matt . .      | 21,3                           | 84,3                           | 24              | 24            | — 1              |
| Estavayer . . .       | 25,7                           | 59,2                           | 13              | 11            | —                |
| Fahrwangen . . .      | 11,6                           | 39,1                           | 17              | 13            | —                |
| Fideris . . .         | 5,1                            | 44,5                           | 12              | 11            | —                |
| Finhaut . . .         | 1,7                            | 17,0                           | 14              | 14            | —                |
| Fiscenthal . . .      | 12,6                           | 37,6                           | 16              | 16            | 2                |
| Flawil . . .          | 33,2                           | 108,2                          | 76              | 62            | 7                |
| Fleurier . . .        | 16,2                           | 47,0                           | 62              | 60            | 7                |
| Flims . . .           | 2,2                            | 28,8                           | 11              | 10            | —                |
| Übertrag              | 4,504,9                        | 50,894,8                       | 13,327          | 12,077        | 721              |

| Netze.              | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|---------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                     |                                |                                |                 | Ende<br>1901. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag            | 4,504,9                        | 50,894,8                       | 13,327          | 12,077        | 721              |
| Fraubrunnen . . .   | 45,4                           | 181,4                          | 44              | 43            | 2                |
| Frauenfeld . . .    | 129,7                          | 827,7                          | 227             | 215           | 6                |
| Fribourg (Freiburg) | 236,4                          | 1,254,2                        | 452             | 400           | 21               |
| Frick . . . . .     | 31,8                           | 210,2                          | 31              | 29            | 2                |
| Frutigen . . . .    | 31,6                           | 98,7                           | 25              | 24            | 1                |
| Gais . . . . .      | 10,4                           | 50,0                           | 47              | 36            | 5                |
| Gelterkinden . .    | 26,0                           | 32,7                           | 25              | 23            | —                |
| Genève (Genf) .     | 743,3                          | 16,623,5                       | 4,564           | 4,259         | 222              |
| Gersau . . . . .    | 2,6                            | 9,8                            | 14              | 12            | —                |
| Glarus (Glaris) .   | 105,9                          | 639,7                          | 268             | 241           | 18               |
| Göschenen . . .     | 26,7                           | 277,8                          | 11              | 9             | 9                |
| Goßau (St. Gallen)  | 24,3                           | 100,4                          | 68              | 65            | 4                |
| Goßau (Zürich) .    | 13,7                           | 56,7                           | 24              | 24            | 1                |
| Grandson . . . .    | 15,6                           | 47,8                           | 38              | 35            | 4                |
| Granges (Vaud) .    | 20,4                           | 51,1                           | 19              | 19            | 2                |
| Grenchen(Solothurn) | 16,4                           | 58,6                           | 69              | 58            | 3                |
| Grindelwald . .     | 3,9                            | 10,6                           | 23              | 20            | 1                |
| Großwangen . . .    | 4,1                            | 20,7                           | 20              | 19            | 19               |
| Grüsch . . . . .    | 17,6                           | 60,2                           | 9               | 9             | 1                |
| Hausen am Albis .   | 17,8                           | 34,1                           | 20              | 16            | —                |
| Heiden . . . . .    | 18,5                           | 108,8                          | 67              | 64            | 14               |
| Herisau . . . . .   | 43,6                           | 284,5                          | 226             | 189           | 9                |
| Herzogenbuchsee .   | 50,1                           | 186,4                          | 69              | 66            | 7                |
| Hessigkofen . . .   | 10,0                           | 31,5                           | 12              | 12            | 3                |
| Hinwil . . . . .    | 17,8                           | 58,4                           | 42              | 35            | 3                |
| Hitzkirch . . . .   | 5,2                            | 52,7                           | 16              | 16            | 3                |
| Hochdorf . . . .    | 13,5                           | 28,5                           | 25              | 25            | 1                |
| Hombrechtikon . .   | 5,6                            | 26,4                           | 18              | 18            | 1                |
| Horgen . . . . .    | 33,9                           | 107,4                          | 103             | 87            | 5                |
| Huttwil . . . . .   | 18,0                           | 81,8                           | 33              | 31            | 2                |
| Ilanz . . . . .     | 3,8                            | 57,1                           | 22              | 22            | 22               |
| Illnau . . . . .    | 31,2                           | 122,1                          | 49              | 47            | 1                |
| Ins (Anet) . . . .  | 40,3                           | 182,5                          | 34              | 33            | 4                |
| Interlaken . . . .  | 83,8                           | 561,2                          | 253             | 229           | 8                |
| Übertrag            | 6,402,8                        | 73,430,0                       | 20,294          | 18,507        | 1,125            |

| Netze.                 | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                        |                                |                                |                 | Ende<br>1901. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag               | 6,402,8                        | 73,430,0                       | 20,294          | 18,507        | 1,125            |
| Kalchhofen . . .       | 13,1                           | 122,5                          | 32              | 29            | 2                |
| Kandersteg . . .       | 12,4                           | 30,3                           | 14              | 11            | 1                |
| Kerzers (Chiètres)     | 19,3                           | 70,2                           | 26              | 26            | —                |
| Klosters . . . .       | 14,9                           | 108,4                          | 6               | 6             | —                |
| Kloten . . . . .       | 11,3                           | 63,3                           | 25              | 22            | 1                |
| Koppigen . . . .       | 6,7                            | 9,6                            | 9               | 9             | —                |
| Kreuzlingen . . .      | 58,9                           | 366,4                          | 136             | 108           | 8                |
| Küßnacht (Schwyz)      | 8,3                            | 30,2                           | 29              | 25            | 3                |
| Lachen . . . . .       | 9,0                            | 41,8                           | 25              | 25            | 1                |
| Langenbruck . . .      | 6,0                            | 11,8                           | 12              | 12            | —                |
| Langenthal . . .       | 102,4                          | 453,2                          | 195             | 172           | 8                |
| Langnau (Bern) .       | 53,1                           | 212,2                          | 89              | 91            | 13               |
| Läufelfingen . . .     | 12,6                           | 33,0                           | 12              | 12            | 1                |
| Laufen (Jura) (Laufon) | 62,5                           | 224,3                          | 70              | 69            | 5                |
| Laufenburg . . .       | 25,1                           | 51,9                           | 27              | 27            | 5                |
| Laupen . . . . .       | 62,5                           | 256,7                          | 69              | 68            | 2                |
| Lausanne . . . .       | 441,0                          | 8,227,6                        | 1,858           | 1,690         | 59               |
| Lauterbrunnen . .      | 16,8                           | 77,3                           | 41              | 38            | 6                |
| Leissigen . . . .      | 1,5                            | 20,1                           | 12              | 11            | 11               |
| Lenzburg . . . .       | 48,3                           | 226,0                          | 119             | 105           | 1                |
| Leysin . . . . .       | 5,5                            | 19,6                           | 22              | 20            | 4                |
| Lichtensteig . . .     | 15,0                           | 122,6                          | 47              | 41            | 2                |
| Liestal . . . . .      | 92,2                           | 679,2                          | 123             | 111           | 6                |
| Lintthal . . . . .     | 13,7                           | 34,6                           | 28              | 23            | 4                |
| Locarno . . . . .      | 17,5                           | 80,3                           | 72              | 63            | 8                |
| Locle, le . . . . .    | 48,8                           | 274,9                          | 251             | 235           | 6                |
| Loèche-la-Ville . .    | 18,4                           | 54,0                           | 10              | 10            | — 3              |
| Lömmenswil . . .       | 15,5                           | 40,9                           | 14              | 13            | —                |
| Lucens . . . . .       | 18,3                           | 40,5                           | 16              | 16            | —                |
| Lugano . . . . .       | 77,6                           | 1,864,0                        | 252             | 227           | 39               |
| Lungern . . . . .      | 3,4                            | 9,1                            | 13              | 12            | 1                |
| Luzern (Lucerne) .     | 493,5                          | 5,876,1                        | 1,259           | 1,084         | 58               |
| Lyß . . . . .          | 10,6                           | 44,6                           | 40              | 35            | —                |
| Magadino . . . .       | 1,8                            | 6,4                            | 12              | 12            | 12               |
| Übertrag               | 8,220,3                        | 93,213,6                       | 25,259          | 22,965        | 1,389            |

| Netze.                 | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                        |                                |                                |                 | Ende<br>1901. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag               | 8,220,8                        | 93,213,6                       | 25,259          | 22,965        | 1,389            |
| Malleray . . .         | 15,9                           | 71,6                           | 20              | 15            | 1                |
| Männedorf . . .        | 11,8                           | 45,7                           | 43              | 39            | 8                |
| Marthalen . . .        | 20,4                           | 64,8                           | 33              | 30            | 2                |
| Martigny . . .         | 37,1                           | 196,4                          | 44              | 42            | 2                |
| Meggen . . .           | 3,6                            | 25,1                           | 21              | 20            | —                |
| Meilen . . .           | 9,2                            | 74,2                           | 60              | 57            | 1                |
| Meiringen . . .        | 16,7                           | 45,2                           | 26              | 25            | 2                |
| Mendrisio . . .        | 8,8                            | 16,4                           | 20              | 19            | 3                |
| Merligen . . .         | 6,9                            | 56,5                           | 11              | 10            | —                |
| Mézières . . .         | 11,8                           | 50,7                           | 19              | 19            | 1                |
| Monthey . . .          | 15,0                           | 98,8                           | 34              | 33            | 2                |
| Montreux . . .         | 101,4                          | 3,121,4                        | 556             | 501           | 16               |
| Morges . . .           | 80,8                           | 388,8                          | 185             | 172           | 6                |
| Moudon . . .           | 51,4                           | 101,9                          | 46              | 41            | 2                |
| Moutier (Münster Bern) | 17,7                           | 71,5                           | 36              | 31            | 3                |
| Mühlehorn . . .        | 9,0                            | 68,5                           | 14              | 13            | — 1              |
| Müllheim . . .         | 29,9                           | 122,5                          | 35              | 34            | — 2              |
| Münsingen . . .        | 19,1                           | 59,8                           | 30              | 26            | —                |
| Muotathal . . .        | 9,1                            | 20,1                           | 11              | 10            | —                |
| Murgenthal . . .       | 23,6                           | 98,2                           | 26              | 25            | 6                |
| Muri (Aargau) . .      | 45,2                           | 140,4                          | 42              | 42            | 3                |
| Murten (Morat) . .     | 47,5                           | 286,0                          | 88              | 82            | 3                |
| Näfels-Mollis . . .    | 6,2                            | 20,6                           | 14              | 14            | 1                |
| Nebikon . . .          | 22,2                           | 87,4                           | 25              | 21            | —                |
| Necker . . .           | 7,0                            | 59,7                           | 24              | 23            | —                |
| Neßlau . . .           | 8,4                            | 51,8                           | 22              | 21            | — 1              |
| Neuchâtel (Neuenb.)    | 208,1                          | 2,694,1                        | 836             | 741           | 53               |
| Neuendorf . . .        | 24,4                           | 80,1                           | 17              | 17            | —                |
| Neuenkirch-Sempach     | 11,8                           | 49,8                           | 23              | 22            | —                |
| Neuveville (Neuenst.)  | 11,9                           | 69,0                           | 34              | 31            | —                |
| Niederurnen . . .      | 11,8                           | 37,0                           | 12              | 12            | 1                |
| Noirigue . . .         | 9,6                            | 49,1                           | 15              | 14            | 1                |
| Nyon . . .             | 78,6                           | 327,4                          | 208             | 186           | 4                |
| Oberendingen . . .     | 11,4                           | 17,8                           | 14              | 13            | 2                |
| Übertrag               | 9,222,6                        | 101,980,4                      | 27,903          | 25,366        | 1,508            |

| Netze.                  | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|-------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                         |                                |                                |                 | Ende<br>1901. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag                | 9,222,5                        | 101,980,4                      | 27,903          | 25,366        | 1,508            |
| Oberriet . . . .        | 16,8                           | 74,1                           | 25              | 22            | 1                |
| Olten . . . . .         | 69,4                           | 878,0                          | 156             | 137           | 10               |
| Orbe . . . . .          | 52,5                           | 225,8                          | 58              | 55            | 2                |
| Oron . . . . .          | 17,7                           | 49,5                           | 17              | 17            | —                |
| Payerne . . . .         | 72,7                           | 281,5                          | 91              | 84            | 2                |
| Pfäffikon . . . .       | 39,0                           | 111,5                          | 59              | 56            | 4                |
| Pfungen . . . . .       | 23,4                           | 142,9                          | 34              | 26            | —                |
| Ponts-de-Martel .       | 8,8                            | 48,9                           | 22              | 21            | 1                |
| Porrentruy (Pruntrut)   | 130,6                          | 390,0                          | 181             | 164           | 11               |
| Ragaz . . . . .         | 134,1                          | 614,8                          | 118             | 108           | 4                |
| Rapperswil (St. Gallen) | 54,8                           | 302,6                          | 82              | 75            | 3                |
| Rebstein . . . .        | 4,5                            | 13,9                           | 11              | 9             | —                |
| Rehetobel . . . .       | 12,9                           | 54,2                           | 37              | 33            | 3                |
| Reichenau . . . .       | 3,8                            | 38,0                           | 17              | 14            | —                |
| Reigoldswil . . .       | 7,8                            | 21,2                           | 11              | 11            | —                |
| Reinach (Aargau)        | 52,4                           | 306,8                          | 116             | 104           | 4                |
| Rheineck . . . .        | 9,8                            | 45,1                           | 38              | 33            | 4                |
| Rheinfelden . . .       | 40,0                           | 140,8                          | 82              | 70            | 3                |
| Richterswil . . .       | 33,8                           | 188,8                          | 87              | 79            | 7                |
| Riggisberg . . . .      | 14,7                           | 96,8                           | 24              | 24            | 3                |
| Rolle . . . . .         | 48,2                           | 203,9                          | 110             | 100           | 4                |
| Romanshorn . . .        | 31,1                           | 154,6                          | 89              | 83            | 6                |
| Romont . . . . .        | 50,1                           | 159,6                          | 61              | 58            | 6                |
| Root . . . . .          | 4,8                            | 39,1                           | 18              | 18            | — 2              |
| Rorschach . . . .       | 55,7                           | 322,0                          | 196             | 177           | 13               |
| Rue . . . . .           | 11,2                           | 35,1                           | 13              | 13            | —                |
| Rüti (Zürich) . .       | 36,6                           | 163,6                          | 66              | 62            | 4                |
| Saignelégier . . .      | 35,0                           | 192,7                          | 58              | 57            | 13               |
| Salvan . . . . .        | 2,9                            | 23,6                           | 20              | 20            | 2                |
| St. Aubin (Neuchâtel)   | 18,7                           | 46,1                           | 35              | 34            | 4                |
| St. Beatenberg . .      | 1,1                            | 32,8                           | 21              | 21            | 2                |
| St. Cergues . . . .     | 2,1                            | 6,0                            | 10              | 10            | —                |
| Ste. Croix . . . .      | 21,0                           | 89,5                           | 51              | 45            | 1                |
| St. Gallen (St-Gall)    | 315,4                          | 5,415,8                        | 1,585           | 1,363         | 87               |
| Übertrag                | 10,652,9                       | 112,887,5                      | 31,502          | 28,569        | 1,710            |

| Netze.                 | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drühte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                        |                                |                                |                 | Ende<br>1901. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag               | 10,652,9                       | 112,887,5                      | 31,502          | 28,569        | 1,710            |
| St. Imier (St. Immer)  | 65,7                           | 486,6                          | 139             | 123           | 8                |
| St. Moritz-Dorf .      | 28,5                           | 445,8                          | 175             | 157           | 16               |
| St. Peterzell . .      | 8,5                            | 62,2                           | 22              | 18            | 1                |
| St. Ursanne . . .      | 16,8                           | 34,2                           | 21              | 21            | 3                |
| Sarnen . . . . .       | 34,7                           | 123,1                          | 38              | 39            | — 1              |
| Saxon . . . . .        | 16,6                           | 29,7                           | 18              | 16            | —                |
| Schaffhausen(Schaffh.) | 215,0                          | 1,506,4                        | 576             | 518           | 15               |
| Schleitheim . . .      | 12,1                           | 47,8                           | 23              | 22            | —                |
| Schuls . . . . .       | 7,7                            | 47,7                           | 33              | 30            | 6                |
| Schüpfen . . . .       | 18,9                           | 57,3                           | 24              | 22            | —                |
| Schüpfheim . . .       | 19,8                           | 86,0                           | 49              | 47            | 1                |
| Schwarzenburg . .      | 54,9                           | 172,5                          | 41              | 41            | 4                |
| Schwarzenegg . .       | 18,3                           | 46,6                           | 10              | 10            | —                |
| Schwyz . . . . .       | 34,2                           | 325,8                          | 54              | 52            | 3                |
| Seengen . . . . .      | 13,0                           | 44,6                           | 21              | 21            | —                |
| Sennwald . . . .       | 16,8                           | 77,5                           | 13              | 13            | —                |
| Sentier, le . . . .    | 45,8                           | 166,2                          | 88              | 87            | 4                |
| Sépey, le . . . . .    | 0,4                            | 29,9                           | 11              | 10            | 2                |
| Siebnen . . . . .      | 8,2                            | 28,8                           | 14              | 13            | —                |
| Sierre . . . . .       | 16,3                           | 81,1                           | 19              | 17            | —                |
| Sissach . . . . .      | 18,4                           | 53,0                           | 32              | 30            | 3                |
| Sion (Sitten) . . .    | 62,5                           | 256,1                          | 88              | 89            | 6                |
| Solothurn (Soleure)    | 179,2                          | 1,462,0                        | 397             | 350           | 20               |
| Sonceboz . . . . .     | 1,4                            | 21,0                           | 10              | 9             | 1                |
| Spiez . . . . .        | 30,6                           | 167,5                          | 46              | 42            | 6                |
| Stäfa . . . . .        | 15,3                           | 45,9                           | 35              | 34            | 4                |
| Stammheim . . . .      | 17,5                           | 36,8                           | 18              | 18            | —                |
| Stans . . . . .        | 31,2                           | 157,2                          | 40              | 40            | 4                |
| Steckborn . . . .      | 3,5                            | 44,1                           | 25              | 22            | 1                |
| Stein (Aargau) . .     | 14,6                           | 36,2                           | 12              | 12            | 4                |
| Stein a. Rh. . . .     | 20,5                           | 59,4                           | 48              | 45            | 1                |
| Steinen (Schwyz)       | 23,2                           | 79,8                           | 16              | 15            | 1                |
| Sumiswald . . . .      | 18,2                           | 65,0                           | 32              | 32            | 4                |
| Sursee . . . . .       | 3,8                            | 40,8                           | 32              | 31            | 2                |
| Übertrag               | 11,744,0                       | 119,311,1                      | 33,722          | 30,615        | 1,829            |

