

Schweizerisches Bundesblatt.

49. Jahrgang. II.

Nr. 15.

14. April 1897.

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 1896.

G. Post- und Eisenbahndepartement.

~~~~~

#### I. Eisenbahnwesen.

---

##### A. Allgemeines.

##### 1. Organisation und Personal.

Durch eine von uns unterm 18. Februar 1896, in Ausführung der Art. 7 und 8 des Postregalgesetzes vom 1. April 1894 erlassene Verordnung wurden die Dampfschiffe und andere mit Motoren versehene Schiffe auf den schweizerischen Gewässern, soweit sie dem gewerbsmäßigen Personen- und Gütertransport dienen, der Kontrolle des Bundes unterstellt und mit der Ausführung der bezüglichen Bestimmungen das Eisenbahndepartement beauftragt. Bei letzterem hinwieder fiel die Ausübung der Dampfschiffkontrolle, welche im wesentlichen technischer Natur ist, dem technischen Inspektorate zu, dem zur Bewältigung der neuen Aufgabe zwei

weitere Kontrollingenieure und ein Kanzlist zugeteilt werden mußten, wofür Sie im Wege des Nachtragskredites die erforderlichen Mittel gewährten. Ferner erhielt der Kontrollingenieur, welcher schon bisher der im Laufe der Zeit herausgebildeten maschinentechnischen Abteilung, welche nun auch die Dampfschiffkontrolle zu übernehmen hatte, vorstand, den Titel eines Adjunkten dieser Abteilung.

In das Berichtsjahr fällt auch die definitive Wiederbesetzung der gegen Schluß des Jahres 1895 infolge Demission vakant gewordenen Stelle des Adjunkten des Departementssekretärs.

Sonstige Organisations- oder Personalveränderungen sind gegenüber dem Vorjahre nicht zu verzeichnen.

## 2. Gesetze, Verordnungen, Postulate.

Das im letztjährigen Bericht schon erwähnte Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen wurde durch Ihre Beschlüsse vom 26. und 27. März 1896 endgültig festgestellt. In der angebehrten Volksabstimmung vom 4. Oktober 1896 wurde es mit 223,228 gegen 176,577 Stimmen angenommen und dann vom Bundesrate auf den 1. November des Berichtsjahres in Kraft erklärt. Über die Maßnahmen zu dessen Vollziehung wird hiernach unter 7. Rechnungswesen und Statistik, Bericht erstattet.

Mit Botschaft vom 24. April 1896 legten wir Ihnen den Entwurf zu einem Bundesgesetz betreffend Organisation und Besoldung der Beamten der Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartements vor. Während derselbe vom Ständerate schon in der Junisession in Beratung gezogen wurde, fällt dagegen die Behandlung durch den Nationalrat und die endgültige Bereinigung in das folgende Jahr.

Unterm 18. Februar erließen wir, in Anwendung von Art. 7 und 8 des Bundesgesetzes über das Postregal vom 5. April 1894, eine von einer Expertenkommission vorberatene Verordnung betreffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen und andern mit Motoren versehenen Schiffen auf den schweizerischen Gewässern und beauftragten mit der Ausführung der Bestimmungen derselben die Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartements. Über die bei Aufstellung der Verordnung maßgebenden Gesichtspunkte und die in Vollziehung derselben getroffenen Maßnahmen finden sich die nähern Angaben hiernach unter C. Kontrolle über die Dampfschiffe und andere mit Motoren versehene Schiffe.

Über die in Verfolgung der Motionen Curti und Cornaz (Eisenbahnreform und Rückkauf) unternommenen Arbeiten und deren vorläufigen Abschluß hatten wir schon letztes Jahr Bericht erstattet. Dabei bemerkten wir, daß zu einer Weiterverfolgung der Angelegenheit, insbesondere zur Aufstellung neuer Berechnungen im Sinne der Anregungen der Expertenkommission, das nötige Material fehle und vor allem durch eine Revision des Rechnungsgesetzes für eine den Zwecken des Rückkaufs entsprechende Rechnungsstellung seitens der Bahngesellschaften gesorgt werden müsse. Durch das seither erlassene Rechnungsgesetz vom 27. März 1896 ist diesem Mangel abgeholfen worden, indem dasselbe namentlich ermöglichte, die Bahngesellschaften zur Eingabe ihrer konzessionsmäßigen Ansprüche mit Bezug auf Reinertrag und Anlagekapital schon vor Eintritt des Kündigungstermins (1. Mai 1898) anzuhalten und so wenigstens für die wesentlichsten Rechnungsfaktoren eine sichere Grundlage zu gewinnen. Von Bedeutung ist ferner, daß nach dem neuen Gesetze alle Streitfragen über die Auslegung der Rückkaufsbestimmungen vom Bundesgerichte zu entscheiden sind, womit für sämtliche Unternehmungen eine einheitliche Erledigung der Differenzen gesichert ist.

Durch die neuen gesetzlichen Bestimmungen war das Departement in die Möglichkeit versetzt, die Berechnung der Rückkaufentschädigungen auf möglichst sichere Grundlage zu stellen und auf Ende des Berichtsjahres für einstweilen abzuschließen. Die Fertigstellung der Botschaft betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen und des bezüglichen Gesetzesentwurfes zog sich in das folgende Jahr hinüber.

Auch die Weiterverfolgung der Frage der Aufstellung besonderer Bestimmungen für den Bau und Betrieb von Nebenbahnen ließ sich das Departement angelegen sein. Der Abschluß und die Vorlage eines daherigen Gesetzesentwurfes fällt in das folgende Jahr.

### 3. Internationale Verhältnisse.

Die im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnte, für das Berichtsjahr in Aussicht genommene dritte Konferenz in Sachen der technischen Einheit im Eisenbahnwesen mußte verschoben werden, da die Vorbereitungsarbeiten bei einzelnen Staaten noch nicht abgeschlossen waren.

Der ergangenen Einladung zum Anschlusse an den Verband haben die Regierungen von Dänemark, Luxemburg, Schweden und

Norwegen Folge gegeben; Rußland hat die Beschickung der neuen Konferenz in Aussicht gestellt, so daß nunmehr von sämtlichen Staaten Europas, deren dem internationalen Verkehr dienende Linien ganz oder teilweise mit der sogenannten normalen Spur gebaut sind, nur noch die Türkei den Vereinbarungen fernsteht.

Die von den Staaten mitgeteilten Nachträge und Ergänzungen zum Verzeichnis über die im internationalen Verkehr zulässigen größten festen Radstände der Personen- und Güterwagen wurden in üblicher Weise vervielfältigt und den Regierungen der Verbandsstaaten mitgeteilt.

Den Vereinbarungen der internationalen Berner Konferenz vom Mai 1886 über zollssichere Einrichtung der Güterwagen sind die obgenannten Staaten Dänemark, Luxemburg, Schweden und Norwegen ebenfalls beigetreten.

Im Berichtsjahre langten auch die noch ausstehenden Ratifikationen Österreich-Ungarns und der Niederlande zu der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 (betreffend die Beifügung zusätzlicher Vorschriften zu § 1 der Ausführungsbestimmungen und die Änderung der Anlage 1 zu diesen Bestimmungen), sowie Deutschlands und der Niederlande zu der Zusatzerklärung vom 20. September 1893 (betreffend Beitritt anderer Staaten) zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 ein und es wurden die bezüglichen Ratifikationsurkunden zu den übrigen im hiesigen Archiv niedergelegt. Die beiden Abmachungen sind damit für alle Vertragsstaaten in Kraft getreten.

Die anfänglich für den Herbst 1895 in Aussicht genommene, dann aber verschobene erste Revisionskonferenz (nach Art. 59 des Übereinkommens) fand in der Zeit vom 16. März bis 2. April 1896 in Paris statt. Wir ließen uns an derselben durch vier Delegierte vertreten. Sie schloß mit der Unterzeichnung eines Schlußprotokolls ab, welches den Entwurf eines Zusatzübereinkommens enthält. Nach Prüfung durch die beteiligten Regierungen wird eine diplomatische Konferenz zur Unterzeichnung des Nachtragsübereinkommens zusammentreten. Wir haben uns zur Beschickung einer solchen und zur Unterzeichnung, vorbehaltlich Ihrer Ratifikation, bereit erklärt.

Über die Thätigkeit des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport giebt dessen Geschäftsbericht, der zur Verfügung der Bundesversammlung steht, nähere Auskunft. Wir entnehmen demselben bloß, daß an die im ganzen Fr. 99,743. 53

betragenden Kosten des Amtes pro 1896 die Schweiz Fr. 1885. 86 beizutragen hat.

Über das Unternehmen des Simplondurchstiches erstatteten wir Ihnen unterm 11. Juni 1896 einen zusammenfassenden Bericht, von dem Sie in zustimmendem Sinne Vormerkung nahmen, und mit Botschaft vom 4. Dezember gleichen Jahres unterbreiteten wir Ihnen dann den vom 25. November 1895 datierten Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon, von Brig nach Domodossola, zur Genehmigung. Durch Bundesbeschluß vom 21. Dezember erteilten Sie diese Genehmigung, indem Sie in den Erwägungen unter anderm aussprachen, daß das wohlverstandene Interesse des großen Unternehmens erfordere, daß der Austausch der Ratifikationen unmittelbar nach Leistung des der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft obliegenden Finanzausweises erfolgen könne, wie dies bei der Konferenz zur Feststellung des Staatsvertrages, vom 25. November 1895, allseitig angenommen wurde. Nachdem auch das italienische Parlament den Staatsvertrag und die Konzession für die italienische Teilstrecke (Übereinkunft mit Pflichtenheft) ratifiziert hatte, nahm die Direktion der Gesellschaft ungesäumt ihre Anstrengungen wieder auf, um bezüglich der vorgesehenen Subventionen auf schweizerischer und italienischer Seite bindende Zusicherungen zu erlangen, indem gleichzeitig die Ablösung der sogenannten Heimfallsrechte bei den Kantonen, welchen solche zustehen, angeregt wurde. Daneben wurden auch Unterhandlungen mit Finanzinstituten angeknüpft, zum Zwecke der Beschaffung des neben den Subventionen für die Durchführung des Werkes erforderlichen Privatkapitals. Zu einem bestimmten Abschlusse sind alle diese Verhandlungen noch nicht gediehen, wenn auch die Bemühungen der Direktion der Jura-Simplon-Bahn keineswegs ohne Erfolg waren. Immerhin wird es noch einer nachhaltigen Fortsetzung derselben bedürfen, um zum Ziele zu gelangen. Infolgedessen konnte bisher der Austausch der Ratifikationsurkunden nicht stattfinden.

Von seiten der vereinigten Dampfschiffahrtsverwaltungen für den Bodensee und Rhein wurde darauf hingewiesen, daß durch große Vermehrung der Segelschiffe mit Motorenbetrieb in den letzten 2 Jahren eine wesentliche Änderung der Schiffahrtsverhältnisse auf dem Bodensee eingetreten sei, welche eine Revision der Zusatzbestimmungen zur internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee in Bezug auf den Bau und die Einrichtung dieser Motoren und die schiff-

fahrtspolizeilichen Vorschriften als angezeigt erscheinen lasse. Da der erste Teil der Anregung, soweit es den Bau und die Einrichtung der Motoren betrifft, für die schweizerischen Schiffe an Hand der Verordnung über die Dampfschiffe und andern mit Motoren versehenen Schiffe, vom 18. Februar 1896, bereinigt werden kann und der zweite Teil weniger dringlich erscheint, so haben wir es vorläufig unterlassen, mit den Uferstaaten in dieser Angelegenheit in Verbindung zu treten, und glauben eine bezügliche Anregung von anderer Seite abwarten zu dürfen.

Eine Session des internationalen Eisenbahnkongresses fand im Berichtsjahre nicht statt. An das Unternehmen leisteten wir in bisheriger Weise einen Beitrag.

#### 4. Die Lohnbewegung des Eisenbahnpersonals.

Schon im Laufe des Jahres 1895 war das Personal der größeren Eisenbahngesellschaften in eine allgemeine Lohnbewegung eingetreten, die wir zwar mit aller Aufmerksamkeit verfolgten, zu der wir aber zunächst in keiner Weise Stellung nahmen, indem wir an dem bisher stets befolgten Grundsatz festhielten, es sei das Anstellungsverhältnis als solches eine Sache ausschließlich zwischen den Eisenbahngesellschaften als Arbeitgebern und den Angestellten als Arbeitnehmern und entziehe sich, insbesondere was die Lohnfrage betreffe, dem Einflusse der Aufsichtsbehörde über Bau und Betrieb der Eisenbahnen.

Als dann aber die Direktion einer Eisenbahngesellschaft von der an sie gerichteten Petition ihres Personals, in welcher dessen Begehren formuliert und eine kurze Frist zur Beantwortung angesetzt war, dem Eisenbahndepartement, unter Betonung der möglichen weittragenden Folgen dieses Vorgehens, Kenntnis gab, indem sie gleichzeitig die Ansicht des Departements über die Sachlage zu erfahren wünschte, und da ferner die ganze Lohnbewegung eine Wendung nahm und einen Charakter gewann, bei welchen der allgemeine Verkehr und die öffentlichen Interessen überhaupt in sehr bedeutendem Maße in Mitleidenschaft gezogen zu werden drohten, falls eine Verständigung zwischen Gesellschaften und Personal scheitern sollte, erachteten wir es als unsere Pflicht, der Angelegenheit auch unsererseits näher zu treten. Um vor allem in die einschlägigen thatsächlichen Verhältnisse genauern und sichern Einblick zu gewinnen und hierauf gestützt eventuell Mittel und Wege zur Abwendung der drohenden Gefahr einer zeitweisen Betriebsunterbrechung infolge Ausstandes des Personals ins Auge fassen

zu können, hielt unser Eisenbahndepartement vorerst mit den Direktionen der Hauptbahnen eine konferenzielle Besprechung ab. Bei diesem Anlasse erteilten die Vertretungen der Bahngesellschaften in eingehender Weise Aufschluß über die bei ihnen zur Zeit bestehenden Anstellungs- und Lohnverhältnisse, die Postulate des Personals und die finanzielle Tragweite derselben, wie über die Stellungnahme der Gesellschaftsbehörden dazu. Aus den dahingehenden Erklärungen ergab sich, daß die Gesellschaften die Begehren des Personals bis zu einem gewissen Grade als begründet anerkannten und sämtlich willens waren, je nach ihren finanziellen Mitteln, bezüglich der verlangten Besoldungserhöhungen in erheblichem Maße und ungesäumt entgegenzukommen. Die Vertreter der Bahngesellschaften äußerten ferner übereinstimmend, daß auf Grundlage der in Aussicht genommenen Lohnerhöhungen eine Verständigung mit ihrem Personal keinen unüberwindlichen Schwierigkeiten begegnen werde. Unter diesen Umständen erschien eine Intervention der Aufsichtsbehörde weder als notwendig, noch auch als erwünscht, sondern vielmehr angezeigt, zunächst einfach das Resultat der Verhandlungen zwischen den Gesellschaften und dem Personal zu gewärtigen.

Die Direktionen täuschten sich aber in der gehegten Erwartung einer leichten Beilegung der Differenzen auf Grund der vorgesehenen Gehaltsaufbesserungen. Das infolge seiner Organisation solidarisch vorgehende Personal der verschiedenen Gesellschaften hielt an seinen gestellten Forderungen, namentlich auch bezüglich der sogenannten Dienstpragmatik (d. h. Regelung des Anstellungsverhältnisses im Sinne der Sicherstellung gegen willkürliche Entlassung etc.), mit allem Nachdruck fest und stellte für den Fall des Nichtentsprechens auf 1. März einen allgemeinen Ausstand in Aussicht.

Bei dieser drohenden Sachlage entschlossen sich die Vertreter der beteiligten Bahnverwaltungen zu einer gemeinsamen Beratung in Bern und ersuchten den Vorsteher des Eisenbahndepartements, an ihren Verhandlungen teilzunehmen. In unserem Einverständnisse leistete derselbe dem Ansuchen Folge und übernahm — ebenfalls mit unserer ausdrücklichen Zustimmung — die bei diesem Anlasse gewünschte Vermittlung zur Herbeiführung einer Verständigung über die obschwebenden ersten Differenzen zwischen den Eisenbahngesellschaften und ihrem Personal. Mit dieser Vermittlung erklärte sich auch das im Namen des Personals aller fünf Bahngesellschaften handelnde Centralkomitee des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten einverstanden.

Am 29. Februar traten dann die Vertreter der Centralbahn, Gotthardbahn, Vereinigten Schweizerbahnen, Jura-Simplon-Bahn und Tößthalbahn und das genannte Centralkomitee in seiner erwähnten Eigenschaft zusammen, um unter dem Vorsitz und der Vermittlung des Vorstehers des Eisenbahndepartements über eine Verständigung zu beraten.