| Netze.            | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|-------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                   |                                |                                |                 | Ende<br>1901. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag          | 11,744,0                       | 119,311,1                      | 33,722          | 30,615        | 1,829            |
| Tavannes . . .    | 10,0                           | 37,8                           | 27              | 22            | 4                |
| Thalwil . . .     | 22,3                           | 141,4                          | 86              | 80            | —                |
| Thun (Thoune) .   | 128,1                          | 1,241,1                        | 309             | 285           | 13               |
| Thusis . . .      | 15,6                           | 81,1                           | 35              | 31            | 1                |
| Tramelan . . .    | 3,1                            | 8,8                            | 23              | 23            | 3                |
| Travers . . .     | 7,3                            | 29,7                           | 20              | 15            | —                |
| Triengen . . .    | 8,2                            | 27,0                           | 19              | 19            | —                |
| Turbenthal . . .  | 52,7                           | 184,6                          | 45              | 43            | 1                |
| Unterhallau . .   | 21,7                           | 84,4                           | 44              | 43            | —                |
| Unteriberg . . .  | 8,7                            | 16,1                           | 10              | 10            | —                |
| Unterwasser . .   | 2,7                            | 52,2                           | 11              | 10            | —                |
| Urnäsch . . .     | 12,0                           | 34,8                           | 20              | 18            | —                |
| Uster . . .       | 61,5                           | 336,1                          | 105             | 95            | 6                |
| Uznach . . .      | 18,7                           | 75,7                           | 48              | 45            | 11               |
| Uzwil . . .       | 25,8                           | 208,3                          | 80              | 71            | 3                |
| Vallorbe . . .    | 30,7                           | 128,5                          | 65              | 55            | 5                |
| Vättis . . .      | 0,5                            | 0,9                            | 4               | 4             | —                |
| Verrières, les .  | 4,8                            | 20,2                           | 15              | 15            | 2                |
| Vevey . . .       | 102,9                          | 1,705,0                        | 481             | 450           | 19               |
| Visp (Viège) . .  | 1,9                            | 36,3                           | 13              | 13            | —                |
| Vissoye . . .     | 5,8                            | 57,5                           | 11              | 12            | 1                |
| Vitznau . . .     | 12,6                           | 83,0                           | 20              | 18            | —                |
| Vouvry . . .      | 13,2                           | 33,2                           | 12              | 12            | 2                |
| Wädenswil . . .   | 21,6                           | 106,2                          | 95              | 78            | 12               |
| Wald (Zürich) .   | 44,7                           | 126,9                          | 79              | 62            | 3                |
| Waldenburg . .    | 12,2                           | 37,3                           | 21              | 22            | 1                |
| Waldkirch . . .   | 14,4                           | 44,3                           | 19              | 19            | —                |
| Wallenstadt . .   | 28,1                           | 152,0                          | 61              | 47            | 1                |
| Walzenhausen . .  | 13,4                           | 57,5                           | 30              | 29            | 2                |
| Wangen a. d. A. . | 18,8                           | 72,6                           | 46              | 42            | — 1              |
| Wängi (Thurgau)   | 14,0                           | 40,9                           | 19              | 18            | 1                |
| Wattenwil b. Thun | 19,8                           | 37,8                           | 15              | 15            | 3                |
| Weesen . . .      | 7,2                            | 18,9                           | 12              | 11            | —                |
| Weggis . . .      | 5,0                            | 27,4                           | 25              | 24            | 6                |
| Übertrag          | 12,512,5                       | 124,655,6                      | 35,647          | 32,371        | 1,928            |

| Netze.                              | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|-------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                                     |                                |                                |                 | Ende<br>1901. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag                            | 12,512,5                       | 124,655,6                      | 35,647          | 32,371        | 1,928            |
| Weinfelden . . .                    | 131,6                          | 436,4                          | 183             | 176           | 7                |
| Welschenrohr (Rosibres)             | 5,6                            | 9,7                            | 10              | 10            | —                |
| Wetzikon . . .                      | 28,8                           | 150,4                          | 84              | 76            | 6                |
| Wichtrach . . .                     | 51,3                           | 196,3                          | 64              | 62            | 6                |
| Wil (St. Gallen) .                  | 77,8                           | 324,8                          | 148             | 140           | 13               |
| Willisau . . .                      | 11,3                           | 97,7                           | 35              | 34            | —                |
| Wimmis . . .                        | 19,5                           | 70,5                           | 20              | 18            | —                |
| Winterthur . . .                    | 215,6                          | 3,814,9                        | 753             | 668           | 26               |
| Wohlen (Aargau)                     | 27,3                           | 165,7                          | 83              | 73            | 3                |
| Wolhusen . . .                      | 10,7                           | 51,7                           | 39              | 38            | 4                |
| Yverdon . . .                       | 123,9                          | 813,5                          | 200             | 179           | 4                |
| Yvonand . . .                       | 19,7                           | 41,5                           | 21              | 20            | 2                |
| Zell (Luzern) . .                   | 12,9                           | 52,9                           | 20              | 19            | 1                |
| Zermatt . . .                       | 1,1                            | 65,5                           | 13              | 13            | 2                |
| Zofingen . . .                      | 98,3                           | 342,7                          | 154             | 126           | 8                |
| Zug . . .                           | 100,4                          | 344,1                          | 229             | 214           | 3                |
| Zürich . . .                        | 1,131,9                        | 32,773,8                       | 6,405           | 5,663         | 210              |
| Zurzach . . .                       | 47,7                           | 130,8                          | 56              | 50            | 1                |
| Zuzwil . . .                        | 6,9                            | 37,6                           | 16              | 16            | 2                |
| Zweisimmen . .                      | 25,0                           | 83,4                           | 23              | 22            | 1                |
| Bestand am 31. De-<br>zember 1901 . | 14,659,5                       | 164,658,5                      | 44,203          | 39,988        | 2,227            |
| Bestand am 31. De-<br>zember 1900 . | 14,183,0                       | 132,595,0                      | 41,801          | 37,761        | —                |
| Vermehrung im<br>Jahr 1901 . .      | 476,5                          | 32,063,5                       | 2,402           | 2,227         | —                |
|                                     |                                |                                |                 |               |                  |

Tabelle II.

## Übersicht der Telephoneinrichtungen nach Kantonen.

| Kantone.                 | Ortschaften<br>mit<br>Telephon. | Central-<br>stationen. | Umschalte-<br>stationen. | Gemeinde-<br>stationen. |
|--------------------------|---------------------------------|------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Zürich . . . . .         | 439                             | 36                     | 30                       | 75                      |
| Bern . . . . .           | 720                             | 55                     | 86                       | 122                     |
| Luzern . . . . .         | 140                             | 20                     | 10                       | 9                       |
| Uri . . . . .            | 11                              | 5                      | 1                        | 1                       |
| Schwyz . . . . .         | 61                              | 11                     | 3                        | 2                       |
| Obwalden . . . . .       | 15                              | 3                      | 2                        | —                       |
| Nidwalden . . . . .      | 12                              | 2                      | 2                        | 2                       |
| Glarus . . . . .         | 35                              | 7                      | 2                        | 5                       |
| Zug . . . . .            | 23                              | 1                      | 4                        | 3                       |
| Freiburg . . . . .       | 221                             | 9                      | 21                       | 106                     |
| Solothurn . . . . .      | 112                             | 7                      | 8                        | 46                      |
| Baselstadt . . . . .     | 4                               | 1                      | 2                        | 2                       |
| Baselland . . . . .      | 64                              | 7                      | 5                        | 31                      |
| Schaffhausen . . . . .   | 39                              | 3                      | 6                        | 25                      |
| Appenzell A.-Rh. . . . . | 42                              | 6                      | 5                        | 1                       |
| Appenzell I.-Rh. . . . . | 9                               | 1                      | 2                        | —                       |
| St. Gallen . . . . .     | 245                             | 35                     | 17                       | 39                      |
| Graubünden . . . . .     | 79                              | 13                     | 4                        | 12                      |
| Aargau . . . . .         | 234                             | 19                     | 21                       | 62                      |
| Thurgau . . . . .        | 207                             | 14                     | 18                       | 43                      |
| Tessin . . . . .         | 51                              | 7                      | —                        | 6                       |
| Waadt . . . . .          | 440                             | 34                     | 38                       | 196                     |
| Wallis . . . . .         | 76                              | 13                     | 7                        | 8                       |
| Neuenburg . . . . .      | 110                             | 14                     | 8                        | 7                       |
| Genf . . . . .           | 96                              | 1                      | 11                       | 15                      |
| Total                    | 3485                            | 324                    | 313                      | 818                     |

## Bestand der Telephonkabel auf Ende 1901.

| Netze.                   | Linienlänge. <sup>1)</sup> | Adernlänge. <sup>2)</sup> |                            |                           |                           |                         |
|--------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|
|                          |                            | Interurbane<br>Kabel.     | Abonnen-<br>ten-<br>kabel. | Gesamtlänge<br>Ende 1901. | Gesamtlänge<br>Ende 1900. | Vermehrung<br>pro 1901. |
|                          | km.                        | km.                       | km.                        | km.                       | km.                       | km.                     |
| Aarau . . . . .          | 1,728                      | 25,760                    | 447,860                    | 473,620                   | 473,620                   | —                       |
| Altdorf (Gotthard) . . . | 16,550                     | 231,700                   | —                          | 231,700                   | 231,700                   | —                       |
| Baden . . . . .          | 2,185                      | —                         | 435,000                    | 435,000                   | 246,000                   | 189,000                 |
| Basel . . . . .          | 40,518                     | 448,264                   | 14,610,763                 | 15,059,027                | 10,581,698                | 4,477,329               |
| Bern . . . . .           | 34,313                     | 849,000                   | 9,820,914                  | 10,669,914                | 8,486,000                 | 2,183,914               |
| Biel . . . . .           | 7,576                      | 133,392                   | 1,302,972                  | 1,436,364                 | 690,584                   | 745,780                 |
| Burgdorf . . . . .       | 1,670                      | —                         | 270,320                    | 270,320                   | 270,320                   | —                       |
| Chaux-de-Fonds . . . .   | 44,199                     | 317,464                   | 2,805,360                  | 3,122,824                 | 2,932,932                 | 189,892                 |
| Chur . . . . .           | 0,365                      | 10,220                    | 37,960                     | 48,180                    | 48,180                    | —                       |
| Davos . . . . .          | 1,480                      | —                         | 358,560                    | 358,560                   | 358,560                   | —                       |
| Freiburg . . . . .       | 2,470                      | —                         | 485,000                    | 485,000                   | —                         | 485,000                 |
| Genf . . . . .           | 57,044                     | 171,136                   | 17,609,961                 | 17,781,097                | 13,059,201                | 4,721,896               |
| Interlaken . . . . .     | 3,507                      | 19,656                    | 418,302                    | 437,958                   | 92,290                    | 345,668                 |
| Kreuzlingen . . . . .    | 0,545                      | —                         | 95,800                     | 95,800                    | 95,800                    | —                       |
| Langenthal . . . . .     | 2,776                      | —                         | 273,978                    | 273,978                   | —                         | 273,978                 |
| Lausanne . . . . .       | 19,224                     | 272,020                   | 5,674,595                  | 5,946,615                 | 4,745,520                 | 1,201,095               |
| Liestal (Hauenstein) . . | 3,350                      | 107,800                   | —                          | 107,800                   | 107,800                   | —                       |
| Lugano . . . . .         | 7,256                      | 122,388                   | 1,426,324                  | 1,548,712                 | 1,534,312                 | 14,400                  |
| Luzern . . . . .         | 14,319                     | 346,648                   | 3,854,350                  | 4,200,998                 | 2,421,616                 | 1,779,382               |
| Meiringen . . . . .      | 0,881                      | 5,190                     | 27,394                     | 32,584                    | —                         | 32,584                  |
| Montreux . . . . .       | 9,310                      | 183,180                   | 2,348,914                  | 2,532,094                 | 2,518,036                 | 14,058                  |
| Neuenburg . . . . .      | 15,894                     | 261,324                   | 2,166,084                  | 2,427,358                 | 1,342,774                 | 1,084,584               |
| Oltén . . . . .          | 0,690                      | —                         | 276,000                    | 276,000                   | 276,000                   | —                       |
| Romanshorn . . . . .     | 0,604                      | —                         | 62,960                     | 62,960                    | —                         | 62,960                  |
| St. Gallen . . . . .     | 18,733                     | 253,680                   | 3,953,640                  | 4,207,320                 | 3,650,422                 | 556,898                 |
| Schaffhausen . . . . .   | 7,092                      | —                         | 1,871,732                  | 1,871,732                 | 592,860                   | 1,278,872               |
| Schwyz . . . . .         | 1,900                      | —                         | 185,100                    | 185,100                   | 185,100                   | —                       |
| Solothurn . . . . .      | 3,677                      | 114,156                   | 461,080                    | 575,236                   | —                         | 575,236                 |
| Thun . . . . .           | 3,712                      | 52,892                    | 513,009                    | 565,901                   | 387,541                   | 178,360                 |
| Vivis . . . . .          | 4,979                      | 75,474                    | 1,144,050                  | 1,219,524                 | 1,041,306                 | 178,218                 |
| Winterthur . . . . .     | 8,585                      | 208,992                   | 2,369,086                  | 2,578,078                 | 2,524,334                 | 53,744                  |
| Zürich . . . . .         | 54,131                     | 688,656                   | 31,194,906                 | 31,883,562                | 29,341,644                | 2,541,918               |
| Total                    | 391,738                    | 4898,992                  | 106,501,924                | 111,400,916               | 88,236,150                | 23,164,766              |

<sup>1)</sup> Gesamtlänge der verschiedenen Liniensektionen, welche einen oder mehrere Kabelkanäle enthalten. <sup>2)</sup> Länge der Doppeladern zweimal gezählt.

## Ausgelegte, aber noch nicht im Betrieb stehende Kabel.

| Netze.               | Länge der unterirdischen Linien. <sup>1)</sup> | Interurbane Kabel.                          |                                                      | Abonnentenkabel.                       |                                             |                                                      | Gesamtlänge der Kabeladern. (Doppeladern zweimal gezählt.) |
|----------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
|                      |                                                | Doppeladriges Kabel. Länge der Doppeladern. | Totallänge der Adern. (Doppeladern zweimal gezählt.) | Einfachadriges Kabel. Länge der Adern. | Doppeladriges Kabel. Länge der Doppeladern. | Totallänge der Adern. (Doppeladern zweimal gezählt.) |                                                            |
|                      | km.                                            | km.                                         | km.                                                  | km.                                    | km.                                         | km.                                                  | km.                                                        |
| Aarau . . . . .      | —                                              | —                                           | —                                                    | —                                      | —                                           | —                                                    | —                                                          |
| Altdorf (Gotthard) . | —                                              | —                                           | —                                                    | —                                      | —                                           | —                                                    | —                                                          |
| Baden . . . . .      | 1,215                                          | —                                           | —                                                    | —                                      | 93,100                                      | 186,200                                              | 186,200                                                    |
| Basel . . . . .      | 0,438                                          | —                                           | —                                                    | —                                      | 213,900                                     | 427,800                                              | 427,800                                                    |
| Bern . . . . .       | 4,821                                          | 74,326                                      | 148,652                                              | —                                      | 1,013,420                                   | 2,026,840                                            | 2,175,492                                                  |
| Biel . . . . .       | 4,745                                          | 19,068                                      | 38,136                                               | —                                      | 385,827                                     | 771,654                                              | 809,790                                                    |
| Burgdorf . . . . .   | 1,670                                          | —                                           | —                                                    | —                                      | 135,160                                     | 270,320                                              | 270,320                                                    |
| Chaux-de-Fonds . .   | 7,019                                          | 106,246                                     | 212,492                                              | —                                      | —                                           | —                                                    | 212,492                                                    |
| Chur . . . . .       | —                                              | —                                           | —                                                    | —                                      | —                                           | —                                                    | —                                                          |
| Davos . . . . .      | —                                              | —                                           | —                                                    | —                                      | —                                           | —                                                    | —                                                          |
| Freiburg . . . . .   | 2,470                                          | —                                           | —                                                    | —                                      | 242,500                                     | 485,000                                              | 485,000                                                    |
| Genf . . . . .       | 19,476                                         | —                                           | —                                                    | 167,238                                | 2,702,377                                   | 5,571,992                                            | 5,571,992                                                  |
| Interlaken . . . .   | 2,450                                          | 9,828                                       | 19,656                                               | —                                      | 163,006                                     | 326,012                                              | 345,668                                                    |
| Kreuzlingen . . . .  | —                                              | —                                           | —                                                    | —                                      | —                                           | —                                                    | —                                                          |
| Langenthal . . . .   | 2,776                                          | —                                           | —                                                    | —                                      | 136,989                                     | 273,978                                              | 273,978                                                    |
| Lausanne . . . . .   | 3,999                                          | —                                           | —                                                    | —                                      | 562,160                                     | 1,124,320                                            | 1,124,320                                                  |
| Liestal (Hauenstein) | —                                              | —                                           | —                                                    | —                                      | —                                           | —                                                    | —                                                          |
| Lugano . . . . .     | 0,108                                          | —                                           | —                                                    | —                                      | 7,200                                       | 14,400                                               | 14,400                                                     |
| Luzern . . . . .     | 2,200                                          | 50,624                                      | 101,248                                              | —                                      | 288,340                                     | 576,680                                              | 677,728                                                    |
| Meiringen . . . . .  | 0,881                                          | 2,595                                       | 5,190                                                | —                                      | 13,697                                      | 27,394                                               | 32,584                                                     |
| Montreux . . . . .   | 0,225                                          | —                                           | —                                                    | —                                      | 23,900                                      | 47,800                                               | 47,800                                                     |
| Neuenburg . . . . .  | 5,328                                          | 27,790                                      | 55,580                                               | —                                      | 445,690                                     | 891,380                                              | 946,960                                                    |
| Oltén . . . . .      | —                                              | —                                           | —                                                    | —                                      | —                                           | —                                                    | —                                                          |
| Romanshorn . . . .   | —                                              | —                                           | —                                                    | —                                      | —                                           | —                                                    | —                                                          |
| St. Gallen . . . . . | 5,683                                          | 26,600                                      | 53,200                                               | —                                      | 394,680                                     | 789,360                                              | 842,560                                                    |
| Schaffhausen . . . . | 4,224                                          | —                                           | —                                                    | —                                      | 674,956                                     | 1,349,912                                            | 1,349,912                                                  |
| Schwyz . . . . .     | —                                              | —                                           | —                                                    | —                                      | —                                           | —                                                    | —                                                          |
| Solothurn . . . . .  | 3,677                                          | 57,078                                      | 114,156                                              | —                                      | 230,540                                     | 461,080                                              | 575,236                                                    |
| Thun . . . . .       | —                                              | —                                           | —                                                    | —                                      | —                                           | —                                                    | —                                                          |
| Vivis . . . . .      | 0,618                                          | 16,912                                      | 33,824                                               | —                                      | 166,870                                     | 333,740                                              | 367,564                                                    |
| Winterthur . . . . . | —                                              | —                                           | —                                                    | —                                      | —                                           | —                                                    | —                                                          |
| Zürich . . . . .     | 11,181                                         | 10,872                                      | 20,744                                               | —                                      | 2,646,089                                   | 5,292,178                                            | 5,312,922                                                  |
|                      | 85,154                                         | 401,439                                     | 802,878                                              | 167,238                                | 10,540,801                                  | 21,247,840                                           | 22,050,718                                                 |

<sup>1)</sup> Gesamtlänge der verschiedenen Liniensektionen, welche einen oder mehrere Kabelkanäle enthalten.

| Netze.                   | Rohrleitungen.               |                           | Zoreskanäle.                 |                           | Einstiegsschächte.           |                           | Spleissmuffen.<br>Inklusive Abschlusskästchen. |                           | Erdkabel-Überführungen.      |                           |                              |                           |                                                 |                           |
|--------------------------|------------------------------|---------------------------|------------------------------|---------------------------|------------------------------|---------------------------|------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------|---------------------------|------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------|
|                          | Erstellt im<br>Berichtsjahr. | Bestand auf<br>Ende 1901. | Erstellt im<br>Berichtsjahr. | Bestand auf<br>Ende 1901. | Erstellt im<br>Berichtsjahr. | Bestand auf<br>Ende 1901. | Erstellt im<br>Berichtsjahr.                   | Bestand auf<br>Ende 1901. | Säulen.                      |                           | Dachständer.                 |                           | Verteilkasten.<br>Für direkte Kabelzuführungen. |                           |
|                          |                              |                           |                              |                           |                              |                           |                                                |                           | Erstellt im<br>Berichtsjahr. | Bestand auf<br>Ende 1901. | Erstellt im<br>Berichtsjahr. | Bestand auf<br>Ende 1901. | Erstellt im<br>Berichtsjahr.                    | Bestand auf<br>Ende 1901. |
|                          | Meter.                       | Meter.                    | Meter.                       | Meter.                    | Anzahl.                      | Anzahl.                   | Anzahl.                                        | Anzahl.                   | Anzahl.                      | Anzahl.                   | Anzahl.                      | Anzahl.                   | Anzahl.                                         | Anzahl.                   |
| Aarau . . . . .          | —                            | —                         | —                            | 1,803                     | —                            | —                         | —                                              | 17                        | —                            | 3                         | —                            | —                         | —                                               | —                         |
| Altdorf . . . . .        | —                            | —                         | —                            | 901                       | —                            | —                         | —                                              | 22                        | —                            | —                         | —                            | —                         | —                                               | —                         |
| Baden . . . . .          | —                            | —                         | 1,220                        | 2,135                     | —                            | —                         | 8                                              | 15                        | 2                            | 5                         | 3                            | 3                         | —                                               | —                         |
| Basel . . . . .          | 5,819                        | 22,588                    | 4,064                        | 13,582                    | 76                           | 257                       | 189                                            | 537                       | 58                           | 68                        | 30                           | 39                        | —                                               | —                         |
| Bern . . . . .           | 739                          | 6,069                     | 4,365                        | 28,228                    | 8                            | 77                        | 65                                             | 369                       | 26                           | 76                        | 15                           | 19                        | 3                                               | 6                         |
| Biel . . . . .           | —                            | —                         | 3,698                        | 7,978                     | —                            | —                         | 30                                             | 74                        | 17                           | 29                        | —                            | 1                         | —                                               | —                         |
| Burgdorf . . . . .       | —                            | —                         | —                            | 1,733                     | —                            | —                         | —                                              | 9                         | —                            | 7                         | —                            | —                         | —                                               | —                         |
| Chaux-de-Fonds . . . . . | —                            | —                         | 7,509                        | 13,919                    | —                            | —                         | 41                                             | 359                       | 4                            | 8                         | 8                            | 8                         | 9                                               | 157                       |
| Chur . . . . .           | —                            | —                         | —                            | 350                       | —                            | —                         | —                                              | 4                         | —                            | 1                         | —                            | —                         | —                                               | —                         |
| Davos . . . . .          | —                            | —                         | —                            | 1,480                     | —                            | —                         | —                                              | 17                        | —                            | 2                         | —                            | —                         | —                                               | —                         |
| Freiburg . . . . .       | —                            | —                         | 2,446                        | 2,446                     | —                            | —                         | 49                                             | 49                        | —                            | —                         | 15                           | 15                        | 6                                               | 6                         |
| Genf . . . . .           | —                            | 6,790                     | 15,959                       | 48,744                    | —                            | 79                        | 86                                             | 594                       | 4                            | 53                        | 6                            | 39                        | 4                                               | 12                        |
| Interlaken . . . . .     | —                            | 9                         | 2,450                        | 3,599                     | —                            | —                         | 8                                              | 15                        | 3                            | 6                         | —                            | —                         | —                                               | —                         |
| Kreuzlingen . . . . .    | —                            | —                         | —                            | 545                       | —                            | —                         | —                                              | 3                         | —                            | 2                         | —                            | —                         | —                                               | —                         |
| Langenthal . . . . .     | 5                            | 5                         | 2,764                        | 2,764                     | —                            | —                         | 8                                              | 8                         | —                            | —                         | —                            | —                         | —                                               | —                         |
| Lausanne . . . . .       | —                            | 4,634                     | 5,930                        | 14,239                    | —                            | 58                        | 30                                             | 164                       | 30                           | 52                        | 1                            | 6                         | 5                                               | 5                         |
| Liestal . . . . .        | —                            | —                         | —                            | 616                       | —                            | —                         | —                                              | 7                         | —                            | 2                         | —                            | —                         | —                                               | —                         |
| Lugano . . . . .         | —                            | —                         | —                            | 7,162                     | —                            | —                         | 11                                             | 45                        | —                            | 14                        | 1                            | 5                         | —                                               | —                         |
| Luzern . . . . .         | —                            | 1,647                     | 6,132                        | 13,655                    | 1                            | 20                        | 29                                             | 154                       | 1                            | 15                        | —                            | 4                         | —                                               | —                         |
| Meiringen . . . . .      | 7                            | 7                         | 853                          | 853                       | —                            | —                         | 5                                              | 5                         | —                            | —                         | —                            | —                         | —                                               | —                         |
| Montreux . . . . .       | —                            | 60                        | —                            | 7,045                     | —                            | 4                         | 58                                             | 108                       | —                            | 19                        | —                            | 2                         | —                                               | 2                         |
| Neuenburg . . . . .      | —                            | 2,617                     | 4,696                        | 12,300                    | —                            | 40                        | 44                                             | 114                       | 15                           | 32                        | —                            | 1                         | —                                               | —                         |
| Oltén . . . . .          | —                            | —                         | —                            | 626                       | —                            | —                         | —                                              | 4                         | —                            | —                         | —                            | 1                         | —                                               | —                         |
| Romanshorn . . . . .     | 7                            | 7                         | 597                          | 597                       | —                            | —                         | 7                                              | 7                         | 3                            | 3                         | —                            | —                         | —                                               | —                         |
| St-Gallen . . . . .      | 469                          | 1,677                     | 2,168                        | 13,120                    | 7                            | 24                        | 75                                             | 187                       | 6                            | 28                        | 5                            | 11                        | —                                               | —                         |
| Schaffhausen . . . . .   | 4                            | 4                         | 4,224                        | 7,102                     | —                            | —                         | 13                                             | 43                        | —                            | 4                         | —                            | 1                         | —                                               | —                         |
| Schwyz . . . . .         | —                            | —                         | —                            | 1,860                     | —                            | —                         | —                                              | 5                         | —                            | 1                         | —                            | —                         | —                                               | —                         |
| Solothurn . . . . .      | 4                            | 4                         | 3,657                        | 3,657                     | —                            | —                         | 31                                             | 31                        | 10                           | 10                        | —                            | —                         | —                                               | —                         |
| Thun . . . . .           | —                            | —                         | 971                          | 3,698                     | —                            | —                         | 5                                              | 23                        | 5                            | 8                         | —                            | 2                         | —                                               | —                         |
| Vivis . . . . .          | —                            | 1,477                     | 829                          | 4,235                     | —                            | 16                        | 25                                             | 63                        | 1                            | 11                        | —                            | 5                         | —                                               | —                         |
| Winterthur . . . . .     | —                            | 912                       | 456                          | 7,453                     | —                            | 12                        | 35                                             | 88                        | 1                            | 19                        | —                            | 6                         | —                                               | —                         |
| Zürich . . . . .         | 1,374                        | 41,418                    | 2,205                        | 14,560                    | 27                           | 600                       | 43                                             | 792                       | 7                            | 118                       | —                            | 23                        | 7                                               | 23                        |
| Erstellt im Berichtsjahr | 8,428                        |                           | 77,193                       |                           | 119                          |                           | 895                                            |                           | 193                          |                           | 85                           |                           | 34                                              |                           |
| Bestand auf Ende 1901    |                              | 89,925                    |                              | 242,985                   |                              | 1187                      |                                                | 3932                      |                              | 596                       |                              | 191                       |                                                 | 211                       |

#### 4. Kabelanlagen.

Über den Stand der unterirdischen Kabelanlagen auf Ende 1901, sowie die Vermehrung derselben im Berichtsjahre, geben die beiliegenden Tabellen III bis VIII Aufschluß. Tabelle VII zeigt für eine Anzahl Netze das Verhältnis der unterirdischen zu den oberirdischen Adern, resp. Drahtlängen (Reserveadern inbegriffen), nach dem Bestande auf 31. Dezember 1901, während Tabelle VIII für die gleichen Netze eine Vergleichung giebt zwischen den Zahlen der ganz oder teilweise unterirdisch und der oberirdisch angeschlossenen Abonnenten.

Einzelne Posten obiger Tabellen erscheinen gegenüber den entsprechenden des Vorjahres rektifiziert; es beruhen diese Modifikationen zum Teil auf notwendig gewordenen Übertragungen aus dem Telephonetat auf den Telegraphenetat, zum Teil auf unrichtiger Auffassung der vorgeschriebenen Art und Weise der Zählung und Rubrizierung seitens einzelner Telephonnetze.

Es mag hier noch bemerkt werden und es geht dies auch aus Tabelle VIII hervor, daß die unterirdische Verlegung der großen Luftstränge in den größern Netzen, besonders in Bern, Genf, Lausanne, Luzern und Winterthur erheblich vorgeschritten ist, währenddem dieselbe im Netze Zürich als nahezu vollendet bezeichnet werden kann.

Tabelle VII.

| Netze.                   | Gesamtdrahtlänge<br>der oberirdischen<br>und der<br>unterirdischen<br>Leitungen.<br>(Tabellen I. und V.) | Gesamtdadern-<br>länge der<br>unterirdischen<br>Leitungen.<br>(Tabelle III.) | Gesamtdraht-<br>länge der<br>oberirdischen<br>Leitungen. |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
|                          | km.                                                                                                      | km.                                                                          | km.                                                      |
| Aarau . . . . .          | 2,137,0                                                                                                  | 473,6                                                                        | 1663,4                                                   |
| Baden . . . . .          | 1,268,2                                                                                                  | 435,0                                                                        | 833,2                                                    |
| Basel . . . . .          | 19,640,3                                                                                                 | 15,059,0                                                                     | 4581,3                                                   |
| Bern . . . . .           | 14,889,7 *                                                                                               | 10,669,9                                                                     | 4219,3                                                   |
| Biel . . . . .           | 2,850,2 *                                                                                                | 1,436,4                                                                      | 1413,8                                                   |
| Burgdorf . . . . .       | 927,5                                                                                                    | 270,3                                                                        | 657,2                                                    |
| Chaux-de-Fonds . . . . . | 3,891,1 *                                                                                                | 3,122,8                                                                      | 768,3                                                    |
| Chur . . . . .           | 474,8                                                                                                    | 48,2                                                                         | 426,6                                                    |
| Davos-Platz . . . . .    | 554,2                                                                                                    | 358,6                                                                        | 195,6                                                    |
| Freiburg . . . . .       | 1,739,2                                                                                                  | 485,0                                                                        | 1254,2                                                   |
| Genf . . . . .           | 22,195,5                                                                                                 | 17,781,1                                                                     | 4414,4                                                   |
| Interlaken . . . . .     | 906,9                                                                                                    | 438,0                                                                        | 468,9                                                    |
| Kreuzlingen . . . . .    | 366,4                                                                                                    | 95,8                                                                         | 270,6                                                    |
| Langenthal . . . . .     | 727,2                                                                                                    | 274,0                                                                        | 453,2                                                    |
| Lausanne . . . . .       | 9,351,9                                                                                                  | 5,946,6                                                                      | 3405,3                                                   |
| Lugano . . . . .         | 1,878,4                                                                                                  | 1,548,7                                                                      | 329,7                                                    |
| Luzern . . . . .         | 6,553,8                                                                                                  | 4,201,0                                                                      | 2352,3                                                   |
| Meiringen . . . . .      | 77,8                                                                                                     | 32,6                                                                         | 45,2                                                     |
| Montreux . . . . .       | 3,169,2                                                                                                  | 2,532,1                                                                      | 637,1                                                    |
| Neuenburg . . . . .      | 3,681,9 *                                                                                                | 2,427,4                                                                      | 1254,5                                                   |
| Oltén . . . . .          | 878,0                                                                                                    | 276,0                                                                        | 602,0                                                    |
| Romanshorn . . . . .     | 154,6                                                                                                    | 63,0                                                                         | 91,6                                                     |
| St. Gallen . . . . .     | 6,257,9                                                                                                  | 4,207,3                                                                      | 2050,6                                                   |
| Schaffhausen . . . . .   | 2,856,3                                                                                                  | 1,871,7                                                                      | 984,6                                                    |
| Schwyz . . . . .         | 325,3                                                                                                    | 185,1                                                                        | 140,7                                                    |
| Solothurn . . . . .      | 2,037,2                                                                                                  | 575,2                                                                        | 1462,0                                                   |
| Thun . . . . .           | 1,241,1                                                                                                  | 565,9                                                                        | 675,2                                                    |
| Vivis . . . . .          | 2,072,6                                                                                                  | 1,219,5                                                                      | 853,1                                                    |
| Winterthur . . . . .     | 3,814,9                                                                                                  | 2,578,1                                                                      | 1236,3                                                   |
| Zürich . . . . .         | 38,094,9 *                                                                                               | 31,883,6                                                                     | 6211,3                                                   |

\* Mit Inbegriff der auf Seite 632 erwähnten oberirdischen Drähte, die am 31. Dezember 1901 erstellt, aber noch nicht dem Betrieb übergeben waren.

Tabelle VIII.

| Netze                    | Total<br>der<br>Abonnemente | Davon sind angeschlossen |                  |
|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------|
|                          |                             | unter-<br>irdisch        | ober-<br>irdisch |
| Aarau . . . . .          | 394                         | 87                       | 307              |
| Baden . . . . .          | 260                         | 70                       | 190              |
| Basel . . . . .          | 3661                        | 1849                     | 1812             |
| Bern . . . . .           | 2317                        | 1378                     | 939              |
| Biel . . . . .           | 658                         | 126                      | 532              |
| Chaux-de-Fonds . . . . . | 919                         | 399                      | 520              |
| Chur . . . . .           | 212                         | 36                       | 176              |
| Davos-Platz . . . . .    | 239                         | 138                      | 101              |
| Genf . . . . .           | 4259                        | 2867                     | 1392             |
| Interlaken . . . . .     | 229                         | 70                       | 159              |
| Kreuzlingen . . . . .    | 108                         | 35                       | 73               |
| Lausanne . . . . .       | 1690                        | 1047                     | 643              |
| Lugano . . . . .         | 227                         | 186                      | 41               |
| Luzern . . . . .         | 1084                        | 809                      | 275              |
| Montreux . . . . .       | 501                         | 354                      | 147              |
| Neuenburg . . . . .      | 741                         | 188                      | 553              |
| Olten . . . . .          | 137                         | 83                       | 54               |
| Romanshorn . . . . .     | 83                          | 26                       | 57               |
| St. Gallen . . . . .     | 1363                        | 741                      | 622              |
| Schaffhausen . . . . .   | 518                         | 260                      | 258              |
| Schwyz . . . . .         | 52                          | 10                       | 42               |
| Thun . . . . .           | 285                         | 82                       | 203              |
| Vivis . . . . .          | 450                         | 124                      | 326              |
| Winterthur . . . . .     | 668                         | 446                      | 222              |
| Zürich . . . . .         | 5663                        | 4990                     | 673              |

## 5. Starkstromanlagen.

Im Berichtsjahre wurden 145 Starkstromvorlagen eingereicht und erledigt (gegenüber 142 im Vorjahre), nämlich für

- 58 Neuanlagen (17 selbständige Anlagen),
- 82 Erweiterungen und
- 5 Umänderungen.

Die 58 Neuanlagen umfassen:

- 23 Beleuchtungsanlagen, wovon 3 mit Gleich- und 20 mit Wechselstrom,
- 8 Anlagen für Kraftübertragung, wovon 4 mit Gleich- und 4 mit Wechselstrom,
- 24 Anlagen für Abgabe von Licht und Kraft, wovon 2 mit Gleich- und 22 mit Wechselstrom,
- 3 elektrische Bahnen (Gleichstrom).

Bezüglich der Arbeitsleistung (beziehungsweise des Konsums) zerfallen die Neuanlagen in

|                |       |         |          |                 |
|----------------|-------|---------|----------|-----------------|
| 48 Anlagen von | 1 bis | 100 KW. | zusammen | 1201 KW.        |
| 10             | "     | " 100   | "        | 2424            |
|                |       | " 1000  | "        | "               |
| Gesamt         |       |         |          | <u>3625 KW.</u> |

Hiervon sind aus neu erstellten Centralen entnommen 2054 KW. und aus bereits bestehenden oder im Bau begriffenen 1571 KW.

Für elektrische Bahnen wurden die folgenden Vorlagen behandelt und erledigt:

1. Chemin de fer électrique Bex-Gryon-Villars:  
Strecke Gryon-Villars.
2. Basler Straßenbahnen:  
Provisorische Strecke Austrasse-Schützenmattstraße.
3. Elektrische Straßenbahn Aarau-Schöftland.
4. Chemin de fer électrique Montreux-Oberland bernois:  
Strecke Montreux-Les Avants.
5. Berner Straßenbahnen:  
Strecke Bärengraben-Friedhof (Umbau für den elektrischen Betrieb),  
Strecke Burgernziel-Breitenrain (Neubau).