Nach längeren Verhandlungen gelang es, eine Einigung zu erzielen, sowohl bezüglich der sogenannten Dienstpragmatik, als in Bezug auf die Lohnfrage. Das Centralkomitee acceptierte die von den Bahnverwaltungen vorgeschlagenen, in die Anstellungsverträge aufzunehmenden Bestimmungen (betreffend Vertragsdauer von sechs Jahren, Kündigungs-, beziehungsweise Entlassungsgründe, Gerichtsstand bei Streitigkeiten), und was die Lohnfrage betrifft, so erklärte sich dasselbe mit den damals bereits vorliegenden neuen Gehaltsordnungen der Centralbahn und Gotthardbahn und den grundsätzlichen Zusagen der Vertreter der Vereinigten Schweizerbahnen und der Tößthalbahn bezüglich Festsetzung eines Gehaltschemas, vorbehaltlich der nachträglichen Bereinigung allfälliger kleinerer Differenzen und der Ausgleichung von Unebenheiten, befriedigt. Die Vertretung der Jura-Simplon-Bahn war nicht in der Lage, eine bindende Erklärung abzugeben, sondern behielt sich bezüglich beider Punkte (Dienstpragmatik und Lohnfrage) die Beschlüsse ihres Verwaltungsrates vor. Immerhin erklärte sie sich bereit, zu einer beförderlichen Regelung der Lohnfrage ihr möglichstes zu thun.

Die Nordostbahndirektion, welche die Teilnahme an den Vergleichsverhandlungen abgelehnt hatte, wurde von uns eindringlich auf die wahrscheinlichen Folgen ihrer ablehnenden Haltung und die damit übernommene Verantwortung aufmerksam gemacht und aufgefordert, den drohenden folgenschweren Ausstand ihres Personals mit allen Kräften zu verhindern. Sollte dies nicht gelingen, so werde der Bundesrat für Fortführung des Betriebes die geeigneten Maßnahmen treffen. Auf den Fall des Streikausbruches ermächtigten und beauftragten wir die Vorsteher des Eisenbahn- und des Justiz- und Polizeidepartements sich nach Zürich zu verfügen und dort, wenn möglich im Einverständnis mit der Direktion der Nordostbahn, diejenigen Anordnungen zu treffen, welche die unverweilte Wiederaufnahme des Betriebes ermöglichen würden.

Die Direktion der Nordostbahn war indessen schon vor Erhalt unserer Aufforderung mit einer Abordnung des Centralkomitees in Verhandlungen getreten, welche mit einer prinzipiellen Verständigung auf der gleichen Grundlage schlossen, welche in der

Konferenz zwischen den andern Gesellschaften und dem Centralkomitee vereinbart worden war. Demzufolge erlitt der Betrieb auch auf dem Netze der Nordostbahn keine Unterbrechung.

Die Ausgleichung der noch bestehenden Differenzen und Unebenheiten bezüglich der Gehaltsnormierung vollzog sich bei der Schweizerischen Centralbahn und Gotthardbahn ohne Schwierigkeiten. Ebenso wurde bei den Vereinigten Schweizerbahnen und der Tößthalbahn die Frage der Gehaltsordnung in befriedigender Weise geregelt, und auch zwischen der Jura-Simplon-Bahn und dem Centralkomitee, bezw. ihrem Personal, kam nach längerer Verhandlung eine abschließliche Einigung zu stande, so daß eine weitere Vermittlung oder Intervention unsererseits hier nicht erforderlich wurde.

Einzig bei der Nordostbahn ergaben sich in der Folge bei Durchführung der vereinbarten Regelung des Anstellungsverhältnisses und der Gehaltsnormierung neue Anstände, die sich gegen Schluß des Berichtsjahres und anfangs 1897 immer mehr zuspitzten und schließlich zum Ausstand des Personals führten. Das Nähere hierüber und über die hierseitige Intervention wird im nächstjährigen Berichte anzuführen sein.

## **B. Specielle Mitteilungen betreffend Bau und Betrieb der Eisenbahnen.**

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

Von 34 aus dem Vorjahr übertragenen und 33 im Berichtsjahr angebrachten Konzessionsgesuchen wurden 15 durch Erteilung der Konzession und eines durch Rückzug erledigt. Ferner entsprachen Sie 4 Ihnen noch gegen Ende des Vorjahres unterbreiteten Gesuchen, während Sie die Behandlung von 4 Ihnen gegen Schluß des Berichtsjahres vorgelegten Konzessionsbegehren auf 1897 verschoben.

Wegen ausstehender Vernehmlassung der Kantonsregierungen oder Pendenz der Straßenbenützungsfrage, sowie aus andern Gründen mußten als unerledigt auf das folgende Jahr übertragen werden 47 Konzessionsgesuche, von denen übrigens ein Teil als thatsächlich fallen gelassen zu betrachten ist. Wir werden die Petenten zu bezüglichen Erklärungen veranlassen.

In 4 Fällen erneuerten Sie die infolge unbenutzten Fristablaufs erloschenen Konzessionen.

Konzessionsänderungen bzw. -erweiterungen bewilligten Sie in 7 Fällen.

Konzessionsübertragungen wurden 4 vorgenommen, wovon 2 mit Konzessionsänderungen verbunden waren.

Sie erteilten ferner einem Übereinkommen betreffend Zusammenlegung der Konzessionen der Vereinigten Schweizerbahnen mit Bezug auf den Rückkauf die Genehmigung.

Fristverlängerungen gewährten wir, gestützt auf die jeweiligen von Ihnen erhaltene Ermächtigung, für 38 Projekte. Eine Anzahl noch im Berichtsjahre eingereichter Gesuche fanden ihre Erledigung erst im folgenden Jahr.

Betriebsverträge genehmigten Sie im ganzen 4.

Nach vorangegangener Untersuchung bewilligten wir die Eröffnung des Betriebes auf 18 neuen Linien, bzw. Zweiglinien, Fortsetzungen oder zweiten Geleisen.

Auf Ende des Berichtjahres bestanden 94 Konzessionen von noch nicht eröffneten, teilweise schon im Bau begriffenen Bahnen in Kraft. Von der Aufzählung sehen wir im Interesse der Kürze, wie in den beiden Vorjahren, ab.

Erloschen sind infolge unbenutzten Fristablaufs 4 Konzessionen, von denen aber zwei noch im Laufe des Jahres wieder erneuert wurden.

Statuten neuer Gesellschaften genehmigten wir 8, Statutenänderungen 17. Unter letztern sind die Statutenrevisionen von 4 Hauptbahnen zu erwähnen, welche den Zweck hatten, die Statuten mit den Vorschriften des Stimmrechtsgesetzes vom 28. Juni 1895 (Art. 12) in Einklang zu bringen. Die daherige Vorlage einer Gesellschaft, welche sichtlich darauf hinausging, das genannte Gesetz zu umgehen, bzw. illusorisch zu machen, gab infolgedessen Anlaß zu zahlreichen Beanstandungen, welche die Gesellschaft ihrerseits mittelst einer Zivilklage bei dem Bundesgericht anfocht, wo der Rechtsstreit zur Zeit noch hängig ist.

Wir waren sodann auch im Falle, die dem Bundesrate nach Art. 6 des Stimmrechtsgesetzes zustehenden Wahlen in die Verwaltungen der 5 großen Bahngesellschaften vorzunehmen.

## 2. Finanzausweise und Kautionen.

Für 6 neue Linien wurde der Finanzausweis geleistet und von uns genehmigt.

Kautionen sind zur Zeit keine hinterlegt.

## 3. Expropriation.

Im Laufe des Jahres wurden 4 neue Schätzungskommissionen bestellt und eine Anzahl von Ersatzwahlen, die infolge Ablebens oder Rücktrittes notwendig geworden waren, entweder von uns selbst getroffen oder beim Bundesgericht und den Kantonsregierungen veranlaßt.

Es erzeugte sich auch die Notwendigkeit der Erstellung eines neuen Verzeichnisses der Schätzungskommissionen. Die darauf bezüglichen Arbeiten, namentlich die zahlreichen Nachfragen etc. nahmen längere Zeit in Anspruch, so daß das Verzeichnis erst gegen Jahresschluß fertiggestellt werden konnte. Die Verteilung fällt in das folgende Jahr.

Einsprachen gegen die Abtretungspflicht gelangten zur gesonderten Behandlung 10, während eine Anzahl bei Anlaß der Plangenehmigung ihre Erledigung fanden. In den weitaus meisten Fällen erwiesen sich die Einsprachen als unbegründet.

Besitzeinweisungen im Sinne von Art. 46 des Expropriationsgesetzes bewilligten wir in 7 Fällen.

Ein Begehren um Gestattung des außerordentlichen Expropriationsverfahrens wurde abgewiesen, bzw. die Expropriantin auf den Weg des ordentlichen Verfahrens verwiesen.

Sodann wurden auch im Berichtsjahr wiederum eine größere Zahl von Einfragen, Beschwerden etc. aller Art, die sich auf Expropriationsverhältnisse bezogen, vom Eisenbahndepartement direkt erledigt.

## 4. Pfandbuch.

Verpfändungen wurden im Berichtsjahr nach vorausgegangener Publikation an 7 Bahngesellschaften für einen Gesamtbetrag von Fr. 3,130,000 bewilligt.

Im fernern wurde der Nordostbahn zum Zwecke der Konversion von zwei 4 % Anleihen von 15 und 20 Millionen Franken

die Bewilligung erteilt zur Eintragung im Eisenbahnpfandbuch eines neuen  $3\frac{1}{2}\%$  Anleihe von 35 Millionen Franken, auf Rechnung des Gesamtanleihe von 160 Millionen Franken.

Vom Pfandbuchführer wurden mit dem Vermerk des Pfandbucheintrages versehen: 11,585 Titel, im Gesamtnennwerte von Fr. 6,971,500; mit dem Löschungszeichen: 33,290 Titel, im Gesamtnennwerte von Fr. 17,494,300, und die entsprechenden Eintragungen im Eisenbahnpfandbuch vorgenommen.

## 5. Bahnbau und Bahnunterhalt.

### Technische Kontrolle.

#### I. Neue Bahnlinien.

Während des Berichtsjahres wurde der Bau folgender neuen Linien in Angriff genommen:

Genfer Schmalspurbahnen: Verlängerung der Linie Genf-St. Georges,  
Zahnradbahn Zermatt-Gornergrat,  
Jungfraubahn (I. Sektion),  
Seilbahn Biel-Leubringen,  
Basler Straßenbahnen (Erweiterung des Netzes),  
Tramway Chaux-de-Fonds,  
Tramway Altstätten-Berneck,  
Tramway St. Gallen.

Zählt man hierzu die zu Ende 1895 noch im Stadium des Baues sich befindenden 16 Bahnen, so kommt man für das Berichtsjahr, wie für 1895, auf eine Gesamtzahl von 24 Baulinien.

Die Hauptverhältnisse dieser Bahnen sind in der beiliegenden Tabelle angegeben.

Die Kosten derselben sind im ganzen auf rund Fr. 51,300,000 veranschlagt.

| 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.           |                                              |
| Nordostbahn:                     |                                                      |                     |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| 1                                | a. Thalweil-Zug (inkl. Anschlüsse bei Zug) . . . . . | 19,169              | 300                         | 12               | 2       | 5 343        | 8                  | 532          | 4                                            |
| 2                                | b. Eglisau-Schaffhausen . . . . .                    | <sup>1</sup> 17,880 | 300                         | 10               | 2       | 255          | 5                  | 726          | <sup>2</sup> 6                               |
| Gotthardbahn:                    |                                                      |                     |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| 3                                | a. Luzern-Immensee . . . . .                         | 16,710              | 300                         | 10               | 6       | 2 976        | 5                  | 221          | 2                                            |
| 4                                | b. Zug-Goldau . . . . .                              | 15,804              | 300                         | 10,2             | 8       | 1 119        | 10                 | 652          | 1                                            |
| Sihlthalbahn:                    |                                                      |                     |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| 5                                | Sihlwald-Sihlbrugg . . . . .                         | 4,196               | 200                         | 16               | —       | —            | —                  | —            | 1                                            |
| 6                                | Spiez-Erlenbach . . . . .                            | 10,495              | 200                         | 15               | —       | —            | 3                  | 144          | 4                                            |
| <i>Schmalspurbahnen (reine).</i> |                                                      |                     |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| Rhätische Bahn:                  |                                                      |                     |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| 7                                | *Landquart-Chur-Thusis . . . . .                     | 41,409              | 100                         | 25               | —       | —            | 6                  | 282          | 14                                           |
| 8                                | *Apples-Isle . . . . .                               | 10,738              | 100                         | 25               | —       | —            | —                  | —            | 3                                            |
| Übertrag                         |                                                      | 136,391             | —                           | —                | 18      | 9 693        | 37                 | 2557         | 35                                           |

\* 1896 eröffnet.

<sup>1</sup> Wovon 8,248 km. auf badischem Gebiet.  
<sup>2</sup> Wovon 3 Stationen auf badischem Gebiet.

| Baulinien. |                                                      | Baulänge. | Gewöhnlicher Minimalradius. | Maximalsteigung. | Tunnel. |              | Brücken über 10 m. |              | Anzahl eigener Stationen resp. Haltestellen. |
|------------|------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------|------------------|---------|--------------|--------------------|--------------|----------------------------------------------|
|            |                                                      |           |                             |                  | Zahl.   | Gesamtlänge. | Zahl.              | Gesamtlänge. |                                              |
|            |                                                      | km.       | m.                          | ‰                |         | m.           |                    | m.           |                                              |
|            | Übertrag                                             | 136,391   | —                           | —                | 18      | 9 693        | 37                 | 2557         | 35                                           |
|            | Genfer Schmalspurbahnen (Straßenbahnen):             |           |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| 9          | *Verbindungslinien Plainpalais-Cornavin . . . . .    | 1,571     | 30                          | 34,1             | —       | —            | —                  | —            | 2                                            |
| 10         | *Verlängerung der Linie Genf-St-Georges . . . . .    | 0,432     | 35                          | 36,1             | —       | —            | —                  | —            | 1                                            |
|            | <i>Zahnradbahnen.</i>                                |           |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| 11         | Zermatt-Gornergrat . . . . .                         | 9,079     | 80                          | 200              | 2       | 250          | 2                  | 105          | 5                                            |
| 12         | Jungfraubahn:<br>I. Sektion Scheidegg-Eigergletscher | 2,569     | 100                         | 250              | 1       | 70           | —                  | —            | 1                                            |
|            | <i>Seilbahnen.</i>                                   |           |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| 13         | Cossonay-gare J. S. . . . .                          | 1,215     | <sup>1</sup> 120            | 130              | —       | —            | —                  | —            | 2                                            |
| 14         | *Rheineck-Walzenhausen . . . . .                     | 1,227     | <sup>1</sup> 160            | 260,3            | 2       | 377          | 3                  | 150          | 2                                            |
| 15         | Biel-Leubringen . . . . .                            | 0,900     | <sup>1</sup> 180            | 360              | 2       | 474          | —                  | —            | 2                                            |
|            | Übertrag                                             | 153,384   | —                           | —                | 25      | 10 864       | 42                 | 2812         | 50                                           |

\* 1896 eröffnet.

<sup>1</sup> Radius in den Ausweichungen.

| Baulinien. |                                                               | Baulänge. | Gewöhnlicher Minimalradius. | Maximalsteigung. | Tunnel. |              | Brücken über 10 m. |              | Anzahl eigener Stationen resp. Haltestellen. |
|------------|---------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------|------------------|---------|--------------|--------------------|--------------|----------------------------------------------|
|            |                                                               |           |                             |                  | Zahl.   | Gesamtlänge. | Zahl.              | Gesamtlänge. |                                              |
|            | Übertrag                                                      | km.       | m.                          | ‰                |         | m.           |                    | m.           |                                              |
|            |                                                               | 153,384   | —                           | —                | 25      | 10 864       | 42                 | 2812         | 50                                           |
|            | <i>Tramways.</i>                                              |           |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| 16         | *St. Moritz Dorf-Bad . . . . .                                | 1,645     | 30                          | 50               | —       | —            | 1                  | 17           | 3                                            |
| 17         | *Luganeser Tramway . . . . .                                  | 4,494     | 20                          | 47,2             | —       | —            | —                  | —            | 5                                            |
| 18         | *Lausanner Tramway (inkl. Abzweigung nach Lutry) . . . . .    | 10,844    | 20                          | 112,7            | —       | —            | —                  | —            | 16                                           |
| 19         | *Aubonne-Allaman . . . . .                                    | 2,607     | 40                          | 60               | —       | —            | —                  | —            | 3                                            |
| 20         | *Tramway der Landesausstellung in Genf <sup>1</sup> . . . . . | 2,873     | 25                          | 25               | —       | —            | —                  | —            | —                                            |
| 21         | Basler Straßenbahnen:                                         |           |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
|            | Erweiterung des Netzes . . . . .                              | 8,338     | 15                          | 73               | —       | —            | —                  | —            | 28                                           |
| 22         | Tramway Chaux-de-Fonds <sup>2</sup> . . . . .                 | 1,450     | 20                          | 25,2             | —       | —            | —                  | —            | 8                                            |
| 23         | Altstätten-Berneck . . . . .                                  | 11,395    | 25                          | 50               | —       | —            | —                  | —            | 11                                           |
| 24         | Tramway St. Gallen . . . . .                                  | 9,537     | 15                          | 67               | —       | —            | —                  | —            | 38                                           |
|            | Total                                                         | 206,567   | —                           | —                | 25      | 10 864       | 43                 | 2829         | 162                                          |

\* 1896 eröffnet.