## 6. Tramways Neuchâtel:

Strecke Neuchâtel-Vauseyon,  
 Strecke Vauseyon-Valangin,  
 Strecke Vauseyon-Peseux.

## 7. Schaffhauser Straßenbahnen:

Strecke Bahnhof-Breite.

## 8. Compagnie Genevoise des Tramways électriques (Umbau für den elektrischen Betrieb der folgenden Strecken):

Boulevard de Plainpalais-Jonction,  
 Rondpoint de Plainpalais-Place Cornavin,  
 Genève-Hermance-Corsier,  
 Genève-Vernier,  
 Genève-Lancy.

Außer den erwähnten Vorlagen sind ferner im Berichtsjahre eingereicht worden die Pläne der folgenden Werke:

Elektrizitätswerk Beznau und  
 Entreprise des forces motrices du Rhône à St. Maurice.

Diese beiden Anlagen, sowie eine Anzahl kleinerer Projekte sind erst im Bau begriffen.

Es wurden im Berichtsjahre zur Kontrollierung von 83 Starkstromanlagen 145 Inspektionen vorgenommen, wobei hauptsächlich die Kreuzungen der eidgenössischen Telegraphen- und Telephonleitungen mit Hochspannungsanlagen und elektrischen Bahnen berücksichtigt wurden.

## 6. Apparate.

Auf Ende 1901 standen folgende Telegraphenapparate im Betriebe:

- 960 Morseapparate für Arbeitsstrombetrieb (Vermehrung 7),
- 921       "               "       Ruhestrombetrieb (Verminderung 4),
- 5 Klopfer,
- 69 Hughesapparate (Vermehrung 4),
- 1 Baudot-Zweifachapparat,
- 250 Relais,
- 27 Telephonstationen an Stelle von Telegraphenapparaten.

Von den am Schlusse des Berichtsjahres bestehenden 385 Telegraphenleitungen sind mit Arbeitsstromapparaten betrieben 279, mit Ruhestromapparaten 106.

Das in den dafür bestimmten Lokalen des neuen Postgebäudes in Lausanne neu montierte Telegraphenbureau konnte am 19. Januar 1901 bezogen werden. Dieses Bureau ist nun mit 3 Hughesapparaten ausgerüstet, welche bei starkem Verkehr zur Bedienung der Bureaux Genf, Bern und Luzern verwendet werden.

Zum Telegraphenbetriebe wurden im ganzen 25,118 Zinkkohlen-, 2854 Callaud- und 909 Barbier-elemente, sowie 5 Accumulatoren-batterien von je 50 Elementen benutzt.

Die Telephonnetze zählen 44,203 Stationen (Vermehrung 2402) und 1029 Umschalter in den Central- und Umschaltstationen (Vermehrung 21).

Außerhalb der eigentlichen Telephonnetze gelegene unabhängige Verbindungen sind auf Ende des Berichtsjahres 5 mit zusammen 11 Stationen zu verzeichnen.

Vom Centralmagazin wurden teils für Neueinrichtungen, teils zur Auswechslung reparaturbedürftiger Apparate abgegeben:

|                                   | 1901. | 1900. |
|-----------------------------------|-------|-------|
| Morseapparate . . . . .           | 142   | 172   |
| Hughesapparate . . . . .          | 21    | 19    |
| Relais . . . . .                  | 14    | 26    |
| Telephonstationen . . . . .       | 4042  | 4829  |
| Umschalter für Centralstationen . | 130   | 160   |
| Separatglocken (Wecker) . . .     | 2118  | 2424  |

Die Statistik über Blitzschädigungen an Telegraphenapparaten ergibt für das verflossene Jahr folgende Zahlen:

|                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------|----|
| Morseapparate . . . . .                                          | 12 |
| Hughesapparate . . . . .                                         | 2  |
| Telephonstationen (an Stelle von Telegraphenapparaten) . . . . . | 1  |
| Bussolen . . . . .                                               | 15 |
| Andere Apparate . . . . .                                        | 4  |

#### Blitzplatten:

|                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------|-----|
| Zerstörte Apparate . . . . .                                       | 2   |
| Erdschlüsse in Blitzplatten . . . . .                              | 239 |
| Unterbrechungen des Schmelzdrahtes bei Kabelblitzplatten . . . . . | 35  |

# Protoktoren:

|                                           |     |
|-------------------------------------------|-----|
| Zerstörte Apparate . . . . .              | 10  |
| Unterbrechungen der Leitungssicherung . . | 267 |
| Unterbrechungen der Apparatensicherung .  | 116 |

Am 15. Juni dieses Jahres hat eine starke atmosphärische Entladung den Telegraphendraht Bellinzona-Fusio zwischen Avegno und Maggia auf einer Länge von 600 m. vollständig geschmolzen. Eine Stange wurde in Stücke zerschlagen und im nahen Bureau Avegno der Einführungsdraht sowie die Sicherungsröhren zerstört.

Die Gesamtzahl der an den Telephonapparaten aufgetretenen Störungen, sowie die darin inbegriffene Zahl der durch Blitz und Starkstrom herbeigeführten Störungsfälle, sind aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich:

|                                                              | Gesamtzahl<br>der<br>Störungen | Davon verursacht<br>durch<br>Blitz | durch<br>Starkstrom |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|---------------------|
| Umschalter . . . . .                                         | 9801                           | 109                                | 10                  |
| (Tableaux, Wechselgestelle, Multipel, interurbane Gestelle.) |                                |                                    |                     |
| Induktor:                                                    |                                |                                    |                     |
| Induktor . . . . .                                           | 1705                           | 77                                 | —                   |
| Gabel . . . . .                                              | 1614                           | —                                  | —                   |
| Glocke . . . . .                                             | 2004                           | 63                                 | 2                   |
| Mikrophon:                                                   |                                |                                    |                     |
| Mikrophon . . . . .                                          | 6869                           | 20                                 | 2                   |
| Batterie . . . . .                                           | 5313                           | —                                  | —                   |
| Telephon:                                                    |                                |                                    |                     |
| Telephon . . . . .                                           | 2004                           | 7                                  | —                   |
| Schnüre . . . . .                                            | 7097                           | 2                                  | —                   |
| Separatglocke . . . . .                                      | 930                            | 45                                 | —                   |
| Translator . . . . .                                         | 828                            | 310                                | 4                   |
| Aufrufbatterie . . . . .                                     | 9                              | —                                  | —                   |
| Polwechsler . . . . .                                        | 18                             | —                                  | —                   |
| Erdschlüsse in Blitzplatten . . .                            | 1931                           | 1407                               | 13                  |
| Unterbrechungen der Leitungssicherung . . . . .              | 3118                           | 2492                               | 102                 |
| Unterbrechungen der Apparatensicherung . . . . .             | 2783                           | 2076                               | 92                  |

Ein Blitzschlag von außerordentlicher Heftigkeit hat am 29. Juli 1901 die Einführungsdrähte des Telegraphen- und Telephonbureaus Locarno entzündet und die von den Sicherungen zu den Umschaltapparaten führenden Kabel zum Teil beschädigt. Alle telegraphischen und telephonischen Verbindungen waren unterbrochen. Ein für solche Fälle bereitstehender Extingueur ermöglichte ein rasches Löschen des Feuers, so daß größerer Schaden verhütet werden konnte.

Eine ähnliche Störung durch atmosphärische Entladung ist am 31. Juli in der Centralstation des Netzes Aubonne vorgekommen.

Außerdem wurden von besonders heftigen Gewittern, die eine außergewöhnlich große Zahl von Unterbrechungen der Sicherungsapparate zur Folge hatten, betroffen:

- am 30. Juni das Netz Winterthur,
- am 2. September das Netz Freiburg und
- am 30. September das Netz St. Gallen.

## 7. Bureaux.

Im Jahre 1901 wurden neu eröffnet:

- 2 Staats- und } Telegraphenbureaux,
- 1 Privat- }
- 22 Gemeindetelephonstationen mit Telegraphendienst,
- 1 Aufgabebureau.

Aufgehoben wurden:

- 6 Telegraphenbureaux (inklusive 1 Sommerbureau),
- 7 Gemeindetelephonstationen mit Telegraphendienst,
- 1 Aufgabebureau.

Umgewandelt wurden:

- 4 Telegraphenbureaux (inklusive 1 Bahnbureau) in Gemeindetelephonstationen,
- 1 Privat- in ein Staatsbureau.

Das Telegraphen- und Telephonbureau Biel wurde, unter gleichzeitiger Trennung der beiden Dienstzweige, von der II. in die I. Klasse und diejenigen von Altdorf, Chiasso und Langnau (Bern) von der III. in die II. Klasse erhoben.

Überdies wurden 5 neue Telephoncentralstationen III. Klasse, sowie 8 Umschaltstationen in Betrieb gesetzt, 1 Umschaltstation in eine Centralstation umgewandelt und eine andere aufgehoben.

Im Vergleich zum Vorjahr ergeben sich folgende Bureauzahlen:

| Telegraph                                                 |           | Bestand<br>Ende 1900 | Ver-<br>mehrung | Ver-<br>minderung | Bestand<br>Ende 1901 |
|-----------------------------------------------------------|-----------|----------------------|-----------------|-------------------|----------------------|
| Bureaux                                                   | I. Klasse | 15                   | 1               | —                 | 16                   |
| „                                                         | II. „     | 41                   | 3               | 1                 | 43                   |
| „                                                         | III. „    | 1104                 | 3               | 11                | 1096                 |
| Sommerbureaux                                             |           | 83                   | —               | 1                 | 82                   |
| Eisenbahnbureaux                                          |           | 66                   | —               | 1                 | 65                   |
| Gemeindetelephon-<br>stationen mit Tele-<br>graphendienst |           | 799                  | 26              | 7                 | 818                  |
| Total der Telegraphen-<br>bureaux                         |           | 2108                 | 33              | 21                | 2120                 |
| Aufgabebureaux                                            |           | 78                   | 1               | 1                 | 78                   |
|                                                           |           | 2186                 | 34              | 22                | 2198                 |

| Telephon          |           | Bestand<br>Ende 1900 | Ver-<br>mehrung | Ver-<br>minderung | Bestand<br>Ende 1901 |
|-------------------|-----------|----------------------|-----------------|-------------------|----------------------|
| Centralstationen  | I. Klasse | 13                   | 1               | —                 | 14                   |
| „                 | II. „     | 40                   | 3               | 1                 | 42                   |
| „                 | III. „    | 265                  | 6               | 3                 | 268                  |
| Umschaltstationen |           | 307                  | 8               | 2                 | 313                  |
|                   |           | 625                  | 18              | 6                 | 637                  |

Mit Bezug auf ihre Dienststunden verteilen sich die Bureaux wie folgt:

|                            | Telegraph | Telephon |
|----------------------------|-----------|----------|
| Mit permanentem Dienst     | 5         | 19       |
| Mit verlängertem Tagdienst | 11        | —        |
| Mit vollem Tagdienst       | 158       | 161      |
| Mit beschränktem Tagdienst | 1946      | 457      |
|                            | 2120      | 637      |

## 8. Personal.

Im Laufe des Berichtsjahres sind im Personalbestand der Telegraphenverwaltung folgende Mutationen eingetreten:

|                                                   | Freiwillige<br>Rücktritte. | Abberufungen<br>(resp. Demission auf<br>Einladung der Ver-<br>waltung hin). | Todes-<br>fälle. |
|---------------------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------|
| Centralverwaltung . . . .                         | 1                          | —                                                                           | —                |
| Telegraphenbureaux I. und<br>II. Klasse . . . . . | 3                          | —                                                                           | 6                |
| Telegraphenbureaux III. Kl.                       | 27                         | 3                                                                           | 18               |
| Gemeindetelephonstationen .                       | 53                         | —                                                                           | 8                |
| Telephonnetze I. u. II. Klasse                    | 44                         | —                                                                           | 2                |
| Bedienstete . . . . .                             | —                          | 2                                                                           | 3                |
|                                                   | <hr/> 128                  | <hr/> 5                                                                     | <hr/> 37         |

Es stand im Dienste der Verwaltung:

|                              | Ende 1900  | Ende 1901  |            |
|------------------------------|------------|------------|------------|
| an definitivem Personal . .  | 3430       | 3474       | + 44       |
| an provisorischem Personal . | 332        | 328        | — 4        |
| Total                        | <hr/> 3762 | <hr/> 3802 | <hr/> + 40 |

Dieses Personal setzt sich folgendermaßen zusammen:

### I. Centralverwaltung.

|                        |          |
|------------------------|----------|
| Beamte . . . . .       | 82       |
| Bureaudiener . . . . . | 2        |
| Total                  | <hr/> 84 |

(Ende 1900: 80 = Vermehrung 4.)

### II. Kreisverwaltungen.

#### 1. Telegraph.

##### a. Kreisinspektionen.

Inspektoren und Adjunkte . . . . . 13

(Ende 1900 ebenfalls 13.)

*b. Bureaux I. und II. Klasse.*

|                                     |            |
|-------------------------------------|------------|
| Bureauchefs . . . . .               | 58         |
| Dienstchefs . . . . .               | 20         |
| Telegraphisten { männlich . . . . . | 309        |
| { weiblich . . . . .                | 43         |
| Depeschenträger . . . . .           | 144        |
| Total                               | <u>574</u> |

(Ende 1900: 558 = Vermehrung 16.)

*c. Bureaux III. Klasse.*

Bedient durch:

|                                   |             |
|-----------------------------------|-------------|
| Postbeamte { männlich . . . . .   | 533         |
| { weiblich . . . . .              | 254         |
| Privatbeamte { männlich . . . . . | 157         |
| { weiblich . . . . .              | 232         |
| Eisenbahnbeamte . . . . .         | 65          |
| Total                             | <u>1241</u> |

(Ende 1900: 1251 = Verminderung 10.)

Von den Inhabern der Telegraphenbureaux III. Klasse besorgten 247 Post- und 175 Privatbeamte gleichzeitig auch den Dienst als Telephonisten von Centralstationen III. Klasse und Umschaltstationen.

*d. Gemeindetelephonstationen.*

(Mit Telegraphendienst.)

Bedient durch:

|                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| Postbeamte { männlich . . . . .   | 150        |
| { weiblich . . . . .              | 56         |
| Privatbeamte { männlich . . . . . | 486        |
| { weiblich . . . . .              | 126        |
| Total                             | <u>818</u> |

(Ende: 1900: 799 = Vermehrung 19.)

*e. Aufgabebureaux.*

Bedient durch:

|                           |           |
|---------------------------|-----------|
| Postbeamte . . . . .      | 15        |
| Privatbeamte . . . . .    | —         |
| Eisenbahnbeamte . . . . . | 67        |
| Total                     | <u>82</u> |

(Ende 1900 ebenfalls 82.)

**2. Telephon.***a. Centralstationen I. und II. Klasse.*

|                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| Telephonchefs I. Klasse . . . . . | 14         |
| Gehülfen . . . . .                | 75         |
| Ausläufer . . . . .               | 3          |
| Telephonistinnen . . . . .        | 455        |
| Total                             | <u>547</u> |

(Ende 1900: 531 = Vermehrung 16.)

Die Zahl der Telegraphenbeamten, welche gleichzeitig Telephonnetze überwachen, beläuft sich auf 42; dieselben sind nur in ihrer Eigenschaft als Bureauvorstände oder Telegraphisten aufgeführt und erscheinen somit nicht unter dem Telephonpersonal, obwohl der Telephondienst sie vorzugsweise in Anspruch nimmt.

*b. Centralstationen III. Klasse.*

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch:

|                        |           |
|------------------------|-----------|
| Postbeamte . . . . .   | 8         |
| Privatbeamte . . . . . | 4         |
| Total                  | <u>12</u> |

(Ende 1900: 11 = Vermehrung 1.)

*c. Umschaltstationen.*

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch:

|                        |            |
|------------------------|------------|
| Postbeamte . . . . .   | 40         |
| Privatbeamte . . . . . | 63         |
| Total                  | <u>103</u> |

(Ende 1900: 105 = Verminderung 2.)

### III. Provisorisches Personal.

Im Berichtsjahre wurden 35 neue Lehrlinge aufgenommen und von den 63 Teilnehmern am Telegraphistenkurs 1901 wurden, nach bestandener Schlußprüfung vom 22. bis 26. April, 56 patentiert.

Ende 1901 standen an provisorischem Personal zur Verfügung der Verwaltung:

- 1 Gehülfe bei der Direktion;
- 71 patentierte männliche Telegraphengehülfen;
- 7       "      weibliche       "      "
- 41 unpatentierte weibliche Telegraphengehülfen;
- 35 Telegraphenlehrlinge;
- 19 Hilfsboten;
- 151 Reservetelephonistinnen;
- 3 Telephonlehrtöchter.

Total 328 gegenüber 332 im Jahre 1900.

### Bussen und Beschwerden.

Die Zahl der im Laufe des Berichtsjahres getroffenen Bußverfügungen gegenüber Beamten und Bediensteten beläuft sich auf 856, mit einer Vermehrung um 97 Fälle gegenüber dem Vorjahre. Der daherige Gesamtbetrag von Fr. 1507 wurde vorschriftsgemäß zu gunsten des schweizerischen Lebensversicherungsvereins an die eidgenössische Staatskasse abgeliefert.

Im Jahre 1901 sind der Verwaltung zwei Beschwerden wegen Verletzung des Telegraphen- und Telephongeheimnisses zugegangen. Die eine wurde als begründet erkannt und hatte strenge disciplinarische Bestrafung zur Folge. Im zweiten Falle konnte die Schuld des Beamten nicht erwiesen werden.

### 9. Beziehungen zum Auslande.

Die Erstellung der im Jahre 1900 mit der deutschen Reichspostverwaltung vereinbarten Telephonverbindungen Schaffhausen-Jestetten und Großlaufenburg-Kleinlaufenburg mußte, deutscherseits eingetretener Hindernisse wegen, auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Dagegen wurde am 1. Oktober 1901 eine Telephonverbindung zwischen schweizerisch und badisch Rheinfelden eröffnet.

Die im letzten Berichte erwähnte dritte Telephonverbindung mit Württemberg, über Konstanz, ist im Berichtsjahre zur Ausführung gelangt, indem die direkten Leitungen Ravensburg-Konstanz und Tuttlingen-Konstanz am 11. Februar 1901 und eine ebenfalls direkte Leitung Friedrichshafen-Konstanz auf Jahresende für den gegenseitigen Gesprächsverkehr eröffnet wurden.

Die telephonischen Verbindungen mit Frankreich wurden durch einen Anschluß Vallorbe-Pontarlier vermehrt, welcher am 15. Juli eröffnet wurde.

Der schweizerischerseits wiederholt gemachten Anregung auf Erstellung einer Telephonverbindung Lugano-Mailand hat die italienische Verwaltung zugestimmt und es sind auch die nötigen Kredite von den zuständigen Behörden bewilligt worden. Über die Grundlagen eines den Verkehr ordnenden Abkommens walteten noch Verhandlungen; ebenso über Erstellung einer direkten Telephonverbindung zwischen Chiasso und Como. Es steht zu hoffen, daß im Laufe des Jahres 1902 alle Schwierigkeiten beseitigt und die angestrebten Verbindungen dem Verkehr übergeben werden können.

Die ursprünglich auf den 15. Mai 1901 angesetzte internationale Telegraphenkonferenz in London wurde verschoben, und zwar zuerst auf den 10. Februar 1902 und alsdann, nachdem mehrere Verwaltungen gegen diesen Zeitpunkt Einsprache erhoben hatten, auf einen noch näher zu bezeichnenden Tag in der ersten Hälfte des Sommers 1903.

Dem Berichte des internationalen Bureaus der Telegraphenverwaltungen über seine Geschäftsführung im Jahre 1901, welcher zur Verfügung der Bundesversammlung steht, entnehmen wir folgende Angaben:

Die Ausgaben des Bureaus belaufen sich auf Fr. 116,593. 52, die Einnahmen auf Fr. 52,305. 52, so daß den Verwaltungen ein Ausfall von Fr. 64,288 zu decken bleibt, an welchen die Schweiz Fr. 1120 beizutragen hat.

Die Zahl der dem Telegraphenvertrage von St. Petersburg beigetretenen Staaten beträgt 46 wie im Vorjahre. Dieselben weisen eine Gesamtausdehnung von 62,966,558 Quadratkilometern und eine Gesamtbevölkerung von 895,611,134 Einwohnern auf.

Durch den Beitritt der Western Telegraph Company ist die Zahl der dem Vertrage beigetretenen Privatgesellschaften von 16 auf 17 gestiegen.

Daneben bestehen noch eine Anzahl Gesellschaften, welche zwar dem Vertrag nicht förmlich beigetreten sind, sich jedoch im allgemeinen an die Bestimmungen des internationalen Dienstreglements halten und mit dem internationalen Bureau in regelmäßiger Korrespondenz stehen.

## 10. Telegraphischer und telephonischer Verkehr.

Wie in frühern Jahren folgen hiernach:

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

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

Tabelle IX.

## Vergleichende Übersicht der Telegrammzahlen pro 1900 und 1901.

| Monat.        | Beförderte interne<br>Telegramme. |           | Beförderte und<br>empfangene interna-<br>tionale Telegramme. |           | Transittelegramme. |         | Total.    |           |
|---------------|-----------------------------------|-----------|--------------------------------------------------------------|-----------|--------------------|---------|-----------|-----------|
|               | 1900.                             | 1901.     | 1900.                                                        | 1901.     | 1900.              | 1901.   | 1900.     | 1901.     |
| Januar . . .  | 94,579                            | 90,049    | 115,802                                                      | 113,438   | 54,396             | 56,684  | 264,777   | 260,171   |
| Februar . . . | 90,169                            | 83,401    | 105,912                                                      | 104,301   | 47,480             | 51,875  | 243,561   | 239,577   |
| März . . .    | 107,755                           | 101,537   | 121,986                                                      | 125,855   | 57,982             | 62,801  | 287,723   | 290,193   |
| April . . .   | 115,450                           | 111,102   | 119,240                                                      | 129,851   | 55,194             | 58,079  | 289,884   | 299,032   |
| Mai . . .     | 127,743                           | 125,214   | 132,857                                                      | 138,319   | 56,333             | 55,418  | 316,933   | 318,951   |
| Juni . . .    | 136,864                           | 133,438   | 136,670                                                      | 139,826   | 56,194             | 48,530  | 329,728   | 321,794   |
| Juli . . .    | 176,931                           | 174,656   | 178,380                                                      | 186,153   | 56,084             | 54,468  | 411,395   | 415,277   |
| August . . .  | 210,302                           | 212,912   | 222,674                                                      | 228,218   | 59,243             | 56,828  | 492,219   | 497,958   |
| September . . | 166,780                           | 161,530   | 172,759                                                      | 168,982   | 60,630             | 59,074  | 400,169   | 389,586   |
| Oktober . . . | 150,455                           | 133,614   | 151,476                                                      | 146,133   | 64,358             | 64,606  | 366,289   | 344,353   |
| November . .  | 104,660                           | 96,801    | 123,886                                                      | 120,181   | 57,147             | 58,488  | 285,693   | 275,470   |
| Dezember . .  | 96,286                            | 90,812    | 112,729                                                      | 117,925   | 52,776             | 53,895  | 261,791   | 262,632   |
| Total         | 1,577,974                         | 1,515,066 | 1,694,371                                                    | 1,719,182 | 677,817            | 680,746 | 3,950,162 | 3,914,994 |
| Vermehrung .  |                                   | —         |                                                              | 24,811    |                    | 2,929   |           | —         |
| Verminderung  |                                   | 62,908    |                                                              | —         |                    | —       |           | 35,168    |
|               |                                   | 3,99 %    |                                                              | 1,46 %    |                    | 0,43 %  |           | 0,89 %    |

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

| Länder.                                                     | Ausgang.       |                | Eingang.       |                | Total<br>der ausgewechselten<br>Telegramme. |                  |
|-------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------------------------|------------------|
|                                                             | 1900.          | 1901.          | 1900.          | 1901.          | 1900.                                       | 1901.            |
| <b>Europa.</b>                                              |                |                |                |                |                                             |                  |
| Deutschland . . . .                                         | 285,955        | 290,358        | 272,930        | 278,874        | 558,885                                     | 569,232          |
| Frankreich . . . .                                          | 237,206        | 227,053        | 254,990        | 240,418        | 492,196                                     | 467,471          |
| Italien . . . . .                                           | 100,307        | 102,484        | 99,213         | 103,096        | 199,520                                     | 205,580          |
| Österreich . . . .                                          | 63,151         | 65,351         | 60,488         | 64,823         | 123,639                                     | 130,174          |
| Großbritannien . .                                          | 51,127         | 56,343         | 66,636         | 71,272         | 117,763                                     | 127,615          |
| Rußland . . . . .                                           | 19,494         | 21,031         | 20,952         | 23,414         | 40,446                                      | 44,445           |
| Belgien . . . . .                                           | 19,571         | 22,084         | 17,958         | 21,720         | 37,329                                      | 43,804           |
| Niederlande . . . .                                         | 9,789          | 11,289         | 8,966          | 10,797         | 18,755                                      | 22,086           |
| Spanien . . . . .                                           | 7,771          | 7,519          | 7,230          | 7,379          | 15,001                                      | 14,898           |
| Rumänien, Serbien,<br>Bosnien, Herzego-<br>wina, Montenegro | 5,657          | 4,455          | 6,210          | 5,195          | 11,867                                      | 9,650            |
| Schweden . . . . .                                          | 1,794          | 1,796          | 1,836          | 2,103          | 3,630                                       | 3,899            |
| Dänemark . . . . .                                          | 1,268          | 1,382          | 1,242          | 1,377          | 2,510                                       | 2,759            |
| Europäische Türkei                                          | 1,338          | 1,291          | 1,245          | 1,366          | 2,583                                       | 2,657            |
| Portugal . . . . .                                          | 1,233          | 1,102          | 1,149          | 1,320          | 2,382                                       | 2,422            |
| Norwegen . . . . .                                          | 930            | 834            | 1,083          | 1,060          | 2,013                                       | 1,894            |
| Bulgarien . . . . .                                         | 725            | 787            | 693            | 805            | 1,423                                       | 1,592            |
| Griechenland . . . .                                        | 686            | 697            | 704            | 711            | 1,390                                       | 1,408            |
| Luxemburg . . . . .                                         | 575            | 639            | 615            | 597            | 1,190                                       | 1,236            |
| Gibraltar und Malta                                         | 228            | 283            | 127            | 218            | 355                                         | 501              |
| <b>Amerika.</b>                                             |                |                |                |                |                                             |                  |
| Nordamerika . . . .                                         | 15,438         | 15,921         | 18,679         | 19,954         | 34,117                                      | 35,875           |
| Südamerika . . . .                                          | 747            | 706            | 953            | 954            | 1,700                                       | 1,660            |
| Centralamerika . . .                                        | 110            | 147            | 123            | 150            | 233                                         | 297              |
| <b>Asien.</b>                                               |                |                |                |                |                                             |                  |
| Britisch Indien . . .                                       | 2,236          | 2,340          | 2,585          | 2,688          | 4,821                                       | 5,028            |
| China . . . . .                                             | 963            | 1,189          | 1,338          | 1,508          | 2,301                                       | 2,697            |
| Asiatische Türkei                                           | 1,207          | 1,274          | 1,320          | 1,307          | 2,527                                       | 2,581            |
| Japan . . . . .                                             | 967            | 1,074          | 1,205          | 1,435          | 2,172                                       | 2,500            |
| Philippinen . . . .                                         | 117            | 113            | 201            | 236            | 318                                         | 349              |
| Niederl. Indien . . .                                       | 124            | 91             | 136            | 104            | 260                                         | 195              |
| Übrige Länder . . .                                         | 333            | 388            | 443            | 490            | 776                                         | 878              |
| <b>Afrika.</b>                                              |                |                |                |                |                                             |                  |
| Ägypten . . . . .                                           | 2,642          | 3,152          | 4,063          | 4,169          | 6,705                                       | 7,321            |
| Algier und Tunis . .                                        | 2,083          | 2,486          | 2,670          | 2,984          | 4,753                                       | 5,470            |
| Übrige Länder . . .                                         | 273            | 357            | 306            | 329            | 579                                         | 686              |
| <b>Australien.</b>                                          |                |                |                |                |                                             |                  |
| Australien, Neucale-<br>donien, Neuseeland<br>und Tasmanien | 96             | 148            | 136            | 165            | 232                                         | 313              |
| <b>Total</b>                                                | <b>835,941</b> | <b>816,164</b> | <b>858,430</b> | <b>873,018</b> | <b>1,694,371</b>                            | <b>1,719,182</b> |

|                                       | Total der<br>Telegramme<br>im Jahre 1901. | Durch-<br>schnitt<br>per Tag. |
|---------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------|
| Zürich . . . . .                      | 619,569                                   | 1697                          |
| Basel . . . . .                       | 419,784                                   | 1150                          |
| Genf . . . . .                        | 328,070                                   | 899                           |
| Bern . . . . .                        | 195,207                                   | 535                           |
| Luzern . . . . .                      | 157,688                                   | 432                           |
| Lausanne . . . . .                    | 131,119                                   | 359                           |
| St. Gallen . . . . .                  | 119,149                                   | 326                           |
| Winterthur . . . . .                  | 113,319                                   | 310                           |
| Lugano . . . . .                      | 59,837                                    | 164                           |
| St. Moritz, Graubünden (Dorf und Bad) | 56,667                                    | 155                           |
| Neuenburg . . . . .                   | 50,796                                    | 139                           |
| Chaux-de-Fonds . . . . .              | 48,119                                    | 132                           |
| Interlaken . . . . .                  | 45,967                                    | 126                           |
| Chur . . . . .                        | 44,780                                    | 123                           |
| Montreux . . . . .                    | 43,087                                    | 118                           |
| Vivis . . . . .                       | 39,583                                    | 108                           |
| Davos-Platz . . . . .                 | 39,450                                    | 108                           |
| Biel . . . . .                        | 39,048                                    | 107                           |
| Schaffhausen . . . . .                | 30,124                                    | 82                            |
| Freiburg . . . . .                    | 29,418                                    | 81                            |
| Bellenz . . . . .                     | 26,132                                    | 72                            |
| Rorschach . . . . .                   | 24,871                                    | 68                            |
| Thun . . . . .                        | 23,634                                    | 65                            |
| Baden . . . . .                       | 23,587                                    | 65                            |
| Locarno . . . . .                     | 21,206                                    | 58                            |
| Solothurn . . . . .                   | 20,780                                    | 57                            |
| Aarau . . . . .                       | 20,388                                    | 56                            |

Überdies finden sich:

|                      |                                  |
|----------------------|----------------------------------|
| 7 Ortschaften mit    | 41—50 Telegrammen per Tag,       |
| 13       "       "   | 31—40       "       "       "    |
| 27       "       "   | 21—30       "       "       "    |
| 62       "       "   | 11—20       "       "       "    |
| 883       "       "  | 1—10       "       "       "     |
| 1008       "       " | weniger als 1 Telegramm per Tag. |

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

|                           | Interne. |        | Internationale. |        |
|---------------------------|----------|--------|-----------------|--------|
|                           | 1900.    | 1901.  | 1900.           | 1901.  |
| Staatstelegramme . .      | 1,63     | 1,48   | 0,22            | 0,25   |
| Börsennachrichten . .     | 2,53     | 2,16   | 8,00            | 7,83   |
| Handelstelegramme . .     | 31,15    | 31,23  | 46,71           | 48,17  |
| Privatangelegenheiten . . | 63,92    | 64,54  | 44,51           | 43,54  |
| Zeitungsnachrichten . .   | 0,77     | 0,59   | 0,56            | 0,71   |
|                           | 100,00   | 100,00 | 100,00          | 100,00 |

Die in dieser Ausscheidung nicht inbegriffenen Diensttelegramme erreichen die Zahl von 163,359, wovon 61,07 % auf den Post- und 38,93 % auf den Telegraphendienst fallen.

Die Klassifikation nach der Art der Telegramme ergibt folgendes Prozentverhältnis:

|                                                | Interne. |        | Internationale. |        |
|------------------------------------------------|----------|--------|-----------------|--------|
|                                                | 1900.    | 1901.  | 1900.           | 1901.  |
| Ohne besondere Angaben .                       | 79,87    | 80,15  | 92,81           | 93,10  |
| Mit bezahlter Antwort . .                      | 8,80     | 8,73   | 3,75            | 3,20   |
| Bezahlte Antworten . . .                       | 7,93     | 7,84   | 2,82            | 2,83   |
| Mit „Expressen bezahlt“ . .                    | 1,74     | 1,74   | 0,11            | 0,14   |
| Mit „Expressen“ . . . .                        | 0,46     | 0,45   | 0,07            | 0,09   |
| Rekommandierte . . . .                         | 0,01     | 0,01   | —               | —      |
| Kollationierte . . . . .                       | —        | —      | 0,01            | 0,01   |
| Chiffrierte . . . . .                          | —        | —      | 0,02            | 0,04   |
| Mit Empfangsanzeige . .                        | 0,02     | 0,02   | 0,03            | 0,02   |
| Nachzusendende . . . .                         | 0,35     | 0,39   | 0,08            | 0,14   |
| Mit mehreren Adressen . .                      | 0,41     | 0,31   | 0,24            | 0,35   |
| Per Post zu bestellende . .                    | 0,09     | 0,06   | 0,03            | 0,02   |
| Offene Zustellung . . .                        | 0,01     | —      | 0,01            | 0,01   |
| Während der Nachtzeit zu bestellende . . . . . | 0,10     | 0,11   | —               | —      |
| Mit mehreren Angaben . .                       | 0,21     | 0,19   | 0,02            | 0,05   |
|                                                | 100,00   | 100,00 | 100,00          | 100,00 |

Die Klassifikation nach der Wortzahl ergibt folgendes Prozentverhältnis:

| Wortzahl.             | Interne. |        | Internationale. |        |
|-----------------------|----------|--------|-----------------|--------|
|                       | 1900.    | 1901.  | 1900.           | 1901.  |
| 3                     | 0,07     | 0,19   | 2,08            | 1,69   |
| 4                     | 0,90     | 0,96   | 3,10            | 3,21   |
| 5                     | 1,33     | 1,36   | 4,93            | 5,01   |
| 6                     | 4,43     | 4,39   | 5,94            | 6,26   |
| 7                     | 5,39     | 5,29   | 6,87            | 7,07   |
| 8                     | 10,11    | 9,80   | 7,94            | 8,20   |
| 9                     | 8,57     | 8,64   | 8,20            | 8,73   |
| 10                    | 12,79    | 13,02  | 9,90            | 9,51   |
| 11                    | 7,41     | 7,31   | 7,69            | 7,46   |
| 12                    | 8,96     | 8,67   | 7,14            | 6,54   |
| 13                    | 5,85     | 5,53   | 5,47            | 5,61   |
| 14                    | 6,02     | 5,96   | 4,88            | 5,09   |
| 15                    | 4,00     | 4,06   | 4,24            | 4,15   |
| 16                    | 4,58     | 4,36   | 3,46            | 3,37   |
| 17                    | 3,00     | 2,93   | 2,70            | 2,87   |
| 18                    | 3,08     | 2,95   | 2,34            | 2,32   |
| 19                    | 1,99     | 2,17   | 1,99            | 1,98   |
| 20                    | 2,11     | 2,17   | 1,66            | 1,72   |
| 21—30                 | 7,22     | 7,52   | 7,02            | 6,68   |
| über 30               | 2,69     | 2,72   | 2,45            | 2,53   |
|                       | 100,00   | 100,00 | 100,00          | 100,00 |
| Durchschnittswortzahl | 13,88    | 13,43  | 12,49           | 12,46  |

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 und internationalen übertelegraphierten und die Transitelegramme doppelt berechnet sind.

|                                     |           |           |
|-------------------------------------|-----------|-----------|
| Interne abgehende Telegramme . .    | 1,515,066 |           |
| „ ankommende Telegramme .           | 1,519,120 |           |
|                                     |           | 3,034,186 |
| Internationale abgehende Telegramme | 846,164   |           |
| „ ankommende Telegramme             | 873,018   |           |
|                                     |           | 1,719,182 |
|                                     | Übertrag  | 4,753,368 |

|                                                                      |          |                  |
|----------------------------------------------------------------------|----------|------------------|
|                                                                      | Übertrag | 4,753,368        |
| Amtliche abgehende Telegramme .                                      | 163,359  |                  |
| „ ankommende Telegramme.                                             | 147,251  |                  |
|                                                                      |          | <hr/> 310,610    |
|                                                                      |          | 5,063,978        |
| Interne übertelegraphierte . . . . .                                 |          | 4,791,592        |
| Internationale Transitlegramme (Auswechslungs-<br>verkehr) . . . . . |          | <hr/> 3,720,544  |
| Total der Telegramme                                                 |          | <hr/> 13,576,114 |

|         |           | Anzahl der |             |              | Durchschnitt<br>per Beamten<br>und per Tag |
|---------|-----------|------------|-------------|--------------|--------------------------------------------|
|         |           | Bureaux.   | Telegramme. | Arbeitstage. |                                            |
| Bureaux | I. Klasse | 16         | 9,051,107   | 110,341      | 82                                         |
| „       | II. „     | 43         | 1,444,334   | 33,896       | 42,6                                       |
| „       | III. „    | 2061       | 3,080,673   | 732,556      | 4,2                                        |
|         |           | 2120       | 13,576,114  | 876,793      | 15,4                                       |

Der Durchschnitt per Arbeitstag ist somit gegenüber dem Vorjahre auf den Bureaux I. Klasse um 1,1 und auf den Bureaux II. Klasse um 3,3 gestiegen, dagegen auf den Bureaux III. Klasse um 0,1 gesunken. Die Zunahme des Durchschnittes bei den Bureaux I. und II. Klasse erklärt sich daraus, daß eine Anzahl vakant gewordener Stellen wegen Rückgang des Verkehrs nicht wieder besetzt wurden.