<sup>1</sup> Nach Schluß der Landesausstellung abgebrochen.

<sup>2</sup> Am 1. Januar 1897 eröffnet.

Im Stadium der Projektgenehmigung befinden sich gegenwärtig die Tramwaylinie Zürich-Örlikon-Seebach, mehrere neue Linien der städtischen Straßenbahn Zürich und die Seilbahn zum Reichenbachfall bei Meiringen.

\* \* \*

Es wurden im Berichtsjahr folgende Planvorlagen für den Bau neuer Linien behandelt:

#### Allgemeine Baupläne und Profile:

|                                       |            |
|---------------------------------------|------------|
| Situationspläne . . . . .             | 65         |
| Längenprofile . . . . .               | 36         |
| Sammlungen von Querprofilen . . . . . | 26         |
| Total                                 | <u>127</u> |

#### Normal- und Specialpläne:

|                                                               |            |
|---------------------------------------------------------------|------------|
| Normalprofile für Unterbau . . . . .                          | 14         |
| Tunnelbauten . . . . .                                        | 15         |
| Brücken und Durchlässe . . . . .                              | 101        |
| Wegbauten . . . . .                                           | 4          |
| Oberbau . . . . .                                             | 48         |
| Stationen und Haltstellen . . . . .                           | 24         |
| Stationserweiterungen . . . . .                               | 13         |
| Stationshochbauten . . . . .                                  | 82         |
| Übrige Stationseinrichtungen . . . . .                        | 1          |
| Mechanische Einrichtungen für Seilbahnen . . . . .            | 11         |
| Leitungen und Kraftstationen für elektrische Bahnen . . . . . | 25         |
| Wärterhäuser und Bahnabschluß . . . . .                       | 38         |
| Signale, Centralweichenstellungen und Riegelungen . . . . .   | 12         |
| Total                                                         | <u>388</u> |

In diesen Zahlen sind die als Beilagen zu Konzessionsbegehren eingereichten graphischen Darstellungen, sowie die besonderen Vorlagen für Rollmaterial nicht enthalten.

\* \* \*

Über die einzelnen Baulinien lassen wir einige kurze Bemerkungen folgen:

Dabei ist zunächst zu erwähnen, daß auf das Gesuch der Direktionen der Nordostbahn und der Gotthardbahn die früher vor-

geschriebenen Vollendungstermine für die Linien Thalweil-Zug und Zug-Goldau (1. Oktober 1896), sowie Eglisau-Schaffhausen (1. Dezember 1896) verlängert werden mußten.

Als Hauptursachen der in der Vollendung der genannten Linien eingetretenen Verspätung werden von den Bahnverwaltungen einerseits die beim Grunderwerb häufig erlittenen bedeutenden Verzögerungen und anderseits die entstandenen ernsthaften Bauhindernisse (ungünstige Witterungs- und Terrainverhältnisse, Rutschungen, teilweise schwierige Beschaffung der nötigen Baumaterialien) und mitunter auch die etwas langsame Behandlung der Planvorlagen durch die Kantons- und Gemeindebehörden genannt. Dieser Sachlage entsprechend wurde durch Bundesratsbeschluß vom 12. September 1896 der Vollendungstermin für die drei genannten Linien (wie seiner Zeit schon für die Linie Luzern-Immensee geschehen) bis zum 1. Juni 1897 verlängert. Dabei sprachen wir aber die bestimmte Erwartung aus, daß die Direktionen der Nordostbahn und der Gotthardbahn nichts unterlassen werden, um die Innehaltung dieser Frist zu sichern. Die seitherigen Fortschritte der Bauarbeiten lassen nun die rechtzeitige Vollendung der genannten Linien wirklich erwarten.

Auf der Linie Thalweil-Zug mußte wegen außerordentlich schwierigen Fundierungsverhältnissen der beim Lorzeübergang projektierte Steinviadukt mit 32 Bogenstellungen und 349 m. Totallänge zum größten Teil durch einen Damm ersetzt werden.

Am meisten im Rückstand sind auf dieser Linie die Dämme zwischen Baar und der Lorze und die Strecke zwischen dem neuen Bahnhof Zug und der alten Linie gegen Cham.

Im Interesse der Erleichterung und Sicherung des Bahnbetriebs hat sich die Bahnverwaltung entschlossen, die Strecke von der Abzweigung bei der Kollermühle bis zum Bahnhof Zug, d. h. auf eine Länge von 1800 m., zweispurig zu gestalten, wodurch die unabhängige Ein- und Ausfahrt der Züge in den beiden Richtungen von Knonau und Cham ermöglicht wird.

Das Hauptbaubjekt der Linie Eglisau-Schaffhausen, d. h. der gewaltige Rheinviadukt bei Eglisau (Mittelöffnung von 90 m. Weite und 20 seitliche je 15 m. weite Bogenstellungen; Gesamtlänge 445 m.) ist im Mauerwerk (18,000 m<sup>3</sup>) vollendet und die Eisenkonstruktion ist in Montierung begriffen.

Den Hauptrückstand in den Arbeiten dieser Linie weist die Bahnstrecke bei der Scheibengasse in Neuhausen auf. Die Erdarbeiten im dortigen Bahn- und Straßeneinschnitte werden durch

Rutschungen gehemmt, welche Entwässerungsarbeiten mittelst Stollen notwendig machen.

Im übrigen ist Stand und Fortschritt der Arbeiten sowohl auf schweizerischem als auch auf badischem Gebiet befriedigend.

Auf der Linie Luzern-Immensee war am Ende des Jahres das Legen des Oberbaues, von Immensee ausgehend, bis Meggen vorgeschritten.

Auf der Strecke Meggen-Luzern ist als besonders schwierige und umständliche Arbeit der Aushub des Voreinschnittes des Lärchenbühl tunnels in rutschbarem Torfboden zu erwähnen.

Im übrigen kann der Unterbau dieser Strecke als vollendet angesehen werden.

Am Ende des Berichtsjahres war der Unterbau der Linie Zug-Goldau zwischen dem Mühlefluchtunnel und Goldau vollendet, so daß mit dem Legen des Oberbaues von Goldau aus begonnen werden konnte. Auf den übrigen Strecken sind die Arbeiten nur an einzelnen Punkten, wo der regelmäßige Gang derselben durch Bodenrutschungen gestört wurde, noch wesentlich im Rückstande.

An einer dieser Rutschstellen (bei Walchwil) ist die Bahndirektion auf Grund der Ergebnisse sorgfältiger Terrainsondierungen und Untersuchungen dazu gelangt, den zum Teil aufgeschütteten Bahndamm wieder abzutragen und die betreffende Stelle durch einen Viadukt von 91 m. Länge (eiserne Brücke von 66,8 m. Spannweite und 2 Bogenstellungen von je 10 m.) zu überbrücken. Es wird angenommen, daß trotz dieser Projektänderung der Eröffnungstermin wird eingehalten werden können.

In Erledigung eines mehrmaligen Gesuches der Regierung des Kantons Schwyz um Erstellung einer von der Gemeinde Arth verlangten eigenen Haltstelle am Sonnenberg daselbst ist das Departement nach reiflicher Prüfung der Angelenheit und angesichts der ablehnenden Haltung der Bahndirektion zu dem Schlusse gekommen, von einem bezüglichen Entscheid einstweilen Umgang zu nehmen.

Es wurde dabei von der Erwägung ausgegangen, daß namentlich die Bedürfnisfrage zur Zeit noch nicht genügend abgeklärt erscheine und daß erst der Bahnbetrieb hierüber zuverlässigere Anhaltspunkte bieten werde. Das Bahntracé sei übrigens derart projektiert, daß eine Haltstelle am Sonnenberg später ohne Schwierigkeit eingeschaltet werden könne.

Der Stand der Arbeiten auf der Sektion Sihlwald-Sihlbrugg der Sihlthalbahn läßt die Vollendung derselben bis zum Monat Juni laufenden Jahres voraussehen.

Auf der Linie Spiez-Erlenbach sind die Bauarbeiten im vollen Gang. Es haben hier die Begehren der Lokalbehörden in Bezug auf die Lage und Gestaltung der Stationen zu langen Verhandlungen und mehrmaligen Projektmodifikationen Anlaß gegeben.

Der Plan für den gemeinschaftlichen Bahnhof der Vereinigten Schweizerbahnen und der Rhätischen Bahn in Chur kam erst im Frühling 1896 zur Vorlage. Die bezüglichlichen Arbeiten konnten daher auf den Zeitpunkt der Eröffnung der beiden Strecken Chur-Thusis und Lanquart-Chur nicht gänzlich vollendet werden. Gegenwärtig fehlt noch der Personentunnel, welcher die Perrons der beiden Bahnen verbinden soll.

Die Eröffnung der Anschlußstrecke der Genfer Schmalspurbahnen an den Hauptgüterbahnhof in Genf gestattet nunmehr den Transport von normalspurigen Wagen mittelst Rollschemeln auf den verschiedenen Zweiglinien des schmalspurigen Bahnnetzes im Kanton Genf.

Die Verlängerung der Linie Genf-St. Georges bezweckt die Bedienung des in St. Georges errichteten großen Schießplatzes.

Mit dem Beginn der Arbeiten auf der Gornergrat- und der Jungfraubahn sind die zwei ersten Zahnradbahnen mit elektrischem Betrieb in der Schweiz in Angriff genommen worden.

Die Gornergratbahn (Zermatt-Gornergrat) erhält eine Zahnstange nach System Abt und soll mittelst elektrischen Motorwagen mit Luftleitung und sogenanntem dreiphasigem Wechselstrom betrieben werden. Die Station Gornergrat ist als höchstgelegene Bahnstation der Schweiz auf der Quote 3017 m. über Meer projektiert.

Bei der Jungfraubahn bezieht sich die Inangriffnahme der Bauarbeiten auf die unterste Sektion von der Station Kleine Scheidegg der Wengernalpbahn bis zur unterhalb des Anfangspunktes der unterirdischen Jungfraubahn gelegenen Station Eiger-gletscher (2307 m. u. M.).

Die Pläne für die I. Sektion wurden im Monat Juli genehmigt, nachdem der Konzessionär Herr Guyer-Zeller einen Finanzausweis für den Bau dieser Sektion geleistet hatte.

Die technischen und finanziellen Vorlagen für die obere Sektion der Bahn waren bis Ende des Berichtsjahres noch nicht eingelangt.

Für die zur vollständigen Konsolidierung des Bahnkörpers der Seilbahn Cossonay-Gare J. S. notwendigen Umbauarbeiten

(u. a. teilweisen Ersatz des Bahndammes durch einen eisernen Viadukt) wurde uns von der Direktion der Jura-Simplon-Bahn namens der Seilbahnverwaltung ein Projekt zur Genehmigung vorgelegt.

Die einspurig mit automatischer Ausweichung zu erstellende Seilbahn Biel-Leubringen soll mittelst auf der obern Station aufzustellenden elektrischen Motoren betrieben werden.

Der Betrieb des Tramways in der Landesausstellung wurde mit dieser selbst eröffnet und wieder geschlossen. Das zur Anwendung gekommene besondere Betriebssystem (Zuleitung der elektrischen Kraft durch die eine und Stromrückleitung durch die andere Schiene ohne jegliche Luffleitung) hat sich bei den dort vorliegenden Verhältnissen (geringe Spannung des Betriebsstromes) recht gut bewährt.

Für die sämtlichen im Berichtsjahr in Angriff genommenen Tramwaylinien wird wiederum ausschließlich elektrischer Betrieb mit oberirdischer Kontaktleitung in Aussicht genommen.

Das gleiche Traktionssystem soll auch auf der bestehenden Tramwaylinie Neuchâtel-St. Blaise an Stelle des Pferdebetriebs eingeführt werden. Die bezüglichen Umbauarbeiten sind hier noch im Gange.

Der beim Tramway Lugano gemachte erste Versuch der Anwendung von Wechselstrom statt des bisher auf den elektrischen Bahnen üblichen Gleichstromes kann als gelungen betrachtet werden.

Erwähneuswert sind die ungewöhnlich stark geneigten Strecken des Lausanner Tramways. Auf der Linie nach der Pontaise erreicht das Gefälle bis 11,27 ‰ und es wurde in Rücksicht hierauf die Anbringung einer wirksamen Notbremse verlangt.

Wir haben an dieser Stelle noch den Beginn der Arbeiten für den im vorjährigen Bericht erwähnten Personenaufzug von der Matte auf die Münsterplattform in Bern zu erwähnen.

\* \* \*

Während des Berichtsjahres wurden folgende Bahnlinien oder Bahnstrecken nach stattgehabter amtlicher Kollaudation dem Betrieb eröffnet:

## Eröffnungsdatum.

1. Genfer Schmalspurbahnen:  
Verbindungslinien Plainpalais-Cornavin . . . 1. Mai
2. Tramway der Landesausstellung . . . . . 3. Mai
3. Tramway Lugano . . . . . 1. Juni
4. Rheineck-Walzenhausen . . . . . 27. Juni
5. Rhätische Bahn: Chur-Thusis . . . . . 1. Juli
6. Straßenbahn St. Moritz . . . . . 5. Juli
7. Tramway Aubonne-Allaman . . . . . 23. Juli
8. Genfer Schmalspurbahnen:  
Verlängerung der Linie Genf-St. Georges . . . 25. Juli
9. Rhätische Bahn: Landquart-Chur . . . . . 29. August
10. Tramways Lausanne (exklusive Pontaiselinie) . . . 1. September
11. Apples-l'Isle . . . . . 12. September
12. Tramways Lausanne: Pontaiselinie . . . . . 25. September

Es hat ferner die Eröffnung des Tramways Chaux-de-Fonds am 1. Januar 1897 stattgefunden.

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt 77,840 km. (exklusive Tramway Chaux-de-Fonds).

\*       \*       \*

In Bezug auf den Simplondurchstich wird auf die in einem frühern Abschnitt dieses Berichtes enthaltenen Angaben verwiesen.

\*       \*       \*

Der Stand des Ausbaues des schweizerischen Bahnnetzes auf die zweite Spur läßt sich wie folgt skizzieren:

Es wurde im Berichtsjahre der zweispurige Betrieb auf folgenden Bahnstrecken eröffnet:

|                                | Eröffnungsdatum. Betriebslänge. |            |
|--------------------------------|---------------------------------|------------|
| 1. Osogna-Bellinzona . . . . . | 19. April                       | 12,929 km. |
| 2. Zürich-Wiedikon-Thalweil    | 31. Mai                         | 9,592 "    |
| 3. Biasca-Osogna . . . . .     | 1. Juni                         | 6,167 "    |
| 4. Zollikofen-Herzogenbuchsee  | 1. Juni                         | 32,041 "   |
| 5. Cossonay-Daillens . . . . . | 1. Juni                         | 4,921 "    |
| 6. Flüelen-Altorf . . . . .    | 25. November                    | 2,958 "    |
| 7. Altorf-Erstfeld . . . . .   | 6. Dezember                     | 6,339 "    |

Summa 74,947 km.

Im Laufe des Jahres 1897 soll auf  $\frac{2}{3}$  folgenden Bahnstrecken das zweite Geleise dem Betrieb übergeben werden:

Fluhmühle-Luzern (beinahe vollendet),  
 Bülach-Eglisau " "  
 Renens-Bussigny,  
 St. Maurice-Paluds.

Im Stadium der Projektierung befinden sich die Strecken:

Cully-Lausanne,  
 Auvernier-Neuchâtel,  
 Lausanne-Palézieux.