Die der Verwaltung wegen Verlust, Verspätung oder Verstümmelung von Telegrammen zugegangenen Reklamationen erreichen die Zahl von 1389, wovon 380 durch die Centralverwaltung und 1009 durch die Kreisinspektionen erledigt wurden.

Davon fallen auf den internen Verkehr 329, von denen 94 als unbegründet abgelehnt wurden, während 235 zu Disziplinarverfügungen und Taxrückerstattungen Anlaß gaben. Die Summe der Rückerstattungen im internen Verkehr beläuft sich in 153 Fällen zusammen auf Fr. 133. 90.

Auf den internationalen Verkehr fallen 1018 Reklamationen, wovon sich 847 als begründet erwiesen, während 148 abgelehnt wurden. 23 Fälle blieben auf Jahresende unerledigt.

Im Transitverkehr betrug die Zahl der Reklamationen 42, wovon 33 anerkannt und 7 abgelehnt wurden, während 2 auf Jahresende unerledigt blieben.

In 748 den internationalen und den Transitverkehr betreffenden Fällen fanden Taxrückerstattungen im Betrage von Fr. 20,581. 96 statt, an welchen sich die Schweiz mit Fr. 19,814. 40 zu beteiligen hatte. Diese hohe Anteilsumme der Schweiz erklärt sich daraus, daß darin 608 Fälle von Taxrückerstattungen für Berichtigungstelegramme (taxierte Diensttelegramme) inbegriffen sind, mit einem Gesamtbetrage von Fr. 19,524. 90. Da die Taxen solcher Telegramme gemäß den Bestimmungen des internationalen Reglements nicht an das Ausland vergütet werden, so sind dieselben im Rückerstattungsfalle auch ganz von der Schweiz zu tragen. Von den Berichtigungstelegrammen abgesehen, beträgt das Total der auf die Schweiz entfallenden Taxrückerstattungen Fr. 289. 50.

Der telephonische Verkehr erzeugt im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

|                                   | 1900       | 1901       | Ver-<br>mehrung | Ver-<br>minderung |
|-----------------------------------|------------|------------|-----------------|-------------------|
| Lokalgespräche . .                | 20,878,866 | 21,935,222 | 1,056,356       | —                 |
| Interurbane Gespräche:            |            |            |                 |                   |
| I. 1—50 km. . .                   | 3,672,201  | 3,828,338  | 156,137         | —                 |
| II. über 50—100 km.               | 661,133    | 728,597    | 67,464          | —                 |
| III. über 100 km. .               | 149,518    | 178,224    | 28,706          | —                 |
|                                   | 4,482,852  | 4,735,159  | 252,307         | —                 |
| Internationale Gespräche:         |            |            |                 |                   |
| Ausgang                           | 28,901     | 42,966     | 14,065          | —                 |
| Eingang                           | 35,195     | 52,937     | 17,742          | —                 |
|                                   | 64,096     | 95,903     | 31,807          | —                 |
| Phonogramme . .                   | 3,878      | 3,711      | —               | 167               |
| Vermittelte Telegramme            | 232,275    | 233,002    | 727             | —                 |
| Total aller Vermittlungen . . . . | 25,661,967 | 27,002,997 | 1,341,030       | —                 |

Die Vermehrung beträgt bei den Lokalgesprächen 5,06 %, bei den interurbanen Gesprächen 5,63 % und bei den internationalen Gesprächen 49,62 %.

Bei den Phonogrammen zeigt sich eine Verminderung von 4,31 % und bei den Telegrammvermittlungen eine Vermehrung von 0,31 %.

Von den interurbanen Gesprächen fallen 80,85 % in die erste, 15,39 % in die zweite und 3,76 % in die dritte Zone.

Gegenüber dem Vorjahre haben die Gespräche in der ersten Zone um 4,25 %, in der zweiten um 10,20 % und in der dritten um 19,20 % zugenommen.

Dor in obigen Zahlen inbegriffene Gesprächsverkehr der ausschließlich für den öffentlichen Dienst errichteten 71 Sprechstationen betrug im Jahre 1901:

|                               |         |
|-------------------------------|---------|
| Lokalgespräche . . . . .      | 170,329 |
| Interurbane Gespräche . . . . | 102,089 |

Im ganzen 272,418

oder durchschnittlich per Sprechstation 3837 Gespräche.

Die durchschnittliche Zahl der Lokalgespräche — nach der Gesamtzahl der mit einer Centralstation verbundenen Abonnenten berechnet — beträgt 550, gegenüber 555 im Vorjahre, diejenige der interurbanen Gespräche (inklusive die internationalen) 120 wie im Jahre 1900. Die durchschnittliche Gesprächszahl überhaupt (lokale, interurbane und internationale) stellt sich per Abonnent auf 670 (1900 = 675).

Die nachfolgende Zusammenstellung zeigt für die wichtigeren Netze die höchste, niedrigste und die durchschnittliche Zahl der von einzelnen Abonnenten während des ganzen Jahres geführten lokalen und interurbanen Gespräche, sowie den Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche.

| Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten. |                       |                       | Tagesdurchschnitt<br>aller<br>taxierten Gespräche. |
|---------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------------------------------|
| Maximalzahl                                       | Minimalzahl           | Durchschnittszahl     |                                                    |
| Bern . . . . . 23,477                             | Luzern . . . . . 0    | Basel . . . . . 879   | Zürich . . . . . 13,843                            |
| St. Gallen . . . 16,959                           | Frauenfeld . . . 0    | Montreux . . . 873    | Basel . . . . . 8,770                              |
| Basel . . . . . 16,266                            | Genf . . . . . 2      | Zürich . . . . . 871  | Genf . . . . . 8,613                               |
| Zürich . . . . . 15,236                           | Freiburg . . . . 3    | Lausanne . . . 792    | Bern . . . . . 4,682                               |
| Winterthur . . . 14,033                           | Morges . . . . . 5    | St. Gallen . . . 766  | Lausanne . . . 3,669                               |
| Lausanne . . . . 13,874                           | Sitten . . . . . 5    | Davos-Platz . . 758   | St. Gallen . . . 2,853                             |
| Luzern . . . . . 12,201                           | Montreux . . . . 6    | Luzern . . . . . 752  | Luzern . . . . . 2,227                             |
| Genf . . . . . 11,506                             | Martigny . . . . 7    | Solothurn . . . 739   | Chaux-de-Fonds 1,830                               |
| Neuenburg . . . . 9,840                           | Brig . . . . . 7      | Schaffhausen . 739    | Biel . . . . . 1,255                               |
| Montreux . . . . 9,773                            | Chiasso . . . . . 8   | Genf . . . . . 739    | Montreux . . . 1,198                               |
| Baden . . . . . 8,039                             | Vivis . . . . . 8     | Bern . . . . . 738    | Neuenburg . . . 1,171                              |
| Zug . . . . . 7,566                               | Locle . . . . . 10    | Chaux-de-Fonds 729    | Winterthur . . . 1,139                             |
| Thun . . . . . 7,088                              | Bulle . . . . . 12    | Biel . . . . . 700    | Schaffhausen . . 1,045                             |
| Davos-Platz . . . 6,808                           | Zug . . . . . 12      | Baden . . . . . 688   | Vivis . . . . . 769                                |
| Solothurn . . . . 6,312                           | Basel . . . . . 13    | Interlaken . . . 650  | Solothurn . . . 704                                |
| Aarau . . . . . 6,109                             | Burgdorf . . . . 13   | Altdorf . . . . . 649 | Aarau . . . . . 693                                |
| Zofingen . . . . 5,730                            | St. Gallen . . . . 13 | Aarau . . . . . 642   | Freiburg . . . . 649                               |
| Rorschach . . . . 5,432                           | Aarau . . . . . 14    | St. Moritz-Dorf 634   | Davos-Platz . . . 497                              |
| Schaffhausen . . . 5,420                          | Neuenburg . . . . 14  | Vivis . . . . . 629   | Baden . . . . . 486                                |

| Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten. |                      |                       | Tagesdurchschnitt<br>aller<br>taxierten Gespräche. |
|---------------------------------------------------|----------------------|-----------------------|----------------------------------------------------|
| Maximalzahl                                       | Minimalzahl          | Durchschnittszahl     |                                                    |
| Olten . . . . . 5,246                             | Zürich . . . . . 15  | Winterthur . . . 627  | Thun . . . . . 460                                 |
| Chaux-de-Fonds 5,218                              | Lugano . . . . . 16  | Freiburg . . . . 598  | Interlaken . . . 402                               |
| Interlaken . . . 5,195                            | Rorschach . . . 18   | Zug . . . . . 596     | Zug . . . . . 349                                  |
| Biel . . . . . 4,765                              | Chur . . . . . 19    | Delsberg . . . . 592  | Locle . . . . . 347                                |
| Chur . . . . . 4,561                              | Winterthur . . . 19  | Nyon . . . . . 591    | Glarus . . . . . 332                               |
| St. Moritz-Dorf. 4,361                            | Glarus . . . . . 21  | Thun . . . . . 591    | Nyon . . . . . 299                                 |
| Vivis . . . . . 4,019                             | Nyon . . . . . 22    | Langenthal . . . 584  | Chur . . . . . 293                                 |
| Burgdorf . . . . 3,836                            | Thun . . . . . 22    | Neuenburg . . . 578   | Burgdorf . . . . 275                               |
| Glarus . . . . . 3,492                            | Langnau . . . . 23   | Uster . . . . . 548   | Langenthal . . . 274                               |
| Wil . . . . . 3,352                               | Aigle . . . . . 24   | Burgdorf . . . . 545  | St. Moritz-Dorf. 273                               |
| Uster . . . . . 3,242                             | Chaux-de-Fonds 25    | Bulle . . . . . 542   | Lugano . . . . . 264                               |
| Langenthal . . . 3,214                            | Solothurn . . . . 25 | Locle . . . . . 542   | Yverdon . . . . . 262                              |
| Freiburg . . . . . 3,107                          | Bern . . . . . 27    | Ragaz . . . . . 538   | Rorschach . . . . 259                              |
| Frauenfeld . . . 3,021                            | Biel . . . . . 29    | Yverdon . . . . . 535 | Frauenfeld . . . 259                               |
| St. Immer . . . . 2,967                           | Pruntrut . . . . 29  | Rorschach . . . . 534 | Morges . . . . . 238                               |
| Vallorbe . . . . . 2,792                          | St. Immer . . . . 30 | Olten . . . . . 526   | Pruntrut . . . . 230                               |
| Locle . . . . . 2,789                             | Davos-Platz . . . 34 | Aigle . . . . . 520   | Olten . . . . . 193                                |
| Lugano . . . . . 2,751                            | Lausanne . . . . 35  | Chur . . . . . 516    | Wil . . . . . 186                                  |
| Delsberg . . . . . 2,709                          | St. Moritz-Dorf. 39  | Pruntrut . . . . 513  | Brugg . . . . . 178                                |

| Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten. |                     |                     | Tagesdurchschnitt<br>aller<br>taxierten Gespräche. |
|---------------------------------------------------|---------------------|---------------------|----------------------------------------------------|
| Maximalzahl                                       | Minimalzahl         | Durchschnittszahl   |                                                    |
| Liestal . . . . 2,550                             | Uster . . . . 41    | St. Immer . . . 510 | Bulle . . . . 178                                  |
| Morges . . . . 2,526                              | Langenthal . . 46   | Morges . . . . 506  | Delsberg . . . 177                                 |
| Yverdon . . . . 2,511                             | Yverdon . . . . 46  | Glarus . . . . 503  | St. Immer . . . 172                                |
| Ragaz . . . . 2,394                               | Liestal . . . . 49  | Liestal . . . . 500 | Zofingen . . . 165                                 |
| Aigle . . . . 2,371                               | Ragaz . . . . 49    | Brugg . . . . 493   | Ragaz . . . . 154                                  |
| Pruntrut . . . . 2,299                            | Zofingen . . . . 49 | Wil . . . . 491     | Liestal . . . . 149                                |
| Bulle . . . . 2,260                               | Bellenz . . . . 54  | Zofingen . . . 483  | Uster . . . . 143                                  |
| Bellinzona . . . 2,154                            | Baden . . . . 55    | Vallorbe . . . 482  | Aigle . . . . 101                                  |
| Brugg . . . . 2,076                               | Brugg . . . . 56    | Frauenfeld . . 442  | Langnau . . . 96                                   |
| Rapperswil . . . 1,968                            | Delsberg . . . 58   | Lugano . . . . 434  | Rapperswil . . 87                                  |
| Altdorf . . . . 1,945                             | Romanshorn . . 58   | Rapperswil . . 424  | Romanshorn . . 86                                  |
| Chiasso . . . . 1,779                             | Olten . . . . 59    | Martigny . . . 389  | Altdorf . . . . 84                                 |
| Romanshorn . . . 1,678                            | Rapperswil . . 60   | Langnau . . . 386   | Sitten . . . . 76                                  |
| Nyon . . . . 1,671                                | Wil . . . . 63      | Romanshorn . . 385  | Vallorbe . . . 73                                  |
| Langnau . . . . 1,474                             | Schaffhausen . 67   | Bellinzona . . 319  | Martigny . . . 44                                  |
| Sitten . . . . 1,335                              | Interlaken . . 69   | Sitten . . . . 319  | Bellinzona . . 41                                  |
| Martigny . . . . 928                              | Vallorbe . . . 101  | Chiasso . . . . 299 | Chiasso . . . . 32                                 |
| Brig . . . . 575                                  | Altdorf . . . . 142 | Brig . . . . 271    | Brig . . . . 21                                    |

Die Klassifikation sämtlicher Netze nach dem Tagesdurchschnitt der taxierten Gespräche erzeugt:

| 3 Netze mit über 5,000 taxierten Gesprächen per Tag |   |   |             |   |   |   |   |
|-----------------------------------------------------|---|---|-------------|---|---|---|---|
| 3                                                   | " | " | 2,501—5,000 | " | " | " | " |
| 7                                                   | " | " | 1,001—2,500 | " | " | " | " |
| 4                                                   | " | " | 501—1,000   | " | " | " | " |
| 17                                                  | " | " | 251— 500    | " | " | " | " |
| 26                                                  | " | " | 101— 250    | " | " | " | " |
| 25                                                  | " | " | 76— 100     | " | " | " | " |
| 30                                                  | " | " | 51— 75      | " | " | " | " |
| 78                                                  | " | " | 26— 50      | " | " | " | " |
| 131                                                 | " | " | 1— 25       | " | " | " | " |

Eine Gruppierung der Telephonabonnenten nach dem Gesprächsverkehr, wobei nur diejenigen Abonnemente berücksichtigt sind, welche das ganze Jahr hindurch bestanden haben, ergibt folgende Ziffern:

| Lokalverkehr          |                        | Interurbaner Verkehr  |                        |
|-----------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|
| Zahl<br>der Gespräche | Zahl der<br>Abonnenten | Zahl<br>der Gespräche | Zahl der<br>Abonnenten |
| 0                     | 14                     | 0                     | 840                    |
| 1— 100                | 3,575                  | 1— 50                 | 15,794                 |
| 101— 200              | 5,323                  | 51— 100               | 6,734                  |
| 201— 300              | 5,109                  | 101— 150              | 3,853                  |
| 301— 400              | 4,338                  | 151— 200              | 2,569                  |
| 401— 500              | 3,554                  | 201— 250              | 1,719                  |
| 501— 600              | 2,924                  | 251— 300              | 1,209                  |
| 601— 700              | 2,234                  | 301— 350              | 838                    |
| 701— 800              | 1,711                  | 351— 400              | 593                    |
| 801— 900              | 1,385                  | 401— 450              | 435                    |
| 901— 1,000            | 1,095                  | 451— 500              | 348                    |
| 1,001— 1,100          | 869                    | 501— 550              | 254                    |
| 1,101— 1,200          | 674                    | 551— 600              | 186                    |
| 1,201— 1,300          | 574                    | 601— 650              | 158                    |
| 1,301— 1,400          | 422                    | 651— 700              | 118                    |
| 1,401— 1,500          | 354                    | 701— 750              | 92                     |
| 1,501— 1,600          | 301                    | 751— 800              | 75                     |
| 1,601— 1,700          | 229                    | 801— 850              | 61                     |
| 1,701— 1,800          | 214                    | 851— 900              | 47                     |
| 1,801— 1,900          | 172                    | 901— 950              | 48                     |
| 1,901— 2,000          | 139                    | 951— 1,000            | 40                     |
| 2,001— 2,500          | 458                    | 1,001— 1,250          | 122                    |
| 2,501— 3,000          | 252                    | 1,251— 1,500          | 79                     |
| 3,001— 3,500          | 151                    | 1,501— 1,750          | 33                     |
| 3,501— 4,000          | 73                     | 1,751— 2,000          | 28                     |
| 4,001— 5,000          | 75                     | 2,001— 2,500          | 30                     |
| über 5,000            | 117                    | über 2,500            | 33                     |

Über den Gesprächsverkehr der einzelnen schweizerischen Telephonnetze im Berichtsjahre giebt die nachfolgende Tabelle Aufschluß:

| Netze.                      | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         | Total<br>sämtlicher<br>Gespräche. |
|-----------------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|-----------------------------------|
|                             |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |                                   |
| Aadorf-Elgg . . . . .       | 5,981                | 6,815                  | 9,022    | 15,837  | 21,818                            |
| Aarau . . . . .             | 193,525              | 59,519                 | 59,009   | 118,528 | 312,053                           |
| Aarberg . . . . .           | 20,826               | 12,042                 | 12,970   | 25,012  | 45,838                            |
| Aarburg . . . . .           | 11,364               | 9,499                  | 10,210   | 19,709  | 31,073                            |
| Adelboden . . . . .         | 253                  | 3,103                  | 2,586    | 5,689   | 5,942                             |
| Adliswil . . . . .          | 5,078                | 8,541                  | 10,628   | 19,169  | 24,247                            |
| Affoltern a/Albis . . . . . | 12,019               | 13,813                 | 13,978   | 27,791  | 39,810                            |
| Aigle . . . . .             | 20,865               | 16,073                 | 18,433   | 34,506  | 55,371                            |
| Altdorf . . . . .           | 19,562               | 10,957                 | 8,880    | 19,837  | 39,399                            |
| Altstätten (St. Gallen)     | 8,212                | 10,565                 | 10,413   | 20,978  | 29,190                            |
| Amriswil . . . . .          | 7,668                | 9,739                  | 8,921    | 18,660  | 26,328                            |
| Amsteg-Silenen . . . . .    | 499                  | 1,348                  | 1,287    | 2,635   | 3,134                             |
| Andelfingen . . . . .       | 8,487                | 7,287                  | 8,125    | 15,412  | 23,899                            |
| Andermatt . . . . .         | 931                  | 2,356                  | 1,978    | 4,334   | 5,265                             |
| Appenzell . . . . .         | 12,219               | 9,062                  | 6,895    | 15,957  | 28,176                            |
| Arbon . . . . .             | 12,802               | 20,118                 | 16,469   | 36,587  | 49,389                            |
| Ardon . . . . .             | 258                  | 1,346                  | 1,136    | 2,482   | 2,740                             |
| Arosa . . . . .             | 22,938               | 7,266                  | 4,858    | 12,124  | 35,062                            |
| Arth . . . . .              | 14,139               | 10,463                 | 9,122    | 19,585  | 33,724                            |
| Äschi . . . . .             | 1,011                | 2,815                  | 2,037    | 4,852   | 5,863                             |
| Au (St. Gallen) . . . . .   | 9,789                | 12,673                 | 10,091   | 22,764  | 32,553                            |
| Aubonne . . . . .           | 9,307                | 11,209                 | 11,734   | 22,943  | 32,250                            |
| Avenches . . . . .          | 10,926               | 9,429                  | 31,298   | 40,727  | 51,653                            |
| Azmoos . . . . .            | 4,402                | 3,876                  | 3,641    | 7,517   | 11,919                            |
| Baden . . . . .             | 128,195              | 49,278                 | 42,351   | 91,629  | 219,824                           |
| Balsthal . . . . .          | 12,320               | 10,002                 | 9,154    | 19,156  | 31,476                            |
| Balterswil . . . . .        | 5,092                | 4,483                  | 4,948    | 9,431   | 14,523                            |
| Bäretswil . . . . .         | 2,334                | 2,768                  | 2,828    | 5,596   | 7,930                             |
| Basel . . . . .             | 3,014,949            | 186,137                | 190,505  | 376,642 | 3,391,591                         |
| Bassecourt . . . . .        | 3,871                | 5,568                  | 4,000    | 9,568   | 13,439                            |
| Bätterkinden . . . . .      | 5,439                | 5,768                  | 5,854    | 11,622  | 17,061                            |
| Bauma . . . . .             | 3,244                | 4,521                  | 4,800    | 9,321   | 12,565                            |
| Bazenheid . . . . .         | 7,225                | 5,563                  | 4,934    | 10,497  | 17,722                            |
| Beckenried . . . . .        | 1,753                | 4,364                  | 3,066    | 7,430   | 9,183                             |
| Bellenz . . . . .           | 7,626                | 7,373                  | 7,531    | 14,904  | 22,530                            |
| Bern . . . . .              | 1,478,468            | 230,325                | 196,153  | 426,478 | 1,904,946                         |
| Bex . . . . .               | 22,722               | 13,662                 | 11,009   | 24,671  | 47,393                            |
| Biel . . . . .              | 375,899              | 82,223                 | 71,494   | 153,717 | 529,616                           |

| Netze.                   | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         | Total<br>sämtlicher<br>Gespräche. |
|--------------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|-----------------------------------|
|                          |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |                                   |
| Bière . . . . .          | 2,145                | 3,912                  | 4,913    | 8,825   | 10,970                            |
| Bischofszell . . . .     | 7,010                | 11,408                 | 10,006   | 21,414  | 28,424                            |
| Bisnone (14. VIII. 1901) | 251                  | 746                    | 590      | 1,336   | 1,587                             |
| Boudry . . . . .         | 3,587                | 6,706                  | 6,419    | 13,125  | 16,712                            |
| Bremgarten (Aargau)      | 10,561               | 9,508                  | 8,921    | 18,429  | 28,990                            |
| Brenets, les . . . .     | 5,099                | 4,260                  | 3,629    | 7,889   | 12,988                            |
| Brienz . . . . .         | 2,693                | 4,198                  | 3,559    | 7,757   | 10,450                            |
| Brig . . . . .           | 3,849                | 3,998                  | 2,620    | 6,618   | 10,467                            |
| Brugg . . . . .          | 41,333               | 23,813                 | 20,531   | 44,344  | 85,677                            |
| Brunnen . . . . .        | 6,988                | 10,408                 | 10,692   | 21,100  | 28,088                            |
| Bubikon . . . . .        | 1,701                | 2,846                  | 2,240    | 5,086   | 6,787                             |
| Buchs (St. Gallen)       | 24,848               | 16,661                 | 13,964   | 30,625  | 55,473                            |
| Bülach . . . . .         | 12,224               | 11,002                 | 11,269   | 22,271  | 34,495                            |
| Bulle . . . . .          | 46,811               | 18,244                 | 18,309   | 36,553  | 83,364                            |
| Büren a/A. . . . .       | 8,568                | 8,231                  | 8,521    | 16,752  | 25,320                            |
| Burgdorf . . . . .       | 66,635               | 33,549                 | 33,461   | 67,010  | 133,645                           |
| Butschwil . . . . .      | 4,001                | 5,706                  | 4,469    | 10,175  | 14,176                            |
| Cernier . . . . .        | 18,727               | 10,312                 | 12,612   | 22,924  | 41,651                            |
| Château-d'Oex . . .      | 6,536                | 3,872                  | 2,692    | 6,564   | 13,100                            |
| Châtel-St. Denis . .     | 3,150                | 5,124                  | 6,142    | 11,266  | 14,416                            |
| Chaux-de-Fonds, la       | 581,136              | 86,963                 | 91,183   | 178,146 | 759,282                           |
| Chesières . . . . .      | 484                  | 3,914                  | 2,613    | 6,527   | 7,011                             |
| Chiasso . . . . .        | 5,699                | 5,947                  | 3,855    | 9,802   | 15,501                            |
| Chur . . . . .           | 75,843               | 31,059                 | 35,335   | 66,394  | 142,237                           |
| Churwalden . . . . .     | 2,116                | 3,409                  | 3,244    | 6,653   | 8,769                             |
| Colombier . . . . .      | 8,754                | 11,713                 | 11,340   | 23,053  | 31,807                            |
| Concise . . . . .        | 1,341                | 2,092                  | 2,191    | 4,283   | 5,624                             |
| Coppet . . . . .         | 860                  | 8,383                  | 7,755    | 16,138  | 16,998                            |
| Cossonay . . . . .       | 24,245               | 12,511                 | 13,102   | 25,613  | 49,858                            |
| Couvet . . . . .         | 3,030                | 7,694                  | 7,375    | 15,069  | 18,099                            |
| Cully . . . . .          | 3,670                | 6,092                  | 5,538    | 11,630  | 15,300                            |
| Davos-Platz . . . .      | 168,091              | 13,167                 | 11,209   | 24,376  | 192,467                           |
| Degersheim . . . . .     | 968                  | 6,175                  | 5,387    | 11,562  | 12,530                            |
| Delsberg . . . . .       | 43,580               | 20,999                 | 17,209   | 38,208  | 81,788                            |
| Dielsdorf . . . . .      | 13,761               | 8,866                  | 9,532    | 18,398  | 32,159                            |
| Dießenhofen . . . .      | 2,731                | 5,846                  | 5,207    | 11,053  | 13,784                            |
| Dietikon . . . . .       | 7,165                | 8,161                  | 7,813    | 15,974  | 23,139                            |
| Düringen . . . . .       | 2,610                | 4,131                  | 4,415    | 8,546   | 11,156                            |

| Netze.                                | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         | Total<br>sämtlicher<br>Gespräche. |
|---------------------------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|-----------------------------------|
|                                       |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |                                   |
| Dußang . . . . .                      | 2,980                | 3,717                  | 3,317    | 7,034   | 10,014                            |
| Ebnat-Kappel . . . .                  | 9,147                | 6,276                  | 7,042    | 13,318  | 22,465                            |
| Echallens . . . . .                   | 14,906               | 9,088                  | 8,511    | 17,599  | 32,505                            |
| Egg (Zürich) . . . .                  | 2,507                | 2,917                  | 2,344    | 5,261   | 7,768                             |
| Eglisau . . . . .                     | 5,251                | 3,715                  | 3,396    | 7,111   | 12,362                            |
| Einsiedeln . . . . .                  | 10,246               | 9,078                  | 8,083    | 17,161  | 27,407                            |
| Elm (Glarus) . . . .                  | 155                  | 1,039                  | 875      | 1,914   | 2,069                             |
| Engelberg . . . . .                   | 3,296                | 6,180                  | 3,933    | 10,113  | 13,409                            |
| Engi (Glarus) . . . .                 | 1,912                | 3,432                  | 3,203    | 6,635   | 8,547                             |
| Entlebuch . . . . .                   | 6,453                | 3,999                  | 4,179    | 8,178   | 14,631                            |
| Erlenbach . . . . .                   | 8,409                | 8,989                  | 7,910    | 16,899  | 25,308                            |
| Ermatingen . . . . .                  | 3,110                | 4,513                  | 10,674   | 15,187  | 18,297                            |
| Erstfeld . . . . .                    | 96                   | 1,664                  | 1,194    | 2,858   | 2,954                             |
| Eschenbach (Luzern)                   | 4,089                | 2,887                  | 3,351    | 6,238   | 10,327                            |
| Eschenbach (St.G.)                    | 2,546                | 3,706                  | 3,784    | 7,490   | 10,036                            |
| Escholz matt . . . .                  | 3,884                | 3,348                  | 3,475    | 6,823   | 10,707                            |
| Estavayer . . . . .                   | 646                  | 3,062                  | 2,585    | 5,647   | 6,293                             |
| Fahrwangen . . . . .                  | 593                  | 3,578                  | 2,870    | 6,448   | 7,041                             |
| Fideris . . . . .                     | 916                  | 1,826                  | 1,145    | 2,971   | 3,887                             |
| Finhaut . . . . .                     | 804                  | 1,165                  | 930      | 2,095   | 2,899                             |
| Fiscenthal . . . . .                  | 2,723                | 2,719                  | 2,185    | 4,904   | 7,627                             |
| Flawil . . . . .                      | 7,853                | 10,720                 | 10,549   | 21,269  | 29,122                            |
| Fleurier . . . . .                    | 16,787               | 10,476                 | 10,877   | 21,353  | 38,140                            |
| Flims . . . . .                       | 1,673                | 2,391                  | 1,504    | 3,895   | 5,568                             |
| Fraubrunnen . . . .                   | 11,425               | 10,461                 | 10,811   | 21,272  | 32,697                            |
| Frauenfeld . . . . .                  | 64,162               | 30,434                 | 32,513   | 62,947  | 127,109                           |
| Freiburg . . . . .                    | 190,960              | 45,908                 | 50,994   | 96,902  | 287,862                           |
| Frick . . . . .                       | 5,424                | 4,216                  | 4,561    | 8,777   | 14,201                            |
| Frutigen . . . . .                    | 3,092                | 7,352                  | 6,333    | 13,685  | 16,777                            |
| Gais . . . . .                        | 5,453                | 7,197                  | 8,042    | 15,239  | 20,692                            |
| Gelterkinden . . . .                  | 4,383                | 5,096                  | 4,166    | 9,262   | 13,645                            |
| Genf . . . . .                        | 3,043,366            | 100,202                | 106,896  | 207,098 | 3,250,464                         |
| Gersau . . . . .                      | 220                  | 2,251                  | 1,871    | 4,122   | 4,342                             |
| Glarus . . . . .                      | 92,962               | 28,186                 | 33,775   | 61,961  | 154,923                           |
| Göschenen (25. VI.<br>1901) . . . . . | 90                   | 1,496                  | 999      | 2,495   | 2,585                             |
| Goßau (St. Gallen)                    | 15,329               | 15,350                 | 12,299   | 27,649  | 42,978                            |
| Goßau (Zürich) . . .                  | 3,767                | 3,385                  | 3,592    | 6,977   | 10,744                            |

| Netze.                | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         | Total<br>sämtlicher<br>Gespräche. |
|-----------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|-----------------------------------|
|                       |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |                                   |
| Grandson . . . .      | 5,481                | 5,890                  | 7,298    | 13,188  | 18,669                            |
| Granges (Waadt) .     | 2,949                | 3,407                  | 3,791    | 7,198   | 10,147                            |
| Grenchen . . . .      | 17,264               | 14,621                 | 16,230   | 30,851  | 48,115                            |
| Grindelwald . . .     | 1,508                | 5,928                  | 4,958    | 10,886  | 12,394                            |
| Grosswangen . . .     | 2,338                | 2,645                  | 2,005    | 4,650   | 6,988                             |
| Grüsch . . . . .      | 1,239                | 2,703                  | 2,441    | 5,144   | 6,383                             |
| Hausen a/Albis . .    | 3,364                | 4,014                  | 4,664    | 8,678   | 12,042                            |
| Heiden . . . . .      | 11,119               | 10,948                 | 9,477    | 20,425  | 31,544                            |
| Herisau . . . . .     | 75,513               | 29,000                 | 40,902   | 69,902  | 145,415                           |
| Herzogenbuchsee .     | 16,398               | 12,462                 | 12,356   | 24,818  | 41,216                            |
| Hessigkofen . . . .   | 1,408                | 2,075                  | 2,131    | 4,206   | 5,614                             |
| Hinwil . . . . .      | 5,226                | 5,138                  | 6,105    | 11,243  | 16,469                            |
| Hitzkirch . . . . .   | 1,862                | 2,495                  | 1,900    | 4,395   | 6,257                             |
| Hochdorf . . . . .    | 3,018                | 4,115                  | 4,628    | 8,743   | 11,761                            |
| Hombrechtikon . .     | 1,311                | 2,669                  | 3,190    | 5,859   | 7,170                             |
| Horgen . . . . .      | 27,956               | 18,156                 | 24,485   | 42,641  | 70,597                            |
| Huttwil . . . . .     | 6,141                | 6,212                  | 6,520    | 12,732  | 18,873                            |
| Ilanz (I. IV. 1901) . | 1,630                | 2,017                  | 1,300    | 3,317   | 4,947                             |
| Illnau . . . . .      | 10,717               | 6,309                  | 7,565    | 13,874  | 24,591                            |
| Ins . . . . .         | 7,424                | 6,644                  | 6,821    | 13,465  | 20,889                            |
| Interlaken . . . .    | 106,392              | 40,473                 | 44,236   | 84,709  | 191,101                           |
| Kalchofen . . . . .   | 5,175                | 6,654                  | 6,452    | 13,106  | 18,281                            |
| Kandersteg . . . .    | 991                  | 2,211                  | 1,913    | 4,124   | 5,115                             |
| Kerzers . . . . .     | 6,670                | 6,363                  | 6,423    | 12,786  | 19,456                            |
| Klosters . . . . .    | 110                  | 2,155                  | 1,223    | 3,378   | 3,488                             |
| Kloten . . . . .      | 2,323                | 6,961                  | 6,400    | 13,361  | 15,684                            |
| Koppigen . . . . .    | 754                  | 1,960                  | 1,816    | 3,776   | 4,530                             |
| Kreuzlingen . . . .   | 23,844               | 15,584                 | 13,868   | 29,452  | 53,296                            |
| Küßnacht (Schwyz) .   | 3,443                | 5,143                  | 4,900    | 10,043  | 13,486                            |
| Lachen . . . . .      | 1,431                | 4,272                  | 3,919    | 8,191   | 9,622                             |
| Langenbruck . . . .   | 1,577                | 2,786                  | 3,257    | 6,043   | 7,620                             |
| Langenthal . . . .    | 71,955               | 27,929                 | 26,498   | 54,427  | 126,382                           |
| Langnau (Bern) . .    | 20,162               | 14,930                 | 12,706   | 27,636  | 47,798                            |
| Läufelfingen . . . .  | 1,584                | 2,818                  | 2,744    | 5,562   | 7,146                             |
| Laufen (Jura) . . .   | 23,160               | 9,890                  | 10,394   | 20,284  | 43,444                            |
| Laufenburg . . . .    | 3,740                | 4,901                  | 3,477    | 8,378   | 12,118                            |
| Laupen . . . . .      | 28,438               | 9,352                  | 12,743   | 22,095  | 50,533                            |
| Lausanne . . . . .    | 1,181,342            | 157,702                | 131,494  | 289,196 | 1,470,538                         |