Über den Verlauf der von der Regierung des Kantons Thurgau bei der Direktion der Nordostbahn eingeleiteten Verhandlungen betreffend Erstellung eines II. Geleises Islikon (bez w. Winterthur)-Romanshorn sind dem Departement in neuerer Zeit keine Mitteilungen gemacht worden.

Dagegen wollen wir hier anführen, daß das Departement sich mit der Aufstellung eines Programms für die Erstellung weiterer zweiter Geleise befaßt.

## II. Linien im Betrieb.

|                                                                                              | Betriebs-<br>länge.<br>km. | Gewöhnlicher<br>Minimal-<br>radius.<br>m. | Maximal-<br>steigung.<br>‰ |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|
| <i>a. Hauptbahnen mit Filialbahnen:</i>                                                      |                            |                                           |                            |
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .                                                                  | 926,844                    | 300                                       | 25 *)                      |
| Filialbahnen (Bulle-Romont, Tra-<br>versthalbahn, Thunerseebahn und<br>Bödelibahn) . . . . . | 62,563                     | 180                                       | 25                         |
| Nordostbahn . . . . .                                                                        | 768,796                    | 300                                       | 20                         |
| Centralbahn . . . . .                                                                        | 391,633                    | 300                                       | 26                         |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . .                                                           | 278,184                    | 300                                       | 20                         |
| Filialbahnen (Toggenburgerbahn u.<br>Wald-Rüti) . . . . .                                    | 31,422                     | 240                                       | 10 u. 25                   |
| Gotthardbahn . . . . .                                                                       | 265,333                    | 300                                       | 27                         |
| Total                                                                                        | <u>2724,770</u>            |                                           |                            |

\*) Pont-Vallorbes 38 ‰.

|                                                                        | Betriebs-<br>länge.<br>km. | Gewöhnlicher<br>Minimal-<br>radius.<br>m. | Maximal-<br>steigung.<br>‰ |
|------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|
| Ausländische Bahnen auf<br>Schweizergebiet:                            |                            |                                           |                            |
| Badische Staatsbahnen . . . . .                                        | 41,163                     | 300                                       | 16                         |
| Paris-Lyon-Méditerranée (Genève-La<br>Plaine) . . . . .                | 15,344                     | 400                                       | 12                         |
| Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen<br>(Basel-St. Ludwig) . . . . .        | 3,951                      | 1000                                      | 9                          |
| Österreichische Staatsbahnen bei Buchs<br>und St. Margrethen . . . . . | 2,793                      | 380                                       | 8                          |
| Rete Mediterraneo (bei Chiasso) . .                                    | 0,386                      | gerade                                    | 0                          |
| Total                                                                  | 63,497                     |                                           |                            |
| b. Übrige Normalbahnen:                                                |                            |                                           |                            |
| Schweizerische Seethalbahn (meist<br>Straßenbahn) . . . . .            | 49,885                     | 160                                       | 37                         |
| Schweizerische Südostbahn . . . . .                                    | 49,157                     | 150                                       | 50                         |
| Emmenthalbahn . . . . .                                                | 42,350                     | 250                                       | 15                         |
| Jura Neuchâtelois . . . . .                                            | 39,563                     | 300                                       | 27                         |
| Tößthalbahn . . . . .                                                  | 39,550                     | 250                                       | 30                         |
| Langenthal-Huttwil-Wolhusen . . .                                      | 39,881                     | 250                                       | 25                         |
| Sihlthalbahn . . . . .                                                 | 14,846                     | 150                                       | 25                         |
| Ütlibergbahn . . . . .                                                 | 9,180                      | 150                                       | 70                         |
| Genève (Eaux-Vives) - Landesgrenze<br>bei Annemasse . . . . .          | 3,992                      | 350                                       | 20                         |
| Orbe-Chavornay (zum Teil Straßen-<br>bahn, elektrische Motorwagen) . . | 3,899                      | 200                                       | 25                         |
| Kriens-Luzern (meist Straßenbahn) .                                    | 2,515                      | 120                                       | 30                         |
| Total                                                                  | 294,118                    |                                           |                            |
| c. Schmalspurbahnen:                                                   |                            |                                           |                            |
| Rhätische Bahn:                                                        |                            |                                           |                            |
| Landquart-Davos . . . . .                                              | 49,978                     |                                           |                            |
| Landquart-Thusis . . . . .                                             | 41,181                     |                                           |                            |
|                                                                        | 91,159                     | 100                                       | 45                         |
| Genfer Schmalspurbahnen (Straßen-<br>bahnen), und zwar:                |                            |                                           |                            |
| Genève St. Julien (Landes-<br>grenze) . . . . .                        | 7,993                      |                                           |                            |
| Genève-Lancy . . . . .                                                 | 3,993                      |                                           |                            |
| Genève-Chancy . . . . .                                                | 17,165                     |                                           |                            |
| Genève-St. Georges . . . . .                                           | 3,330                      |                                           |                            |
| Genève-Ferney (Grenze) . . . . .                                       | 4,727                      |                                           |                            |
| Genève-Vernier . . . . .                                               | 4,844                      |                                           |                            |
| Genève-Veigy (Grenze) . . . . .                                        | 10,996                     |                                           |                            |
| Genève-Jussy . . . . .                                                 | 11,640                     |                                           |                            |
| Plainpalais-Cornavin (Ver-<br>bindungs- und Güterlinien) . . . .       | 1,671                      |                                           |                            |
|                                                                        | 65,609                     | 50                                        | 60                         |
| Übertrag                                                               | 156,663                    |                                           |                            |

|                                                                            | Betriebs-<br>länge.<br>km. | Gewöhnlicher<br>Minimal-<br>radius.<br>m. | Maximal-<br>steigung.<br>‰ |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|
| Übertrag                                                                   | 156,668                    |                                           |                            |
| Saignelégier-Chaux-de-Fonds . . . . .                                      | 26,841                     | 100                                       | 40                         |
| Appenzellerbahn . . . . .                                                  | 25,460                     | 100                                       | 37                         |
| Yverdon-St. Croix . . . . .                                                | 24,187                     | 100                                       | 44                         |
| Lausanne-Echallens-Bercher (meist<br>Straßenbahn) . . . . .                | 22,875                     | 100                                       | 40                         |
| Bière-Apples-Morges . . . . .                                              | 19,082                     | 100                                       | 35                         |
| Frauenfeld-Wyl (meist Straßenbahn)                                         | 17,584                     | 60                                        | 46                         |
| Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds . . . . .                                       | 16,153                     | 100                                       | 40                         |
| Waldenburgerbahn (meist Straßen-<br>bahn) . . . . .                        | 13,595                     | 60                                        | 30                         |
| Birsigthalbahn (teilweise Straßenbahn)                                     | 12,465                     | 60                                        | 40                         |
| Apples-l'Isle . . . . .                                                    | 10,576                     | 100                                       | 25                         |
| Tramelan-Tavannes . . . . .                                                | 8,731                      | 80                                        | 40                         |
| Rigi-Kaltbad-Scheidegg . . . . .                                           | 6,619                      | 105                                       | 50                         |
| Genève-Veyrier (meist Straßenbahn)                                         | 5,548                      | 50                                        | 50                         |
| Brenets-Loclè . . . . .                                                    | 4,346                      | 150                                       | 30                         |
| Total                                                                      | 370,070                    |                                           |                            |
| <i>d. Schmalspurbahnen mit Zahnstrecken:</i>                               |                            |                                           |                            |
| Brünigbahn . . . . .                                                       | 57,793                     | 120                                       | 120                        |
| Visp-Zermatt . . . . .                                                     | 35,050                     | 80                                        | 125                        |
| Berner Oberland-Bahnen . . . . .                                           | 23,443                     | 100                                       | 120                        |
| Appenzeller Straßenbahn (St. Gallen-<br>Gais, meist Straßenbahn) . . . . . | 13,962                     | 30                                        | 92                         |
| Neuchâtel-Cortailod-Boudry (teilweise<br>Straßenbahn) . . . . .            | 10,343                     | 100                                       | 86                         |
| Total                                                                      | 141,131                    |                                           |                            |
| <i>e. Schmalspurbahnen mit elektrischen<br/>Motoren:</i>                   |                            |                                           |                            |
| Grütsch-Mürren . . . . .                                                   | 4,370                      | 50                                        | 50                         |
| Sissach-Gelterkinden (meist Straßen-<br>bahn) . . . . .                    | 3,143                      | 60                                        | 15                         |
| Total                                                                      | 7,427                      |                                           |                            |
| <i>f. Zahnradbahnen:</i>                                                   |                            |                                           |                            |
| Wengernalpbahn . . . . .                                                   | 17,912                     | 60                                        | 250                        |
| Arth-Rigibahn . . . . .                                                    | 11,477                     | 120                                       | 200                        |
| Generosobahn . . . . .                                                     | 8,991                      | 80                                        | 220                        |
| Glion-Rochers de Naye . . . . .                                            | 7,621                      | 80                                        | 220                        |
| Rothornbahn . . . . .                                                      | 7,586                      | 60                                        | 250                        |
| Schynige Platte-Bahn . . . . .                                             | 7,259                      | 60                                        | 250                        |
| Rorschach-Heiden . . . . .                                                 | 7,103                      | 120                                       | 90                         |
| Vitznau-Rigibahn . . . . .                                                 | 6,858                      | 120                                       | 250                        |
| Pilatusbahn . . . . .                                                      | 4,270                      | 80                                        | 480                        |
| Total                                                                      | 79,082                     |                                           |                            |

|                                                                                                  | Betriebs-<br>länge. | Gewöhnlicher        |                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
|                                                                                                  |                     | Minimal-<br>radius. | Maximal-<br>steigung. |
|                                                                                                  | km.                 | m.                  | ‰                     |
| <i>g. Tramways:</i>                                                                              |                     |                     |                       |
| Genfer Tramways (Pferdetraction, elektrische Motorwagen und Lokomotiven) . . . . .               | 16,145              | 24—40               | 57                    |
| Tramway Lausannois (mit elektrischen Motorwagen) . . . . .                                       | 12,888              | 20                  | 113                   |
| Vevey-Montreux-Chillon (mit elektrischen Motorwagen) . . . . .                                   | 10,490              | 30                  | 34                    |
| Zürcher Straßenbahnen (Pferdetraction) . . . . .                                                 | 8,892               | 15—20               | 40                    |
| Berner Tramway:                                                                                  |                     |                     |                       |
| Bärengraben - Bremgarten - Friedhof (mit Luftmotorwagen) . . . . .                               | 2927 m.             |                     |                       |
| Länggasse - Bahnhof - Großwaben (Lokomotiven) . . . . .                                          | 4756 "              |                     |                       |
|                                                                                                  | 7,653               | 30                  | 57                    |
| Neuchâtel-St. Blaise (Pferdebahn) . . . . .                                                      | 5,268               | 50                  | 33                    |
| Bieler Tramway (Pferdebahn) . . . . .                                                            | 4,672               | 22—40               | —                     |
| Städtische Straßenbahn Zürich (elektrische Motorwagen) . . . . .                                 | 4,520               | 15                  | 65                    |
| Tramway Lugano (mit elektrischen Motorwagen) . . . . .                                           | 4,494               | 20                  | 47                    |
| Stansstad-Stans (mit elektrischen Motorwagen) . . . . .                                          | 3,455               | 90                  | 11                    |
| Centrale Zürichbergbahn (Zürich-Fluntern, mit Abzweigung nach Oberstraß, elektrische Motorwagen) | 3,413               | 16                  | 70                    |
| Basler Straßenbahnen (mit elektrischen Motorwagen) . . . . .                                     | 2,777               | 15                  | 51                    |
| Aubonne-Allaman (mit elektrischen Motorwagen) . . . . .                                          | 2,607               | 40                  | 60                    |
| Straßenbahn St. Moritz (mit elektrischen Motorwagen) . . . . .                                   | 1,845               | 30                  | 50                    |
| Pferdebahn auf dem Monte Generoso (Bellavista-Hotel Pasta) . . . . .                             | 0,540               | 20                  | 38                    |
| Rollbahn in Mürren . . . . .                                                                     | 0,451               | 7,5                 | 37                    |
| <b>Total</b>                                                                                     | <b>89,985</b>       |                     |                       |

|                                                                | Betriebs-<br>länge. | Gewöhnlicher        |                       |
|----------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
|                                                                |                     | Minimal-<br>radius. | Maximal-<br>steigung. |
|                                                                | km.                 | m.                  | ‰                     |
| <i>h. Seilbahnen:</i>                                          |                     |                     |                       |
| Stanserhornbahn (elektrische Motoren)                          | 3,600               | 120                 | 600                   |
| Lausanne-Ouchy (Turbinenmotor)                                 | 1,793               | 400                 | 116                   |
| Biel-Magglingen (Wasserübergewicht)                            | 1,625               | 300                 | 320                   |
| Beatenbergbahn (Wasserübergewicht)                             | 1,600               | 400                 | 400                   |
| S. Salvatorebahn (elektrischer Motor)                          | 1,507               | 300                 | 600                   |
| Rhoneck-Walzenhausen                                           | 1,218               | 160                 | 260                   |
| Lauterbrunnen-Grüsch (Wasserübergewicht)                       | 1,907               | 1000                | 600                   |
| Bürgenstockbahn (elektrischer Motor)                           | 0,827               | 170                 | 575                   |
| Dolderbahn (Römerhof - Dolder in Zürich, elektrischer Motor)   | 0,799               | 120                 | 177,5                 |
| Ragaz-Wartenstein (Wasserübergewicht)                          | 0,780               | 180                 | 310                   |
| Territet-Glion (Wasserübergewicht)                             | 0,663               | 500                 | 570                   |
| Ecluse-Plan (Wasserübergewicht)                                | 0,368               | 500                 | 370                   |
| Gießbachbahn (Wasserübergewicht)                               | 0,930               | 120                 | 320                   |
| St. Gallen-Mühleck (Wasserübergewicht)                         | 0,800               | 180                 | 228                   |
| Lugano-Bahnhof G. B. (Wasserübergewicht)                       | 0,237               | 150                 | 240                   |
| Zürichbergbahn (Limmatquai - Polytechnikum, Wasserübergewicht) | 0,163               | 100                 | 260                   |
| Gütschbahn (Wasserübergewicht)                                 | 0,142               | geradlinig          | 530                   |
| Marzilibahn (Wasserübergewicht)                                | 0,101               |                     | 309                   |
| Total                                                          | 17,122              |                     |                       |

*Rekapitulation.*

|                                           | Betriebslänge<br>km. |
|-------------------------------------------|----------------------|
| Schweizerische Hauptbahnen                | 2724,770             |
| Ausländische Bahnen auf Schweizergebiet   | 63,487               |
| Übrige Normalbahnen (Nebenbahnen)         | 294,118              |
| Schmalspurbahnen                          | 370,070              |
| Schmalspurbahnen mit Zahnstrecken         | 141,131              |
| Schmalspurbahnen mit elektrischen Motoren | 7,497                |
| Zahnradbahnen                             | 79,082               |
| Tramways                                  | 89,935               |
| Seilbahnen                                | 17,122               |
| Total                                     | 3787,149             |
| Davon werden zweispurig betrieben:        |                      |
| Normalbahnen                              | 506,411              |

## A. Bahnanlagen und feste Einrichtungen.

### Planvorlagen.

Daß auch auf den im Betrieb stehenden Linien die Thätigkeit der Bahnverwaltungen in Bezug auf Ergänzungs- und Umbauten, Verbesserungen aller Art etc. eine ziemlich rege gewesen ist, ergibt sich aus folgendem Verzeichnis der im Berichtsjahr behandelten bezüglichen Planvorlagen:

|                                                               |            |
|---------------------------------------------------------------|------------|
| Allgemeine Pläne und Profile . . . . .                        | 5          |
| Tunnel . . . . .                                              | 1          |
| Erdbauten und Mauern . . . . .                                | 10         |
| Brücken und Durchlässe . . . . .                              | 263        |
| Ufer- und Schutzbauten . . . . .                              | 10         |
| Wegbauten . . . . .                                           | 17         |
| Oberbau . . . . .                                             | 4          |
| Stationen und Haltstellen . . . . .                           | 6          |
| Stationserweiterungen . . . . .                               | 63         |
| Stationshochbauten . . . . .                                  | 131        |
| Anlagen für den Traktionsdienst . . . . .                     | 27         |
| Übrige Stationseinrichtungen . . . . .                        | 33         |
| Mechanische Einrichtungen für Seilbahnen . . . . .            | 6          |
| Leitungen und Kraftstationen für elektrische Bahnen . . . . . | 2          |
| Wärterhäuser und Bahnabschluß . . . . .                       | 43         |
| Signale, centrale Weichenstellungen und Riegelungen . . . . . | 32         |
| Total                                                         | <u>653</u> |

Außerdem wurden 46 Vorlagen mit 109 Plänen über Bahnkreuzungen durch elektrische Starkstromanlagen für industrielle Zwecke und 34 Vorlagen mit 37 Plänen über industrielle Verbindungsgeleise erledigt.

### Bahninspektion und Bahnkontrolle.

Dieser wichtigen Aufgabe unseres technischen Inspektorats wurde — neben der Überwachung der Bauarbeiten auf neuen Bahnen — auch im Berichtsjahr alle Aufmerksamkeit gewidmet durch einläßliche Begehung und Untersuchung der einzelnen Linien, ihrer Anlagen und Einrichtungen. Abgesehen von zahlreichen Specialuntersuchungen und Expertisen sind im Jahr 1896 von den Kontrollingenieuren 6197 km. zu Fuß begangen worden. Die bezüglichen Berichte wurden den Bahnverwaltungen in üblicher

Weise — wo nötig mit specieller Betonung einzelner Punkte — zur Nachachtung und Beantwortung zugestellt, wobei zu rügen ist, daß mit der Rücksendung bezw. Beantwortung dieser Berichte von einigen Verwaltungen oft zu lange gezögert wird.

### Zustand der Bahnen.

Das oben mitgeteilte Verzeichnis der behandelten Planvorlagen läßt schon darauf schließen, daß in Bezug auf Brücken auch im Berichtsjahre wesentliches geleistet wurde. Die Verstärkung von eisernen Objekten, welche den Vorschriften der Verordnung vom 19. August 1892 nicht entsprechen, sowie die Ersetzung alter zu schwacher Eisenkonstruktionen wurde fortgesetzt, bei dieser und jener Bahn allerdings in einem Tempo, welches eine etwas raschere Förderung wünschbar erscheinen läßt, wenn diese Arbeiten sich nicht auf zu viele Jahre ausdehnen sollen. Immerhin darf die Aktivierung nicht auf Kosten einer gründlichen und soliden Ausführung geschehen. Auch die noch rückständigen Nachrechnungen der größeren Brücken sind nun größtenteils durchgeführt; die noch ausstehenden betreffen meist Objekte, welche geringfügigere Überschreitungen der zulässigen Spannungen erwarten lassen.

Die nach Vorschrift der Brückenverordnung im Berichtsjahr fällig gewordenen periodischen Revisionen und Belastungsproben sind trotz erfolgter Erinnerung durch das Departement noch nicht überall vollständig durchgeführt und müssen im laufenden Jahr nachgeholt werden. Bei einigen Brückenproben wurden Extrazüge verwendet, eine Anordnung, welche, obsehon sie in der Brückenverordnung nicht ausdrücklich vorgesehen ist, sich als vorteilhaft empfiehlt, indem sie ermöglicht, daß mehrere Brückeningenieure etc. in kürzester Zeit das Verhalten der erprobten Objekte beobachten können.

Die Bruchbelastungsprobe der ausrangierten eisernen Brücke über den Mühlebach bei Mumpf auf der Bötzberrgbahn, deren Vorbereitungen längere Zeit in Anspruch nahmen, wurde anfangs Oktober im Beisein von Abgeordneten des Departements und der Bahngesellschaften, sowie anderer Fachmänner des In- und Auslandes zum Abschluß gebracht und hat die erwarteten lehrreichen und interessanten Ergebnisse geliefert.

Über die Qualität des Materials bestehender sowie neuer Brücken und des bei Verstärkungen zur Verwendung

kommenden Eisens wurden zahlreiche Ausweise vorgelegt und geprüft. Immerhin ist zu rügen, daß einzelne Verwaltungen sich um die Beobachtung der bestehenden Vorschriften nicht allzusehr kümmern und häufig gemahnt werden müssen.

Vielfache Beschädigungen und Betriebsstörungen erlitten einzelne Bahnlinien im Laufe des an atmosphärischen Niederschlägen so reichen Jahres durch elementare Gewalten, namentlich Linien, welche im Bereich von Wildbächen, Rufen, Lawinen, oder an steilen Lehnen mit lockerm Gestein etc. liegen.

Durch Ausbrüche von Wildbächen wurde — wenn auch meist nur auf kurze Zeit — der Verkehr unterbrochen: auf der Brünigbahn bei Alpnachstad infolge zweimaliger Überschüttung durch den Wolfort- und Widibach, auf der Simplonlinie an verschiedenen Stellen, auf der Regionalbahn Neuchâtel-Cortailod-Boudry (Ausbruch der Reuse), auf der Linie Langnau-Luzern bei Malters (Rümligbach), auf der Bodelibahn bei Därligen.

Durch Absturz von Felspartien oder Felsstücken erlitten Betriebsstörungen: die Thunerseebahn zwischen Spiez und Leißigen, Visp-Zermatt, Gotthardbahn (zwischen Immensee und Goldau), Simplonlinie bei Varonne, Biel-Sonceboz bei Reuchenette.

Bahnüberschwemmungen und Abrutschungen des Bahnkörpers infolge von Hochgewittern fanden statt auf der aargauischen Südbahn (bei Benzenschwyl), auf der Brogethalbahn, auf Tavannes-Tramelan, auf den Juralinien längs der Birs (bei Delsberg etc.), auf den Berner Oberland-Bahnen, auf Basel-Olten (bei der Station Lausen) etc.

Von längerer Dauer waren die Betriebsstörungen auf der Brünigbahn bei Kienholz infolge der bekannten Ausbrüche des Lambbaches. Nachdem die Bahn schon im Mai durch eine Schlammwalze auf 60 m. Länge bis 1 m. hoch überschüttet worden war, wiederholte sich dieser Vorgang im August in noch größerem Umfange (auf 200 m. Länge). Über eine im Bahndamm entstandene Öffnung wurde eine provisorische Brücke erstellt; dadurch, sowie durch rasche Räumung des übrigen Bahnkörpers, wurde es möglich, den unterbrochenen Verkehr in einigen Tagen wieder herzustellen. Es wurden geeignete Vorkehrungen getroffen, damit weiter zu erwartende Ausbrüche des Lambbaches möglichst unschädlich für die Bahn und ihren Verkehr verlaufen.

Noch bedeutender waren die Beschädigungen auf der neuen Linie Chur-Thusis. Durch Abrutschung des Bahndammes, Einsturz einer Futtermauer und Überschüttung der Bahn durch

Steine und Schutt von der nahen Berghalde infolge anhaltenden Regenwetters wurde im Oktober die ganze Strecke zwischen den Stationen Rhäzüns und Rothenbrunnen unfahrbar. Mittelst Erstellung eines provisorischen Holzgerüsts an Stelle des zerstörten Bahndammes wurde nach längerer Unterbrechung die Wiederaufnahme des Betriebes auf dieser Strecke ermöglicht.

Wir haben nicht ermangelt, den Bahnverwaltungen jeweilen die zur Verhütung ähnlicher Ereignisse erforderlichen Maßnahmen anzuempfehlen.

\*            \*            \*

Die schwierige Frage des Umbaues des Centralbahnhofes in Basel kam wider Erwarten auch im Berichtsjahr noch nicht zur Erledigung. Wie in unserm vorjährigen Bericht erwähnt, war das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn eingeladen worden, noch Projekte im Sinne der Forderungen der Stadt Basel und in Anlehnung an die Skizze der Experten des Departements, das heißt für einen kombinierten Kopf- und Durchgangsbahnhof sowohl mit Beibehaltung der jetzigen Höhenlage als auch mit Tieferlegung, vorzulegen. Diese Projekte, welche neue Studien und Erhebungen erforderten, wurden erst im Oktober eingereicht. In dem dieselben begleitenden Bericht erklärt die Bahnverwaltung, daß die neuen Studien sie in ihrer Ansicht von der Unzweckmäßigkeit und Unannehmbarkeit einer Kopfbahnhofanlage, sei es im Niveau des Centralbahnplatzes, sei es mit Tieferlegung, bestärkt habe; sie müsse daher an ihrem bis jetzt eingenommenen Standpunkt (Durchgangsbahnhof) festhalten. Indessen ist durch die neuen Projekte und die dieselben begleitenden Kostenvoranschläge die Bahnhoffrage wesentlich abgeklärt worden, so daß, nachdem zu Anfang dieses Jahres auch die Regierung von Basel-Stadt sich nochmals in Sachen hat vernehmen lassen, eine baldige Lösung der Frage möglich sein wird.

Es werden alsdann auch die seit Jahren schwebenden Verhandlungen über Erweiterung und Umgestaltung des badischen Bahnhofes in Basel, welche mit Rücksicht auf die in erster Linie zu erledigende Frage des Centralbahnhofes etwas in den Hintergrund getreten, wieder aufgenommen werden können.

Bahnhof Zürich. Während des Berichtsjahres hat die Frage betreffend Umbau dieses Bahnhofes zu zahlreichen Verhandlungen mit den Beteiligten Anlaß gegeben. Die zur Zeit der Abfassung unseres vorjährigen Berichtes noch ausstehende Rück-

äußerung der Bahndirektion auf die Postulate der Kantons- und Stadtbehörden langte gegen Ende März 1896 ein. In dieser Antwort wird die Notwendigkeit der vom Stadtrat Zürich verlangten Verlegung des Aufnahmsgebäudes an das linke Sihlflur energisch bestritten und eine solche Lösung als rechtlich unbegründet und in technischer wie finanzieller Hinsicht absolut unannehmbar erklärt.

Bei dieser Sachlage, d. h. bei so stark von einander abweichenden Ansichten und Begehren, war selbstverständlich ein sofortiger Entscheid der Aufsichtsbehörde nicht möglich. Die Bahndirektion sah sich daher veranlaßt, um einerseits den dringendsten Bedürfnissen des gegenwärtigen Verkehrs entgegenzukommen, anderseits die nach Vollendung der Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen zu gewärtigende Einführung von annähernd 20 neuen Zügen in den Bahnhof Zürich zu ermöglichen, ein besonderes Projekt für eine erste vor dem 1. Juni 1897 zum Abschluß zu bringende Bauperiode einzureichen. Die Arbeiten dieser Periode bestehen hauptsächlich in der Verlegung des gesamten Güterbahnhofes auf das im Hauptprojekt vorgesehene definitive Emplacement südlich der Bahn, in einer provisorischen Erweiterung des bestehenden Personenbahnhofes (Vermehrung und Verlängerung der Perrons und Personengeleise), in der Erstellung der nötigen Rangier- und Depotanlagen und in der Überführung der Hardstraße über das ganze Bahnhofgebiet. Nachdem die Beteiligten über dieses Projekt in einer Konferenz angehört worden, konnte dasselbe am 4. Juni 1896 vom Bundesrat genehmigt werden. Dabei wurde ausdrücklich betont, daß die Genehmigung nur für den Güterbahnhof und die Überführung der Hardstraße eine definitive sei, die übrigen Projektteile dagegen bloß als Provisorien und mit der Bedingung gutgeheißen seien, daß dadurch der Gestaltung des gesamten Bahnhofprojektes (namentlich in Bezug auf die Lage des Aufnahmsgebäudes), d. h. der definitiven Genehmigung desselben nicht vorgegriffen sein solle.

Gegenwärtig sind die für diese I. Bauperiode vorgesehenen und die dringlicheren Betriebsbedürfnisse befriedigenden Arbeiten auf Grund eines von uns verlangten detaillierten Bauprogrammes in vollem Gang, und es können dieselben, günstige Witterung vorausgesetzt, für den 1. Juni vollendet werden.

In Bezug auf die Hauptfrage der Lage des Aufnahmsgebäudes wurden von der Bahndirektion, sowohl für eine Hochbahnanlage mit Belassung des Gebäudes an seinem jetzigen Standort, als für eine Verlegung des letztern auf das linke Sihlflur Projektstudien verlangt. Ebenso wurde die Direktion eingeladen, über die Hebung

der linksufrigen Zürichseebahn behufs Vermeidung der Niveaukreuzung bei Durchquerung der zahlreichen dortigen Straßen eine Studie vorzulegen. Die weitere Behandlung dieser Specialfragen und mit denselben des Hauptprojektes für den definitiven Bahnhofumbau wird erst nach Einlangen dieses Planmaterials erfolgen können.

Der umgebaute Bahnhof Luzern nebst der neuen Zufahrtslinie Fluhmühle-Luzern konnte im November teilweise dem Betrieb übergeben werden, und die Einführung der Brünigbahn in den neuen Bahnhof erfolgte am 1. Februar dieses Jahres. Es bleibt u. a. noch die neue Einfahrt für die Nordostbahn (Zürich-Luzern) und Gotthardbahn (Immensee-Luzern) zu vollenden.

Ebenso wurde der erweiterte Bahnhof Schaffhausen bis auf die Centralstellung der Signale und Weichen fertiggestellt, und im Bahnhof Genf kamen die im Hinblick auf den gesteigerten Verkehr vorgesehenen Erweiterungen in der Hauptsache zur Ausführung, und zwar noch vor Eröffnung der Landesausstellung.

Da die Einrichtungen im Personenbahnhof Olten bei der stetigen Verkehrszunahme ungenügende geworden, so nahm das Direktorium der Schweizerischen Central-Bahn eine Erweiterung dieses Bahnhofes in Aussicht und legte hierfür ein Projekt vor, welches außer einer Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes die Schaffung von Durchfahrtsgleisen für jede Zugrichtung mit zudienenden, unter sich und mit dem Aufnahmsgebäude durch Tunnel verbundenen Perrons und Versetzung der Güter- und Depotanlagen vorsieht. In ihrer Vernehmlassung über diese Vorlage protestierte die Kantonsregierung namens der Lokalbehörden namentlich gegen die Anlage eines sogenannten Inselbahnhofes und stellte eventuell eine Reihe von Abänderungs- und Ergänzungsforderungen. Indessen konnte in einer Konferenz der Beteiligten über die Hauptpunkte eine Einigung erzielt werden; insbesondere wurde in Würdigung der triftigen Gründe, welche die Bahnverwaltung zu gunsten ihres Projekts geltend machte, die Opposition gegen die Inselanlage aufgegeben, und wir erteilten dem vorgelegten Projekt unter einer Reihe von Vorbehalten, welche sich in der Hauptsache mit den Wünschen der Lokalbehörden, bzw. mit den Zusage der Bahn decken, die Genehmigung.

Für den Umbau des Bahnhofes La Chaux-de-Fonds legte der Staatsrat von Neuenburg als Eigentümer der Bahn Jura Neuchâtelois ein Projekt der Experten der Gemeinde Chaux-de-Fonds vor, das aber von den beiden interessierten Bahnverwaltungen

(Jura Neuchâtelois und Jura-Simplon) als den wirklichen Bedürfnissen und Verkehrsverhältnissen zu wenig entsprechend, abgelehnt wurde. Die Antwort des Staatsrates auf die gemachten Einwendungen steht noch aus.

Auch im Bahnhof St. Gallen macht sich das Bedürfnis einer Erweiterung geltend. Die Bahnverwaltung wurde daher wiederholt zur Vornahme bezüglich der Studien und Vorlage eines Projektes, zuletzt unter Fristansetzung, eingeladen.

Die stetige und rasche Verkehrszunahme auf der Station Örlikon, welcher die bestehenden Anlagen nicht gewachsen waren, sowie die Gefährlichkeit der Wegübergänge im Bereiche der Station veranlaßten die Nordostbahn schon im Jahre 1892, eine umfassende und rationelle Erweiterung der Anlagen, verbunden mit entsprechender Regelung der Straßenverhältnisse, in Aussicht zu nehmen. Nachdem im Jahr 1894 ein erstes Projekt genehmigt worden war, wurde dasselbe auf Grund weiterer Studien im folgenden Jahr durch eine neue Vorlage ersetzt, welche nach längern und schwierigen Verhandlungen über die von den Kantons- und Lokalbehörden gestellten Abänderungs- und Ergänzungsbegehren im August 1896 unter gewissen, diesen Begehren thunlichst Rechnung tragenden Vorbehalten genehmigt wurde.

Auf die Notwendigkeit einer Erweiterung, beziehungsweise Umgestaltung der Station Zollikofen durch das Departement aufmerksam gemacht, befaßte sich das Direktorium der Centralbahn seit 1893 mit bezüglich den Studien. Die Vorlage eines Projektes verzögerte sich aber, namentlich infolge der Verhandlungen mit der mitinteressierten Jura-Simplon-Bahn, welche eine Erweiterung dieser Station als nicht dringlich verschieben wollte. Da auf eine solche Verschiebung nicht eingetreten werden konnte, so legte die Centralbahn nach wiederholten Mahnungen und nachdem eine Einigung mit der Jura-Simplon-Bahn nicht zu stande gekommen, im Oktober 1896 zwei Studien zum Entscheide vor: die eine mit umfassender Erweiterung nach ihrer eigenen Ansicht, die andere mit reduzierter Erweiterung nach dem Vorschlage der Jura-Simplon-Bahn. Nach Prüfung derselben wurde das Direktorium eingeladen, eine definitive Vorlage im Sinne ihres eigenen Projektes zu machen, da nur ein Umbau in diesem Umfange den Anforderungen gerecht werde.