| Netze.                              | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         | Total<br>sämtlicher<br>Gespräche. |
|-------------------------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|-----------------------------------|
|                                     |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |                                   |
| Lauterbrunnen . . . .               | 6,722                | 8,960                  | 6,319    | 15,279  | 22,001                            |
| Leissigen (I. VII. 1901)            | 678                  | 1,110                  | 1,057    | 2,167   | 2,845                             |
| Lenzburg . . . .                    | 32,181               | 18,522                 | 17,907   | 36,429  | 68,610                            |
| Leysin . . . .                      | 5,042                | 8,864                  | 3,579    | 12,443  | 17,485                            |
| Lichtensteig . . . .                | 6,343                | 9,832                  | 8,405    | 18,237  | 24,580                            |
| Liestal . . . .                     | 34,077               | 20,471                 | 20,807   | 41,278  | 75,355                            |
| Linthal . . . .                     | 3,880                | 4,069                  | 3,573    | 7,642   | 11,522                            |
| Locarno . . . .                     | 8,772                | 4,583                  | 5,262    | 9,845   | 18,617                            |
| Locle, le . . . .                   | 100,241              | 26,543                 | 21,623   | 48,166  | 148,407                           |
| Loèche-la-Ville . . .               | 2,130                | 1,580                  | 1,298    | 2,878   | 5,008                             |
| Lömmenswil . . . .                  | 1,216                | 2,967                  | 2,656    | 5,623   | 6,839                             |
| Lucens . . . .                      | 1,155                | 3,666                  | 2,806    | 6,472   | 7,627                             |
| Lugano . . . .                      | 83,518               | 12,835                 | 10,945   | 23,780  | 107,298                           |
| Lungern . . . .                     | 1,175                | 1,607                  | 1,102    | 2,709   | 3,884                             |
| Luzern . . . .                      | 689,990              | 122,642                | 102,499  | 225,141 | 915,131                           |
| Lyß . . . .                         | 7,397                | 7,488                  | 9,032    | 16,520  | 23,917                            |
| Magadino (22. VII.<br>1901) . . . . | 416                  | 254                    | 273      | 527     | 943                               |
| Malleray . . . .                    | 1,519                | 5,156                  | 3,438    | 8,594   | 10,113                            |
| Männedorf . . . .                   | 4,057                | 8,808                  | 8,546    | 17,354  | 21,411                            |
| Marthalen . . . .                   | 5,884                | 6,411                  | 4,870    | 11,281  | 17,165                            |
| Martigny . . . .                    | 8,422                | 7,523                  | 8,008    | 15,531  | 23,953                            |
| Meggen . . . .                      | 2,490                | 3,376                  | 2,932    | 6,308   | 8,798                             |
| Meilen . . . .                      | 13,226               | 10,953                 | 12,142   | 23,095  | 36,321                            |
| Meiringen . . . .                   | 3,944                | 4,239                  | 2,792    | 7,031   | 10,975                            |
| Mendrisio . . . .                   | 1,938                | 2,574                  | 2,190    | 4,764   | 6,702                             |
| Merligen . . . .                    | 1,605                | 4,222                  | 3,173    | 7,395   | 9,000                             |
| Mézières . . . .                    | 3,792                | 4,046                  | 4,771    | 8,817   | 12,609                            |
| Monthey . . . .                     | 4,858                | 5,829                  | 5,183    | 11,012  | 15,870                            |
| Montreux . . . .                    | 369,343              | 67,977                 | 64,512   | 132,489 | 501,832                           |
| Morges . . . .                      | 57,230               | 29,768                 | 37,224   | 66,992  | 124,222                           |
| Moudon . . . .                      | 9,522                | 8,205                  | 10,261   | 18,466  | 27,988                            |
| Mühlehorn . . . .                   | 2,498                | 2,391                  | 2,257    | 4,648   | 7,146                             |
| Müllheim . . . .                    | 10,684               | 6,722                  | 6,709    | 13,431  | 24,115                            |
| Münsingen . . . .                   | 5,417                | 5,986                  | 6,792    | 12,778  | 18,195                            |
| Münster (Bern) . . .                | 4,856                | 7,386                  | 6,003    | 13,389  | 18,245                            |
| Muotathal . . . .                   | 1,521                | 1,251                  | 1,085    | 2,336   | 3,857                             |
| Murgenthal . . . .                  | 5,951                | 6,015                  | 6,005    | 12,020  | 17,971                            |

| Netze.                       | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         | Total<br>sämtlicher<br>Gespräche. |
|------------------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|-----------------------------------|
|                              |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |                                   |
| Muri (Aargau) . . . . .      | 9,634                | 8,092                  | 7,745    | 15,837  | 25,471                            |
| Murten . . . . .             | 23,877               | 15,543                 | 13,444   | 28,987  | 52,864                            |
| Näfels-Mollis . . . . .      | 492                  | 3,190                  | 2,539    | 5,729   | 6,221                             |
| Nebikon . . . . .            | 4,043                | 3,982                  | 5,288    | 9,270   | 13,313                            |
| Necker . . . . .             | 2,529                | 3,688                  | 3,462    | 7,150   | 9,679                             |
| Neßlau . . . . .             | 6,707                | 3,629                  | 3,448    | 7,077   | 13,784                            |
| Neuenburg . . . . .          | 356,713              | 70,591                 | 69,765   | 140,356 | 497,069                           |
| Neuendorf . . . . .          | 3,870                | 2,660                  | 4,005    | 6,665   | 10,535                            |
| Neuenkirch-Sempach . . . . . | 4,460                | 3,309                  | 3,181    | 6,490   | 10,950                            |
| Neuenstadt . . . . .         | 4,348                | 8,235                  | 7,393    | 15,628  | 19,976                            |
| Niederurnen . . . . .        | 856                  | 4,713                  | 3,682    | 8,395   | 9,251                             |
| Noiraigue . . . . .          | 993                  | 3,840                  | 2,976    | 6,816   | 7,809                             |
| Nyon . . . . .               | 79,628               | 29,534                 | 31,498   | 61,032  | 140,660                           |
| Oberendingen . . . . .       | 1,162                | 2,029                  | 2,051    | 4,080   | 5,242                             |
| Oberriet . . . . .           | 4,917                | 5,677                  | 5,314    | 10,991  | 15,908                            |
| Olten . . . . .              | 45,979               | 25,527                 | 26,231   | 51,758  | 97,737                            |
| Orbe . . . . .               | 18,916               | 12,779                 | 9,157    | 21,936  | 40,852                            |
| Oron . . . . .               | 2,224                | 4,471                  | 3,878    | 8,349   | 10,573                            |
| Payerne . . . . .            | 21,469               | 15,607                 | 15,578   | 31,185  | 52,654                            |
| Pfäffikon . . . . .          | 13,804               | 13,674                 | 12,726   | 26,400  | 40,204                            |
| Pfungen . . . . .            | 5,454                | 6,442                  | 7,244    | 13,686  | 19,140                            |
| Ponts-de-Martel . . . . .    | 2,512                | 3,708                  | 4,432    | 8,140   | 10,652                            |
| Pruntrut . . . . .           | 67,708               | 16,431                 | 12,313   | 28,744  | 96,452                            |
| Ragaz . . . . .              | 35,647               | 22,468                 | 17,974   | 40,442  | 76,089                            |
| Rapperswil . . . . .         | 14,914               | 16,870                 | 14,856   | 31,726  | 46,640                            |
| Rebstein . . . . .           | 458                  | 5,458                  | 5,642    | 11,100  | 11,558                            |
| Rehetobel . . . . .          | 3,654                | 3,595                  | 3,558    | 7,153   | 10,807                            |
| Reichenau . . . . .          | 1,748                | 4,080                  | 3,025    | 7,105   | 8,853                             |
| Reigoldswil . . . . .        | 1,545                | 2,569                  | 1,915    | 4,484   | 6,029                             |
| Reinach . . . . .            | 36,474               | 11,035                 | 10,696   | 21,731  | 58,205                            |
| Rheineck . . . . .           | 3,946                | 7,512                  | 6,219    | 13,731  | 17,677                            |
| Rheinfelden . . . . .        | 20,032               | 13,751                 | 12,839   | 26,590  | 46,622                            |
| Richterswil . . . . .        | 17,842               | 15,641                 | 19,046   | 34,687  | 52,529                            |
| Riggisberg . . . . .         | 4,463                | 6,119                  | 5,532    | 11,651  | 16,114                            |
| Rolle . . . . .              | 25,528               | 14,173                 | 13,170   | 27,343  | 52,871                            |
| Romanshorn . . . . .         | 17,136               | 14,120                 | 16,093   | 30,213  | 47,349                            |
| Romont . . . . .             | 12,198               | 11,106                 | 11,741   | 22,847  | 35,045                            |
| Root . . . . .               | 2,414                | 3,086                  | 2,929    | 6,015   | 8,429                             |

| Netze.                  | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         | Total-<br>sämtlicher<br>Gespräche. |
|-------------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|------------------------------------|
|                         |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |                                    |
| Rorschach . . . . .     | 58,073               | 36,378                 | 37,291   | 73,669  | 131,742                            |
| Rue . . . . .           | 1,973                | 1,831                  | 1,503    | 3,334   | 5,307                              |
| Rüti (Zürich) . . . .   | 16,573               | 14,224                 | 13,369   | 27,593  | 44,166                             |
| Saignelégier . . . . .  | 14,123               | 7,045                  | 6,753    | 13,798  | 27,921                             |
| Salvan . . . . .        | 1,698                | 2,042                  | 1,550    | 3,592   | 5,290                              |
| St. Aubin (Neuchâtel)   | 6,155                | 6,704                  | 5,599    | 12,303  | 18,458                             |
| St. Beatenberg . . . .  | 3,296                | 4,429                  | 3,321    | 7,750   | 11,046                             |
| St. Cergues . . . . .   | 306                  | 2,777                  | 2,079    | 4,856   | 5,162                              |
| Ste. Croix . . . . .    | 10,707               | 4,647                  | 4,517    | 9,164   | 19,871                             |
| St. Gallen . . . . .    | 865,454              | 175,856                | 126,903  | 302,759 | 1,168,213                          |
| St. Immer . . . . .     | 42,814               | 19,893                 | 20,568   | 40,461  | 83,275                             |
| St. Moritz-Dorf . . . . | 84,099               | 15,448                 | 12,981   | 28,429  | 112,528                            |
| St. Peterzell . . . . . | 2,232                | 3,853                  | 3,422    | 7,275   | 9,507                              |
| St. Ursanne . . . . .   | 3,041                | 3,588                  | 2,565    | 6,153   | 9,194                              |
| Sarnen . . . . .        | 11,541               | 7,381                  | 6,333    | 13,714  | 25,255                             |
| Saxon . . . . .         | 1,868                | 3,855                  | 3,157    | 7,012   | 8,880                              |
| Schaffhausen . . . . .  | 332,962              | 48,563                 | 45,476   | 94,039  | 427,001                            |
| Schleitheim . . . . .   | 6,910                | 3,424                  | 2,900    | 6,324   | 13,234                             |
| Schuls . . . . .        | 11,276               | 4,030                  | 2,586    | 6,616   | 17,892                             |
| Schüpfen . . . . .      | 4,861                | 4,184                  | 4,030    | 8,214   | 13,075                             |
| Schüpfheim . . . . .    | 10,893               | 5,217                  | 5,892    | 11,109  | 22,002                             |
| Schwarzenburg . . . .   | 10,469               | 7,360                  | 7,747    | 15,107  | 25,576                             |
| Schwarzenegg . . . . .  | 1,331                | 1,974                  | 1,417    | 3,391   | 4,722                              |
| Schwyz . . . . .        | 11,323               | 10,204                 | 10,893   | 21,097  | 32,420                             |
| Seengen . . . . .       | 2,106                | 3,478                  | 3,365    | 6,843   | 8,949                              |
| Sennwald . . . . .      | 1,850                | 2,059                  | 1,484    | 3,543   | 5,393                              |
| Sentier, le . . . . .   | 37,888               | 8,606                  | 7,990    | 16,596  | 54,484                             |
| Sépey . . . . .         | 546                  | 2,181                  | 2,180    | 4,361   | 4,907                              |
| Siebnen . . . . .       | 774                  | 3,323                  | 2,547    | 5,870   | 6,644                              |
| Sierre . . . . .        | 2,560                | 3,916                  | 3,051    | 6,967   | 9,527                              |
| Sissach . . . . .       | 2,776                | 7,037                  | 6,255    | 13,292  | 16,068                             |
| Sitten . . . . .        | 19,162               | 8,578                  | 7,441    | 16,019  | 35,181                             |
| Solothurn . . . . .     | 204,853              | 52,246                 | 47,585   | 99,831  | 304,684                            |
| Sonceboz . . . . .      | 754                  | 3,772                  | 3,192    | 6,964   | 7,718                              |
| Spiez . . . . .         | 14,554               | 13,969                 | 10,830   | 24,799  | 39,353                             |
| Stäfa . . . . .         | 5,144                | 7,452                  | 8,269    | 15,721  | 20,865                             |
| Stammheim . . . . .     | 2,531                | 2,620                  | 2,636    | 5,256   | 7,787                              |
| Stans . . . . .         | 7,327                | 9,357                  | 8,975    | 18,332  | 25,659                             |

| Netze.               | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         | Total<br>sämtlicher<br>Gespräche. |
|----------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|-----------------------------------|
|                      |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |                                   |
| Steckborn . . . .    | 2,186                | 4,786                  | 4,563    | 9,349   | 11,535                            |
| Stein (Aargau) . .   | 1,374                | 3,663                  | 2,733    | 6,396   | 7,770                             |
| Stein a/Rh. . . .    | 9,397                | 6,757                  | 6,513    | 13,270  | 22,667                            |
| Steinen (Schwyz) .   | 1,220                | 2,638                  | 2,689    | 5,327   | 6,547                             |
| Sumiswald . . . .    | 5,984                | 4,518                  | 4,712    | 9,230   | 15,214                            |
| Sursee . . . . .     | 3,540                | 6,922                  | 5,828    | 12,750  | 16,290                            |
| Tavannes . . . . .   | 4,193                | 8,298                  | 8,187    | 16,485  | 20,678                            |
| Thalwil . . . . .    | 13,593               | 18,079                 | 13,422   | 31,501  | 45,094                            |
| Thun . . . . .       | 117,062              | 50,887                 | 57,687   | 108,574 | 225,636                           |
| Thusis . . . . .     | 4,480                | 6,927                  | 6,304    | 13,231  | 17,711                            |
| Tramelan . . . . .   | 2,634                | 6,810                  | 6,341    | 13,151  | 15,785                            |
| Travers . . . . .    | 1,119                | 2,304                  | 2,469    | 4,773   | 5,892                             |
| Triengen . . . . .   | 3,461                | 3,524                  | 3,499    | 7,023   | 10,484                            |
| Turbenthal . . . .   | 14,720               | 7,751                  | 11,425   | 19,176  | 33,896                            |
| Unterhallau . . . .  | 11,055               | 4,923                  | 4,638    | 9,561   | 20,616                            |
| Unteriberg . . . .   | 1,354                | 1,778                  | 1,732    | 3,510   | 4,864                             |
| Unterwasser . . . .  | 2,248                | 2,886                  | 3,131    | 6,017   | 8,265                             |
| Urnäsch . . . . .    | 3,361                | 2,933                  | 2,969    | 5,902   | 9,263                             |
| Uster . . . . .      | 29,776               | 22,306                 | 23,229   | 45,535  | 75,311                            |
| Uznach . . . . .     | 9,005                | 8,270                  | 8,623    | 16,893  | 25,898                            |
| Uzwil . . . . .      | 16,614               | 14,656                 | 11,804   | 26,460  | 43,074                            |
| Vallorbe . . . . .   | 18,299               | 8,229                  | 8,677    | 16,906  | 35,205                            |
| Vättis . . . . .     | 15                   | 807                    | 865      | 1,672   | 1,687                             |
| Verrières, les . . . | 1,624                | 4,248                  | 3,505    | 7,753   | 9,377                             |
| Vevey . . . . .      | 223,145              | 57,578                 | 50,758   | 108,336 | 331,481                           |
| Visp . . . . .       | 217                  | 1,222                  | 946      | 2,168   | 2,385                             |
| Vissoye . . . . .    | 1,110                | 1,454                  | 938      | 2,392   | 3,502                             |
| Vitznau . . . . .    | 2,102                | 8,803                  | 7,041    | 15,844  | 17,946                            |
| Vouvry . . . . .     | 3,037                | 2,823                  | 2,208    | 5,031   | 8,068                             |
| Wädenswil . . . .    | 13,681               | 17,024                 | 18,735   | 35,759  | 49,440                            |
| Wald (Zürich) . . .  | 17,665               | 14,069                 | 12,785   | 26,854  | 44,519                            |
| Waldenburg . . . .   | 3,764                | 3,209                  | 3,256    | 6,465   | 10,229                            |
| Waldkirch . . . . .  | 2,525                | 2,561                  | 3,003    | 5,564   | 8,089                             |
| Wallenstadt . . . .  | 12,551               | 7,577                  | 7,293    | 14,870  | 27,421                            |
| Walzenhausen . . .   | 2,681                | 4,002                  | 3,649    | 7,651   | 10,332                            |
| Wangen a/A. . . . .  | 13,335               | 9,219                  | 8,373    | 17,592  | 30,927                            |
| Wängi (Thurgau) . .  | 4,405                | 3,761                  | 3,559    | 7,320   | 11,725                            |
| Wattenwil . . . . .  | 2,425                | 3,787                  | 4,022    | 7,809   | 10,234                            |

| Netze.             | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         | Total<br>sämtlicher<br>Gespräche. |
|--------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|-----------------------------------|
|                    |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |                                   |
| Weesen . . . .     | 708                  | 3,066                  | 1,280    | 4,346   | 5,054                             |
| Weggis . . . .     | 4,726                | 5,394                  | 4,171    | 9,565   | 14,291                            |
| Weinfelden . . .   | 50,248               | 23,195                 | 22,741   | 45,936  | 96,184                            |
| Welschenrohr . .   | 942                  | 2,577                  | 1,858    | 4,435   | 5,377                             |
| Wetzikon . . . .   | 19,913               | 14,992                 | 14,763   | 29,755  | 49,668                            |
| Wichtrach . . . .  | 15,162               | 13,761                 | 14,965   | 28,726  | 43,888                            |
| Wil (St. Gallen) . | 44,623               | 23,167                 | 19,831   | 42,998  | 87,621                            |
| Willisau . . . .   | 5,317                | 6,395                  | 5,727    | 12,122  | 17,439                            |
| Wimmis . . . .     | 1,418                | 3,274                  | 3,360    | 6,634   | 8,052                             |
| Winterthur . . .   | 304,104              | 111,665                | 99,848   | 211,513 | 515,617                           |
| Wohlen (Aargau)    | 23,235               | 13,489                 | 10,437   | 23,926  | 47,161                            |
| Wolhusen . . . .   | 4,745                | 6,703                  | 6,481    | 13,184  | 17,929                            |
| Yverdon . . . .    | 65,166               | 30,264                 | 29,883   | 60,147  | 125,313                           |
| Yvonand . . . .    | 3,390                | 3,954                  | 3,347    | 7,301   | 10,691                            |
| Zell (Luzern) . .  | 4,433                | 3,569                  | 3,066    | 6,635   | 11,068                            |
| Zermatt . . . .    | 115                  | 1,684                  | 1,413    | 3,097   | 3,212                             |
| Zofingen . . . .   | 37,380               | 22,954                 | 22,193   | 45,147  | 82,527                            |
| Zug . . . .        | 96,773               | 30,734                 | 30,961   | 61,695  | 158,468                           |
| Zürich . . . .     | 4,507,087            | 545,592                | 443,443  | 989,035 | 5,496,122                         |
| Zurzach . . . .    | 10,754               | 5,670                  | 5,879    | 11,549  | 22,303                            |
| Zuzwil . . . .     | 2,068                | 3,887                  | 3,821    | 7,708   | 9,776                             |
| Zweisimmen . . .   | 6,903                | 6,905                  | 4,260    | 11,165  | 18,068                            |

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

Bern, den 25. März 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,  
Der Bundespräsident:

**Zemp.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



## **Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1901.**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1902             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 2                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 14               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 02.04.1902       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 493-686          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 020 007       |

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.