Nach Eingang und Prüfung der verlangten Vorstudien für Errichtung einer neuen Station auf der linksufrigen Zürichseebahn zwischen Richtersweil und Pfäffikon wurde die Nordostbahn ver-

halten, eine Station für Personen- und Güterverkehr bei Bâch anzulegen, unter Behaftung der Interessenten bei ihren Offerten für gewisse Beitrags- und Garantieleistungen.

Die neue Zwischenstation Mett-Bözingen auf der Linie Solothurn-Biel wurde dem Betrieb übergeben.

Einige Gesuche um Errichtung neuer Stationen, beziehungsweise Haltestellen, sind noch pendent.

Mehr oder weniger erhebliche Erweiterungen und Verbesserungen in Bezug auf Geleiseanlagen, Hochbauten, Einrichtungen (Beleuchtung, Wasserversorgung etc.) von Stationen kamen vielfach zur Ausführung oder wurden von den Bahnverwaltungen auf Anregung des Departements, beziehungsweise der Kantons- und Lokalbehörden, zugesichert.

\* \* \*

Dem Unterhalt des Oberbaues wird anlässlich der Bahninspektionen alle Aufmerksamkeit geschenkt, und es kann gesagt werden, daß den in den Kontrollberichten gerügten Mängeln in Bezug auf den gewöhnlichen Unterhalt in der Regel Rechnung getragen wurde, so daß der Zustand der Geleise in dieser Hinsicht im allgemeinen als ein normaler bezeichnet werden kann.

Auf einigen Linien dürfte dagegen in Oberbau-Erneuerung mehr geschehen. Ebenso sollte in Bezug auf Verstärkung der Geleise durch Vermehrung der Schwellen und Verbesserung des Schienenstoßes rascher vorgegangen werden. Wir haben an die Verwaltungen bezügliche Forderungen gestellt und — wo dies notwendig erschien — die Vorlage eines Programms über Umfang und Art der Verstärkung verlangt.

Eines unserer Hauptpostulate in Sachen der Oberbauverstärkung ist die Beschaffung einer schwereren Schiene für die Hauptlinien. Ein von uns hierüber in Aussicht genommener Entscheid wurde indessen noch nicht getroffen, weil die bezügliche Vernehmlassung der Bahnverwaltungen trotz wiederholter Erinnerungen noch nicht eingelangt ist.

\* \* \*

Weichen- und Signalverriegelungen wurden auf 27 Stationen erstellt, und zwar:

auf der Jura-Simplon-Bahn 20: Chavornay, Grandson, Concise, Gorgier, Bevaix, Colombier, Auvernier, Oron, Vauderens,

Villaz-St. Pierre, Cottens, Matran, Cressier, Reuchenette, Tavannes, Choindez, Wolhusen, Bümpliz, Thörishaus und Düringen;

auf der Nordostbahn 5: Urdorf, Hedingen, Cham, Möhlin und Frick<sup>2</sup>;  
auf der Centralbahn 2: Mett-Bözingen und Olten.

Der Stand der Riegelungen in Prozenten der Stationen, welche Weichen besitzen, ist auf den 5 Hauptbahnen pro Ende 1896 folgender:

|                                      |      |
|--------------------------------------|------|
| Gotthardbahn . . . . .               | 95 % |
| Schweizerische Centralbahn . . . . . | 83 % |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . . . | 66 % |
| Nordostbahn . . . . .                | 42 % |
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .          | 38 % |

Die im vorjährigen Bericht erwähnten Grundsätze über einheitliche Gestaltung der Signal- und Weichenverriegelungen in den Zwischenstationen von Hauptlinien wurden schließlich von den Bahnverwaltungen vorbehaltlos angenommen, allerdings in der Meinung, daß diese Grundsätze auf bereits bestehende Anlagen nicht anzuwenden seien, so lange nicht Gründe der Sicherheit oder dienstliche Interessen eine Abänderung der Anlagen unumgänglich notwendig machen. Über diese Auffassung bleibt ein Entscheid noch vorbehalten.

Auf Ergänzung der Signaleinrichtungen wurde auch im Jahr 1896 Bedacht genommen. Es wurden auf den Hauptbahnen neu erstellt:

|                                                     |    |
|-----------------------------------------------------|----|
| Weichensignale . . . . .                            | 51 |
| Deckungssignale . . . . .                           | 8  |
| Kontrolleinrichtungen für Deckungssignale . . . . . | 45 |
| Vorsignale . . . . .                                | 8  |

Mit elektrischen Glockensignalen wurden versehen: Die Strecken Oberwinterthur-Etzwilen-Hemishofen, Etzwilen-Stein, Cham-Zug und Knonau-Zug der Nordostbahn (45,582 km.), Olten-Hammer-Pieterlen der Centralbahn (50 km.) und Romont-Vuisternens der Linie Bulle-Romont (6,55 km.).

Neue Blockstationen erhielten die Strecken Neuenburg-Biel (29,1 km.) und Läfelfingen-Tannwald-Dänikon (12,5 km.).

\* \* \*

In Bezug auf Einfriedigung weisen einzelne Bahnen immer noch Lücken auf. Indessen wird an der Ergänzung stetig

gearbeitet, und es sind auch im Berichtsjahre verschiedene Strecken neu eingetriedigt worden.

Auf Verbesserung des Abschlusses der Niveauübergänge durch Erstellung zweckmäßigerer und soliderer Barrieren, Vergitterung derselben, zuverlässige und ausreichende Bedienung wird unausgesetzt und meist mit Erfolg gedrungen.

Von Lokalbehörden werden oft Gesuche um Erstellung von Barrieren auch bei Übergängen von Nebenbahnen gestellt, während andererseits, d. h. von den Bahnverwaltungen, in dieser und anderer Beziehung möglichst viele Erleichterungen gewünscht werden.

Wie schon in frühern Berichten erwähnt, suchen wir im Interesse der Verkehrssicherheit seit Jahren dahin zu wirken, daß stark frequentierte oder ungünstig situierte Niveauübergänge beseitigt, beziehungsweise durch Über- oder Unterführungen ersetzt werden. Auch im Berichtsjahre gaben derartige Fragen zu vielen Verhandlungen Anlaß, so z. B. in betreff der Nidaustraße in Biel, des Überganges im Bahnhof Renens, der Lenzburgerstraße in Aarau etc.; die Beseitigung der beiden erstern Übergänge ist prinzipiell beschlossen; über Unterführung der Lenzburgerstraße schweben noch Verhandlungen. Gegen die Überführung einer Straße in Dornach machte sich, als die Bahnverwaltung zur Ausführung des genehmigten Projektes schreiten wollte, seitens des dortigen Gemeinderates auffallenderweise eine Opposition geltend, indem diese Behörde nachträglich erklärte, sich mit einer bessern Bewachung des bestehenden Niveauüberganges begnügen zu wollen.

Im Einklang mit dem auf Beseitigung von bestehenden Niveauübergängen gerichteten Bestreben steht die Tendenz, auf neuen Bahnen Niveauübergänge möglichst zu vermeiden.

Das Departement hat unter andern auch Projekten, welche die Kreuzung einer Hauptbahn durch eine Nebenbahn (Straßenbahn) im gleichen Niveau bezweckten, die Genehmigung versagt.

\* \* \*

In Bezug auf den Bahnbewachungsdienst sind besondere Vorkommnisse nicht zu erwähnen.

Die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse des Bahnbewachungspersonals durch Erstellung neuer Wärterhäuser oder Vergrößerung von bestehenden Gebäuden, Zuleitung von gutem Trinkwasser etc. wurde fortgesetzt.

## Specialbahnen.

In betreff der Verhandlungen, zu welchen die Specialbahnen und deren Kontrolle im Berichtsjahre Anlaß gegeben, beschränken wir uns auf folgende Mitteilungen.

Da die bisherigen Bestrebungen des Departements, die Verwaltungen der Seilbahnen zur Einführung geeigneter Einrichtungen zu veranlassen, welche das gefährliche Anwachsen der Fahrgeschwindigkeit über ein zulässiges Maß hinaus selbstthätig verhüten, nicht überall den gewünschten Erfolg hatten, so sahen wir uns veranlaßt, die rückständigen Verwaltungen aufzufordern, solche Einrichtungen innert einer bestimmten Frist zu treffen.

In ähnlicher Weise wurden auf Grund eines Berichtes des Departements über die von demselben behufs Erhöhung der Betriebssicherheit auf den Zahnradbahnen angestrebten Verbesserungen der Wagenbremsen die Verwaltungen dieser Bahnen eingeladen, innert einer bestimmten Frist auf eine Verbesserung der Bremsen im Sinne der Forderungen des Departements Bedacht zu nehmen und bezügliche Vorschläge, bezw. Projekte, einzureichen.

Anläßlich eines schweren Unfalles auf der neu eröffneten Zahnradbahn auf den Snowdon in Wales (England) wurde den Verwaltungen der Zahnradbahnen gegenüber, unter Hinweisung auf die Verumständungen, welche diesen Unfall herbeigeführt, die Erwartung ausgesprochen, daß sie den Unfall als eine neue Mahnung betrachten werden, ihre Bahn mit allen Zubehörden stets in einem tadellosen und betriebssichern Zustand zu erhalten.

Bei der Wiedereröffnung der sogenannten „Saison“bahnen im Frühjahr, welcher gemäß der von uns erlassenen Verordnung eine gehörige Untersuchung und Instandstellung der Bahnanlagen, des Rollmaterials etc., vorausgehen soll, wird den Vorbereitungen noch nicht überall die nötige Aufmerksamkeit und Sorgfalt gewidmet. Das Departement kam wiederholt in den Fall, an einzelne Verwaltungen bezügliche Mahnungen zu erlassen, vorzeitige Betriebsöffnungen zu rügen und den Betrieb wieder einzustellen.

## Diverses.

Grenz- und Katasterpläne (Vorlagen im Sinne von Art. 18 der Eisenbahngesetzes) wurden eingereicht für die Linien Yverdon-St. Croix, Saignelégier - Chaux-de-Fonds (Bernergebiet), Orbe-Chavornay, Glion-Naye, Berner Tramway (neue Linie) und Rheineck-Walzenhausen, mit einer Gesamtlänge von 52 Kilometern.

An der Landesausstellung in Genf hat sich das Departement als Aussteller in Gruppe 33 (Ingenieurwesen) und 34 (Transportmittel und Verkehrswesen) beteiligt, und zwar in dem Umfange, welchen das ohnehin stark in Anspruch genommene Personal der betreffenden Abteilungen unseres Departements und der zur Verfügung stehende Kredit zuließen. Es kamen zur Darstellung das gesamte schweizerische Bahnnetz in Karten und Längensprofilen, die Belastungsnormen für die schweizerischen eisernen Brücken im Vergleich zu denjenigen des Auslandes, die Typen des Oberbaues der verschiedenen Kategorien von Bahnen, die Hauptverhältnisse der Zahnrad- und Seilbahnen, der Stand der Signaleinrichtungen, die Fortschritte in Bau- und Ausrüstung des Rollmaterials, eine Reihe von Dokumenten über die internationale technische Einheit im Eisenbahnwesen, sowie mehrere im Departement verfaßte technische Berichte. Das Departement hat dabei gleich andern Verwaltungen auf eine Beurteilung durch die Jury verzichtet. Es kann immerhin angeführt werden, daß in in- und ausländischen Fachblättern von der Ausstellung in anerkennender Weise Notiz genommen wurde.

## B. Rollmaterial.

In üblicher Weise wurde die Überwachung der Neuanschaffungen von Lokomotiven und Wagen und der Unterhaltungsarbeiten an denselben, sowie des Zugkraftdienstes im allgemeinen ausgeübt, ohne daß außergewöhnliche Vorkommnisse im Laufe des Berichtsjahres zu signalisieren wären. Auf einzelne Fragen werden wir nachfolgend<sup>3</sup> näher eintreten.

### Neuanschaffungen und Stand des Rollmaterials.

Die Pläne für die in Aussicht genommenen Neuanschaffungen wurden von den Bahnverwaltungen in vorgeschriebener Weise dem Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorgelegt. Es betrifft dies:

|    |                                         |
|----|-----------------------------------------|
| 10 | Vorlagen mit 16 Plänen für Lokomotiven, |
| 18 | " " 31 " " Personenwagen,               |
| 19 | " " 24 " " Gepäck- und Güterwagen,      |
| 12 | " " 13 " " Teile von Fahrzeugen.        |

59 Vorlagen im ganzen.

Nach Fertigstellung der Fahrzeuge und vor deren Übergabe an den Betrieb wurde von den Kontrollorganen eine Besichtigung derselben eventuell in Verbindung mit Probefahrten vorgenommen.

Von Betriebsmitteln, deren Pläne die Genehmigung erhalten haben, sind zur Zeit noch zu liefern:

|                       | Für Normalbahnen. | Für sonstige Bahnen. |
|-----------------------|-------------------|----------------------|
| Lokomotiven . . . .   | 37 Stück          | — Stück              |
| Personenwagen . . . . | 414 Achsen        | 158 Achsen           |
| „ . . . .             | 6805 Plätze       | 2428 Plätze          |
| Gepäckwagen . . . .   | 29 Achsen         | — Achsen             |
| Güterwagen . . . .    | 444 „             | 18 „                 |

Bei verschiedenen Hauptbahnen entspricht gegenwärtig der Stand der Lokomotiven dem wirklichen Bedarf nicht vollständig; wir haben daher Anlaß gehabt, die betreffenden Bahnen hierauf aufmerksam zu machen.

Während sodann einzelne Verwaltungen alle Anstrengungen machen, ihre alten Personen- und Güterwagen durch neue, den gegenwärtigen Betriebsverhältnissen besser entsprechende zu ersetzen, läßt das Vorgehen anderer Verwaltungen in dieser Beziehung zu wünschen übrig, und es erfolgt hauptsächlich bei der Nordostbahn der Ersatz der alten Wagen in unzulänglicher Weise.

Bei den Lokomotivbeschaffungen ist durchweg eine Tendenz zur Erhöhung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit zu konstatieren, wobei 85 und 90 km. als die zu erstrebende Höchstgeschwindigkeit angenommen werden. Diese Bestrebungen sind im allgemeinen zu begrüßen; die bezüglichen Vorlagen wurden daher genehmigt, immerhin in der Meinung, daß auch mit der Verbesserung im Oberbau vorangegangen werde, und daß nur auf entsprechend ausgerüsteter Bahn die zugestandenen großen Geschwindigkeiten wirklich zur Anwendung kommen dürfen.

Bei der Beschaffung von neuen Personenwagen ist die Vermehrung der Wagen mit Aborten sehr zu billigen. Die sämtlichen von den Hauptbahnen im Berichtsjahr in Dienst gestellten oder bestellten Personenwagen sind mit dieser Einrichtung versehen.

Die Anschaffungen von Güterwagen erfolgen zumeist nach den vor einigen Jahren aufgestellten Normaltypen. Dabei erhalten die gedeckten Wagen mit Rücksicht auf den Viehtransport größere Luftöffnungen als früher. Bei den neuen Eilgutwagen (gedeckte Wagen mit Luftdruckbremse und Dampfleitung) wurde der Radstand größer angenommen, und es kamen flexiblere Federn zur Anwendung.

Die elektrischen Trambahnen weisen eine starke Zunahme auf. Bei Anlage derselben wird zum Teil wesentlich über die bisher üblichen Steigungen hinausgegangen; Gefälle von 80 bis 90 ‰ treten immer häufiger auf. Dabei muß selbstredend der Konstruktion der Wagen, insbesondere der Bremse, ganz besondere Sorgfalt geschenkt werden. Es genügen hier die leichten Sperrbremsen mit Kettenantrieb, wie sie bei den Pferdebahnwagen üblich waren, nicht mehr. Die Elektrizität selbst wird in vorteilhafter Weise zum Bremsen mitbenutzt. Eine Linie der Trambahnen in Lausanne weist sogar 113 ‰, d. h. die größte bisher in Europa auf einer Adhäsionsbahn vorkommende Steigung auf. Außer der üblichen Handbremse und der elektrischen Bremse ist an den für diese Strecke speziell bestimmten 3 Wagen eine Notbremse für außergewöhnliche Fälle angebracht, die von der Adhäsion zwischen Schiene und Rad unabhängig ist und mittelst Kratzer auf in das Straßenbett eingelassene Weichholzbalken einwirkt.

Über den Stand der Lokomotiven und Wagen der schweizerischen Bahnen giebt die spezielle Statistik des Rollmaterials Aufschluß; wir beschränken uns hier auf einige summarische Angaben über die Änderungen im Rollpark während des abgelaufenen Jahres:

*a. Lokomotiven.*

|                                      | Aus-<br>rangiert. | Neu-<br>beschafft. | Zuwachs.  |
|--------------------------------------|-------------------|--------------------|-----------|
| <b>Normalbahnen:</b>                 |                   |                    |           |
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .          | 4                 | 11                 | 7         |
| Centralbahn . . . . .                | 10                | 10                 | —         |
| Gotthardbahn . . . . .               | 1                 | —                  | — 1       |
| Nordostbahn . . . . .                | 2                 | 10                 | 8         |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . . . | —                 | —                  | —         |
| <b>Nebenbahnen . . . . .</b>         | <b>1</b>          | <b>1</b>           | <b>—</b>  |
| <b>Im ganzen</b>                     | <b>18</b>         | <b>32</b>          | <b>14</b> |
| <b>Sonstige Bahnen:</b>              |                   |                    |           |
| Schmalspurbahnen . . . . .           | —                 | 7                  | 7         |
| Zahnradbahnen . . . . .              | —                 | 1                  | 1         |
| Tramways . . . . .                   | —                 | —                  | —         |
| <b>Im ganzen</b>                     | <b>18</b>         | <b>40</b>          | <b>22</b> |
| <b>Bestand zu Ende 1896:</b>         |                   |                    |           |
| Normalbahnen . . . . .               | 825               | Lokomotiven.       |           |
| Sonstige Bahnen . . . . .            | 199               | „                  |           |
| <b>Im ganzen</b>                     | <b>1024</b>       | „                  |           |

*b. Personenwagen.*

|                              | Aus-<br>rangi-<br>ert. | Neu-<br>beschafft. | Zuwachs. |
|------------------------------|------------------------|--------------------|----------|
| Normalbahnen:                |                        |                    |          |
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .  | 20                     | 47                 | 27       |
| Centralbahn . . . . .        | 17                     | 18                 | 1        |
| Gotthardbahn . . . . .       | —                      | —                  | —        |
| Nordostbahn . . . . .        | —                      | —                  | —        |
| Vereinigte Schweizerbahnen . | —                      | 9                  | 9        |
| Nebenbahnen . . . . .        | —                      | 2                  | 2        |
| Im ganzen                    | 37                     | 76                 | 39       |
| Sonstige Bahnen:             |                        |                    |          |
| Schmalspurbahnen . . . . .   | 1                      | 25                 | 24       |
| Elektrische Bahnen . . . . . | —                      | 51                 | 51       |
| Zahnrad- und Seilbahnen . .  | —                      | 3                  | 3        |
| Tramways . . . . .           | —                      | —                  | —        |
| Im ganzen                    | 1                      | 79                 | 78       |

Bestand zu Ende 1896:

|                              | Achsen. | Platze. |
|------------------------------|---------|---------|
| Normalbahnen . . . . .       | 5371    | 96,957  |
| Schmalspurbahnen . . . . .   | 890     | 12,659  |
| Elektrische Bahnen . . . . . | 266     | 3,954   |
| Zahnrad- und Seilbahnen . .  | 330     | 5,350   |
| Tramways . . . . .           | 248     | 3,932   |
| Im ganzen                    | 7105    | 122,852 |

*c. Bahnpostwagen.*

|                              |    |              |
|------------------------------|----|--------------|
| Ausrangiert wurden . . . . . | —  |              |
| Angeschafft „ . . . . .      | 23 | zweiachsige. |
| Zuwachs . . . . .            | 23 | „            |

von denen 3 für 1 m. Spurweite.

Bestand zu Ende 1896:

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| — Zweiachsige . . . . . | 151 |
| Dreiachsige . . . . .   | 61  |
| Im ganzen               | 212 |

wovon 6 für 1 m. Spurweite.

*d. Gepäckwagen.*

|                           | Normalbahnen. | Sonstige Bahnen |
|---------------------------|---------------|-----------------|
| Abgang . . . . .          | 7             | —               |
| Neubeschaffung . . . . .  | 21            | 2               |
| Zuwachs                   | <u>14</u>     | <u>2</u>        |
| Bestand zu Ende 1896:     |               |                 |
| Normalbahnen . . . . .    | 850 Achsen,   |                 |
| Sonstige Bahnen . . . . . | 90            | "               |
| Im ganzen                 | <u>940</u>    | "               |

*e. Güterwagen.*

|                          | Offene Wagen. |                  | Gedeckte Wagen. |                  |
|--------------------------|---------------|------------------|-----------------|------------------|
|                          | Normalbahnen. | Sonstige Bahnen. | Normalbahnen.   | Sonstige Bahnen. |
| Abgang . . . . .         | 127           | 1                | 53              | —                |
| Neubeschaffung . . . . . | 100           | 30               | 100             | 18               |
| Zuwachs                  | <u>— 27</u>   | <u>29</u>        | <u>47</u>       | <u>18</u>        |

Bestand zu Ende 1896:

|                           |                |
|---------------------------|----------------|
| Normalbahnen . . . . .    | 21,748 Achsen, |
| Sonstige Bahnen . . . . . | 927            |
| Im ganzen                 | <u>22,675</u>  |

**Unterhalt des Rollmaterials.**

Die Einhaltung der im Jahre 1896 erlassenen Vorschriften über den Unterhalt des Rollmaterials läßt noch zu wünschen übrig, indem vielfach die von einer Revision zur andern zulässige kilometrische Fahrleistung nicht genügend respektiert wird. Es dürfte dies mit dem oben berührten, da und dort noch vorhandenen Mangel an Rollmaterial im Zusammenhange stehen.

Besser befolgt werden die bezüglichlichen Vorschriften in betreff der Lokomotivkessel. Immerhin begegnen wir hier immer noch der irrthümlichen Ansicht, daß ein wenig benutzter Kessel auch weniger leide und daher nicht so oft untersucht zu werden brauche. Die Erfahrung hat die Unhaltbarkeit dieser Ansicht längst dargethan. Ein Kessel, der bald im Feuer ist, bald kalt

herumsteht, das eine Mal mit, das andere Mal ohne Wasser, leidet in der gleichen Zeit viel mehr als ein ganz regelmäßig im Dienst stehender, normal beanspruchter Lokomotivkessel.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden im Beisein unserer Kontrollingenieure folgende Kesseluntersuchungen und hydraulische Druckproben an Lokomotivkesseln vorgenommen:

*Innere Kesseluntersuchungen.*

|                                | Anzahl. | In % der Kessel. |
|--------------------------------|---------|------------------|
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .    | 35      | 16,4             |
| Centralbahn . . . . .          | 20      | 15,0             |
| Gotthardbahn . . . . .         | 30      | 26,1             |
| Nordostbahn . . . . .          | 38      | 18,6             |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . | 7       | 9,0              |
| Normale Nebenbahnen . . . .    | 15      | 22,0             |
| Sonstige Bahnen . . . . .      | 32      | 17,1             |
| Im ganzen                      | 177     | 17,7             |

*Periodische Druckproben.*

|                                | Anzahl. | In % der Kessel. |
|--------------------------------|---------|------------------|
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .    | 44      | 20,7             |
| Centralbahn . . . . .          | 24      | 18,0             |
| Gotthardbahn . . . . .         | 39      | 33,9             |
| Nordostbahn . . . . .          | 54      | 26,5             |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . | 14      | 17,9             |
| Normale Nebenbahnen . . . .    | 14      | 20,0             |
| Sonstige Bahnen . . . . .      | 40      | 21,4             |
| Im ganzen                      | 229     | 22,9             |

*Druckproben neuer Kessel.*

|                                |                 |
|--------------------------------|-----------------|
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .    | bei 14 Kesseln. |
| Centralbahn . . . . .          | " 14 "          |
| Gotthardbahn . . . . .         | " 1 "           |
| Nordostbahn . . . . .          | " 10 "          |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . | " 6 "           |
| Normale Nebenbahnen . . . .    | " 5 "           |
| Sonstige Bahnen . . . . .      | " 8 "           |
| Im ganzen                      | " 58 "          |

Die bei den innern Untersuchungen der Kessel für nötig befundenen Reparaturen wurden im allgemeinen in sachgemäßer Weise ausgeführt, und die darauffolgenden Druckproben ergaben durchweg befriedigende Resultate. Bei einer Lokomotivtype traten Nahtrisse auf, und zwar an einer Stelle, wo solche bisher nicht beobachtet worden waren. Wir haben nicht unterlassen, die sämtlichen Bahnen auf dieses Vorkommnis aufmerksam zu machen und ihnen besondere Sorgfalt im Unterhalt wie in der Herstellung der fraglichen Naht anzuempfehlen.

Von Lokomotivdefekten überhaupt sind uns zur Kenntnis gebracht worden:

|                                     |       |
|-------------------------------------|-------|
| Von der Jura-Simplon-Bahn . . . . . | 43    |
| „ „ Centralbahn . . . . .           | 14    |
| „ „ Gotthardbahn . . . . .          | 11    |
| „ „ Nordostbahn . . . . .           | 76    |
| „ den Vereinigten Schweizerbahnen . | 20    |
| „ „ übrigen Bahnen . . . . .        | 68    |
|                                     | <hr/> |
| Im ganzen                           | 232   |

Achsbrüche sind 3 und Radreifenbrüche 38 vorgekommen. Keiner dieser Brüche hatte, abgesehen von kleinen Zugverspätungen, weitere Folgen.

Kupplungsbrüche auf offener Linie sind im ganzen 30 gemeldet worden.

Die neuen Werkstättenanlagen für die Nordostbahn sind noch nicht in Angriff genommen worden. Jedoch ist die Platzfrage entschieden, und es sind Vorlagen für die Placierung in Dietikon eingelangt.

Auch die dringend nötige Erweiterung der Werkstätte der Brünigbahn in Meiringen ist noch nicht zur Ausführung gekommen.

### **Zugkraftdienst.**

Über die Verwendung der Lokomotiven zu Beginn des Sommerdienstes 1896 auf den schweizerischen Bahnen giebt die nachstehende Zusammenstellung Aufschluß:

| Bahnen.                       | Im Streckendienst. | Im Rangierdienst. | Total im Dienst. |    | Disponibel. |    | In Reparatur. |    | Total.  |
|-------------------------------|--------------------|-------------------|------------------|----|-------------|----|---------------|----|---------|
|                               | Anzahl.            | Anzahl.           | Anzahl.          | %  | Anzahl      | %  | Anzahl.       | %  | Anzahl. |
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .   | 162                | 16                | 178              | 81 | 11          | 5  | 32            | 14 | 221     |
| Centralbahn . . . . .         | 78                 | 23                | 101              | 76 | 5           | 4  | 26            | 20 | 132     |
| Gotthardbahn . . . . .        | 74                 | 9                 | 83               | 71 | 6           | 5  | 26            | 24 | 115     |
| Nordostbahn . . . . .         | 138                | 30                | 168              | 80 | 18          | 8  | 24            | 12 | 210     |
| Vereinigte Schweizerbahnen    | 46                 | 13                | 59               | 73 | 14          | 17 | 8             | 10 | 81      |
| Normale Nebenbahnen . . . . . | 26                 | 1                 | 27               | 56 | 13          | 27 | 8             | 17 | 48      |
| Schmalspurbahnen . . . . .    | 53                 | 2                 | 55               | 65 | 21          | 25 | 8             | 10 | 84      |
| Samtliche Bahnen . . . . .    | 577                | 94                | 671              | 73 | 88          | 10 | 132           | 17 | 891     |

Die Zahl der disponibeln Lokomotiven ist bei einzelnen Verwaltungen gering; wir verweisen in dieser Beziehung auf die an anderer Stelle erwähnten, auf Vermehrung der Lokomotiven gerichteten Schritte.

Beim Traktionsdienst geben der Funkenwurf und die starke Rauchentwicklung hauptsächlich auf den großen Bahnhofen immer wieder zu Klagen Anlaß. Leider ist es noch nicht gelungen, mechanische Einrichtungen zu finden, die diesen Belästigungen gründlich steuern. Die bekannten Funkenfänger und Rauchverbrenner wirken meist nur unvollkommen, oder es hatten ihnen andere schwer ins Gewicht fallende Mängel an.

Wir haben der Heranbildung eines tüchtigen Lokomotivpersonals vom Standpunkte der Betriebssicherheit aus fortgesetzt unsere volle Aufmerksamkeit geschenkt, und es sind mit November vorigen Jahres neue, bedeutend verschärfte bezügliche Vorschriften in Kraft getreten.

Die Dampfheizung ist, wie wir schon früher konstatiert haben, bei den schweizerischen Wagen durchgeführt; allein es cirkulieren immer noch vielfach fremde, hauptsächlich französische Personenwagen in den schweizerischen Zügen mit absolut unzureichenden Heizeinrichtungen. Wir haben die Aufmerksamkeit der Bahnen auf diesen Punkt gelenkt und sie eingeladen, bei den in

Frage kommenden fremden Verwaltungen die nötigen Schritte zu thun, daß auch diese Wagen mit der Einrichtung für die Dampfheizung versehen werden.

Die Wagenbeleuchtungsfrage beabsichtigten wir im Berichtsjahre zum Abschluß zu bringen, wurden aber durch das Auftreten der Acetylenbeleuchtung zu nochmaliger Verschiebung des Entscheides veranlaßt. Versuche mit dieser neuen Beleuchtungsart wurden von zwei Hauptbahnverwaltungen vorgenommen, von einer derselben aber endgültig wieder aufgegeben.

Die Kontrolle der Fahrgeschwindigkeit durch sogenannte Geschwindigkeitsmesser ist bei den schweizerischen Lokomotivbahnen so ziemlich durchgeführt. Bei den Trambahnen dagegen stößt dieselbe auf viel Widerstand; wir haben daher in Würdigung der schwierigen Verhältnisse bei diesen Bahnen und in Berücksichtigung einer an uns gelangten bezüglichlichen Eingabe verfügt, daß es bei Straßenbahnen, deren Züge aus einer Automobile und höchstens einem mitgeführten Anhängewagen bestehen, als genügend erachtet wird, wenn wenigstens je ein Wagen jeder in Frage kommenden Type mit einem Geschwindigkeitsmesser versehen ist.

Den weitem Inhalt der vorerwähnten Eingabe, welcher auf eine Erhöhung der bisher den Trambahnen zugestandenen Geschwindigkeitsgrenzen abzielt, haben wir den kantonalen Regierungen zur Ansichtäußerung mitgeteilt, und es fällt die weitere Behandlung dieser Frage nicht mehr in das Berichtsjahr.

## 6. Bahnbetrieb.

### a. Kontrolle des Tax- und Tarifwesens.

Die im letztjährigen Geschäftsbericht als unerledigt bezeichnete Frage der Verbilligung der Transporttaxen im allgemeinen und für Wein im speciellen, eventuell durch Einführung von Staffeltarifen, hat ihren Abschluß durch den Bericht vom 8. Dezember 1896 gefunden, indem die Räte unserm Antrag, „für einmal auf dieselbe nicht näher einzutreten“, beistimmten.

Vorkommnisse von einschneidender Bedeutung sind weder über das Personen-, noch über das Gütertarifwesen zu melden.

Im **Personentarifwesen** hat die Umarbeitung der direkten Tarife mit der Centralbahn, der aargauischen Südbahn, der Bözbergbahn und der Neuenburger Jurabahn, welche notwendig wurde, um die auf 1. Januar 1896 in Kraft getretene Verbilligung der Hin- und Rückfahrtaxen zur Durchführung zu bringen, zu vielfachen, zum Teil sehr langwierigen Korrespondenzen Anlaß gegeben, indem diese Umarbeitung teilweise ganz ungebührlich in die Länge gezogen wurde. Diese Revision konnte deshalb im Berichtsjahre nicht vollendet werden.

Für die Besucher der schweizerischen Landesaussstellung in Genf wurden durch Vermittlung unseres Eisenbahndepartements verschiedene Begünstigungen, sowohl rücksichtlich der Taxen, als auch rücksichtlich der Erhöhung der Gültigkeitsdauer der Billette, bewilligt.

Infolge der Eröffnung der schmalspurigen Strecke Landquart-Chur der Rhätischen Bahn entstanden zwischen dieser Verwaltung und den Vereinigten Schweizerbahnen Differenzen über die gegenseitige Berechtigung zur Verkehrsbedienung. Wir haben nach mehrfachem Schriftenwechsel und vergeblichem Versuch zur Einigung der Verwaltungen auf den Grundsatz der fakultativen Benützbarkeit der beiden Linien nach freier Wahl der Reisenden festgestellt, daß innerhalb des Gültigkeitskreises der schweizerischen Vorschriften die Rhätische Bahn zur Mitbedienung des Verkehrs berechtigt sei, daß aber bei der praktischen Durchführung dieser Berechtigung eine Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse auf der Hauptbahn nicht eintreten dürfe. Handelt es sich aber um den Verkehr mit ausländischen Bahnen, so bedarf es zur Einbeziehung der schmalspurigen Route Landquart-Chur in den direkten Verkehr nebst dem noch der formellen Zustimmung der fremden Verwaltungen. Eine rationelle Lösung der Frage der Beteiligung an der Verkehrsbedienung bei Parallelbahnen kann übrigens unseres Erachtens nur in der Einführung der vollen Fakultät in Benützung der Personenbillette beider Routen erreicht werden, und sollte eine Verständigung der Interessenten bei beidseitigem Entgegenkommen ohne besondere Schwierigkeiten für den ganzen und nicht bloß für den auf Streckencoupons abgefertigten Personenverkehr wohl möglich sein.

Nach langwierigen Verhandlungen hat endlich im Berichtsjahr eine Neuregelung der Konkurrenzverhältnisse zwischen Schiff und Bahn am Genfersee stattgefunden, die für das Publikum verschiedene Erleichterungen brachte, im allgemeinen aber noch hinter

den berechtigten Anforderungen zurückblieb, welche dasselbe bei solchen Fakultativverkehren stellen darf.

Die Konkurrenzverhältnisse im Personenverkehr zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen haben auf 1. Januar 1897 eine neue vertragliche Regelung erfahren, wodurch eine Ausdehnung der fakultativen Benützbarkeit der Billette über verschiedene Routen erfolgte.

Zum Tarif für die Beförderung von Personen im Abonnement mit halben Billetten wurde ein Nachtrag IV genehmigt, der aber im Berichtsjahre nicht zur Einführung gelangte.

Im **Gütertarifwesen** gelangte der Entwurf zu einer Neuausgabe der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation zur Vorlage und führte zu verschiedenen Verhandlungen und Untersuchungen, die aber erst im laufenden Jahre zum Abschluß gelangten. Wir erwähnen hier namentlich die auf hierseitige Veranlassung vorgenommene Versetzung des Artikels „Steine mit Profilen und Abfägungen“ aus dem Specialtarif II in den Specialtarif III, wodurch der schweizerischen Steinbruchindustrie ein ganz wesentlicher Dienst geleistet sein dürfte, und die Zulassung einer beliebigen Verpackung für Steine, welche zum Export bestimmt sind, ohne daß Frachterhöhung eintritt. Die neuen Tarifvorschriften treten am 1. April 1897 in Kraft.

Für den Export von Obst wurde der in unserem Geschäftsbericht pro 1893 (Bundesbl. 1894, I, 698) erwähnte Exporttarif auf 1. September 1896 wieder in Kraft gesetzt, und zwar nicht nur wie in früheren Jahren für die Zeit vom September bis Ende Dezember des Jahres, sondern dauernd. Wir erteilten dieser Maßnahme auch diesmal unsere Zustimmung, trotzdem der Tarif infolge seiner Konstruktion gar nicht in der Lage ist, im allgemeinen die in ihn gesetzten Hoffnungen zu erfüllen, sondern der Landwirtschaft nur in ganz geringem Maße Erleichterungen gewährt. Auf zwei Netzen der Hauptbahnen sind nämlich die Transporte bis auf 100 km. Entfernung von jeder Ermäßigung ausgeschlossen (Nordostbahn und Gotthardbahn), auf den übrigen Bahnen beträgt der Rabatt für diese Entfernungen nur 0,10 Cts. per 100 kg. und km. Im Vergleich zu den im Ausland für den Export der Güter zugestandenen Begünstigungen sind diese Ermäßigungen geringfügig, und wäre es dringend wünschbar, daß die schweizerischen Verwaltungen in dieser Hinsicht sich aufraffen und die Interessen der Allgemeinheit besser im Auge behalten würden, als es geschieht. In der That haben wir in jüngster Zeit wiederholt feststellen müssen,

daß bei direkten Tarifen mit dem Ausland die schweizerischen Verwaltungen zur Bildung direkter Importsätze nach der Schweiz, allerdings in der Regel unter Einrechnung ihrer normalen Taxen ab der Grenze, in weitgehendem Maße Hand geboten haben, dagegen die Gewährung der analogen Begünstigungen für den schweizerischen Exportverkehr, selbst in Fällen, wo er laut Handelsstatistik nachgewiesenermaßen bereits jetzt schon in mehr oder weniger großem Umfang vorhanden ist und zweifellos durch entsprechende Tarifmaßnahmen entwickelt werden könnte, bei den ausländischen Verwaltungen gar nicht oder nicht mit der nötigen Energie verlangt und das Begehren vertreten haben. Wir werden darauf dringen, daß in dieser Beziehung der schweizerische Export in der Folge bessere Beachtung findet, und wenn wir die Verwaltungen nach Maßgabe der zur Zeit bestehenden gesetzlichen Bestimmungen auch nicht zur Gewährung von ausgiebigen Taxreduktionen für den Exportverkehr verhalten können, doch darüber wachen, daß bei direkten Tarifbildungen mit dem Auslande nicht nur die Exporttarife der ausländischen Verwaltungen berücksichtigt werden, sondern auch die bestehenden und noch zu schaffenden schweizerischen.

Für den Verkehr ab den westlichen Grenzpunkten nach der Ostschweiz ist ein neuer Tarif genehmigt worden, welcher nach langwierigen Verhandlungen auf 1. Januar 1897 in Kraft gesetzt werden konnte. Dagegen waren wir genötigt, die Verwaltungen darauf aufmerksam zu machen, daß auch die Transittarife, zum Teil wenigstens, den tatsächlichen Verhältnissen nicht mehr entsprechen und daher dringend der Umarbeitung bedürfen.

Ein Gesuch um Aufnahme des Artikels „kondensierte Milch“ unter die Güter des Ausnahmetarifes 9 (Stückgutklasse 2) haben die Verwaltungen abgewiesen, ebenso wie das Begehren um Erleichterung für den Transport von „lebenden Pflanzen“.

Das Reglement und der Tarif betreffend den Bezug der Nebengebühren ist auf 15. November 1896 in neuer Auflage erschienen unter Berücksichtigung der durch die Nachträge I—III eingeführten Änderungen, sowie von einigen unwesentlichen textuellen Berichtigungen.

Auf 1. September 1896 trat sodann auch eine Neuauflage des Regulatives betreffend die Gewährung außerordentlicher Taxbegünstigungen zum Besuche von schweizerischen Festen und Versammlungen, sowie von Pferderennen in Kraft.

Bevor wir die übliche Statistik über die Arbeiten der Tarifkontrolle aufführen, wollen wir noch darauf hinweisen, daß auch im verflossenen Jahre diese Kontrolle befriedigend funktionierte und kein Grund zur Änderung der bestehenden Organisation vorhanden war. Wir wiederholen rücksichtlich der nachstehenden Zahlen das im letztjährigen Geschäftsbericht Angeführte, nämlich daß sie nur ein schwaches Bild der zu bewältigenden Arbeit geben, indem der Umfang der einzelnen vorgelegten Elaborate dabei nicht in Berücksichtigung gezogen werden kann und auch dem Umstand nicht Rechnung getragen wird, daß für ein und denselben Tarif öfters eine mehrmalige Vorlage notwendig ist, ehe er zur Einführung gelangt.

Vom Vorjahre wurden unerledigt übernommen . . . 26  
Vorlagen, zu diesen kamen im Berichtsjahre an neuen Vorlagen, wobei wir die analogen Ziffern des Vorjahres in Klammern beifügen:

|                                                                               | Haupttarife. | Nachträge, Anhänge etc. | Total.    |     |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------|-----------|-----|
| Betreffend den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr .                     | 105 (109)    | 119 (92)                | 224 (201) |     |
| Betreffend den Güterverkehr . . . .                                           | 49 (58)      | 259 (277)               | 308 (335) |     |
| Zusammen                                                                      | 154 (167)    | 378 (369)               | 532 (536) | 532 |
|                                                                               |              | Total zur Behandlung    |           | 558 |
| Hiervon wurden ins Berichtsjahre genehmigt 93,9 %<br>(95,6) oder . . . . .    |              |                         | (568)     | 524 |
| so daß unerledigt ins Jahr 1897 übergingen 6,1 % (4,4) oder<br>(26) Vorlagen. |              |                         |           | 34  |

## b. Transportwesen.

Die Postulate der Bundesversammlung betreffend Eröffnung neuer Verhandlungen behufs Erzielung einer weitergehenden Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette und betreffend Rückerstattung der Differenz des Preises zwischen einem nicht zur Rückfahrt benützten Retourbillet und dem Preis eines einfachen Billettes wurden bereits am 21. Juli 1896 dem Verband der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen überwiesen. Eine materielle Antwort desselben ist aber im Berichtsjahre nicht erhältlich gewesen.

Zu vielfachen Verhandlungen gab ein Nachtrag III zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen Veranlassung, durch welchen eine Reihe von Beschwerden und Begehren, die im Laufe der Zeit eingegangen waren, eine Erledigung gefunden haben. Wir erteilten dem Entwurf am 12. Dezember 1896 die Genehmigung; die Einführung desselben erfolgte auf 1. März 1897. Derselbe enthält: eine klarere Redaktion des Absatzes 3 des § 33 rücksichtlich der Berechnung der Lieferfrist für als Gepäck aufgegebene Musterkoffer und erleichternde Vorschriften über die Begleitung von Zuchtstieren, indem die obligatorische Begleitung nur für böse Zuchtstiere aufrecht erhalten wurde (§ 48, 13), Verlängerung der Aufgabezeit der Güter im Herbst (§ 55, 6), Normen, denen das zu Frachtbriefen verwendete Papier in der Folge zu entsprechen hat (§ 59, 5), Änderungen der Anlage V, bedingungsweise zum Transport zugelassene Güter und endlich der Anlage XI, kantonale Feiertage.

Zur amtlichen Prüfungsstelle der zum Transport von verdichteten und verflüssigten Gasen bestimmten Gefäße im Sinne der Vorschriften des Transportreglementes (Anlage V) wurde infolge Vereinbarung mit dem schweizerischen Departement des Innern die eidgenössische Materialprüfungsanstalt in Zürich bestimmt. Die Einrichtungen wurden sofort in Angriff genommen, und steht zu erwarten, daß die Anstalt ihre neue Thätigkeit in der ersten Hälfte des laufenden Jahres wird eröffnen können. Wir halten es nicht für überflüssig, hervorzuheben, daß durch die vorgenommene Prüfung in der Materialprüfungsanstalt, nur bestätigt wird, daß die Transportgefäße der im Transportreglement vorgeschriebenen periodischen Druckprobe unterworfen worden sind und dieselbe tadellos bestanden haben. Damit wird aber keinerlei Garantie oder Haftpflicht übernommen für Unfälle, welche durch Explosion solcher Transportgefäße entstehen können, und die ihre Ursachen ganz wohl einerseits in plötzlich eintretenden außergewöhnlichen Beanspruchungen und anderseits in Veränderungen des Molekularzustandes des verwendeten Materials durch die häufigen Spannungswechsel, denen die Gefäße im Gebrauch ausgesetzt sind, haben können.

Der Verband der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen hat auf 1. Oktober 1896 eine Instruktion zum Transportreglement herausgegeben, deren weitere Behandlung aber nicht mehr in das Berichtsjahr fällt.

Bleibende Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen wurden im Berichtsjahre keine bewilligt, dagegen wurden folgende temporäre Zuschlagsfristen bei besonderen Anlässen zugestanden:

Anläßlich der außerordentlichen Beanspruchung der Bahnen für den Transport von Truppen während den Herbstmanövern:

Der Nordostban eine Zuschlagsfrist von 3 Tagen für alle Frachtgüter, welche am 17. und 18. September auf den Linien Winterthur-Koblenz, Winterthur-Zürich, Bülach-Zürich und Bülach-Baden sich befanden oder diese Linien auf ihrem Transport an diesen Tagen zu berühren hatten.

Den Vereinigten Schweizerbahnen eine Zuschlagsfrist von ebenfalls 3 Tagen für alle Frachtgüter, welche sich am 17. und 18. September auf den Linien Winterthur-St.-Gallen-Rorschach-Sargans-Rapperswil-Zürich befanden oder dieselben an diesen Tagen auf dem Transport berühren sollten.

Anläßlich des Verkehrsunterbruches auf der Strecke Rhätius-Rothenthal der Rhätischen Bahn eine Zuschlagsfrist gleich der Dauer dieses Verkehrsunterbruches für die Eilgutsendungen in Wagenladungen und für alle Frachtgutsendungen und eine solche von 24 Stunden für Eilstückgüter.

Da sich Meinungsverschiedenheiten darüber ergeben hatten, welche Vorschriften für Militärtransporte zur Anwendung zu kommen haben, wenn das Militärtransportreglement keine speciellen Bestimmungen für die fraglichen Güter enthalte, im Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen dagegen solche specielle Vorschriften vorhanden sind, wurde Art. 69 des Militärtransportreglements dahin abgeändert, daß in Fällen, wo dieses Reglement für sonst bedingungsweise zum Transport zugelassene Güter keine besondern Vorschriften enthält, die Vorschriften des Civiltransportreglements maßgebend sein sollen.

Nachdem auch die Niederlande und Österreich-Ungarn das Zusatzübereinkommen vom 6. Juli 1895 zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ratificiert hatten, konnte dasselbe am 23. November für den ganzen Gültigkeitskreis des Übereinkommens allgemein in Kraft gesetzt werden, und fiel damit das am 1. Januar 1896 zwischen sieben Vertragsstaaten abgeschlossene Separatübereinkommen dahin.

Die Länge der dem Übereinkommen unterstellten schweizerischen Linien betrug Ende März 1896 3176 km., d. h. 53 km. mehr als im Vorjahre. Die Liste der schweizerischen Verwaltungen erfuhr auf 1. Januar 1897 eine Änderung durch selbständige Namhaftmachung der Eisenbahn Yverdon-Ste. Croix, welche bis dahin in der Betriebsgruppe der Jura-Simplon-Bahn inbegriffen gewesen war.

Neue Vorschriften für den internationalen Güterverkehr und Änderungen an den bestehenden wurden in folgendem Umfange zum Teil nach längeren Verhandlungen genehmigt:

Nachtrag IV zum Reglement für den belgisch-Basler Verkehr via Delle (belgisch-deutsches Reglement) am 4. Mai 1896; der unterm gleichen Datum des Vorjahres genehmigte Nachtrag IV für diesen Verkehr gelangte nicht zur Einführung und wurde damit ersetzt.

Nachtrag III zum Reglement für den deutsch-italienischen Verkehr, am 11. Juni 1896.

Nachtrag II zum Reglement für den schweizerisch-italienischen Verkehr, am 17. Juli 1896.

Teil I, Abteilung A, für den belgisch-Basler Verkehr in lebenden Tieren und Fahrzeugen (belgisch-deutsches Reglement) rücksichtlich der reglementarischen Bestimmungen für den Transport von lebenden Tieren via Delle, am 21. Juli 1896.

Nachtrag I zum Anhang zum Reglement für den belgisch-schweizerischen Verkehr, am 8. September 1896. Im Berichtsjahr nicht eingeführt.

Nachtrag II zum Anhang zum Reglement für den niederländisch-schweizerischen Verkehr, am 8. September 1896.

Nachtrag III zum Reglement für den österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verkehr, am 2. Dezember 1896. Im Berichtsjahr nicht eingeführt.

Das bereits im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte Reglement für den rumänisch-schweizerischen Verkehr konnte im Berichtsjahr nicht erledigt werden, da eine Antwort der Verwaltungen auf die ihnen bereits unterm 31. Mai 1895 bekannt gegebenen Bemerkungen zu dem Entwurfe nicht erfolgte. Dagegen brachten die Verwaltungen einen Entwurf zu einem neuen Reglement für den rumänisch-französischen Verkehr gegen Ende des Jahres zur Vorlage. Dasselbe beruht im wesentlichen auf denselben Grundlagen wie das Reglement für den

rumänisch-schweizerischen Verkehr. Wir haben trotzdem eine Prüfung der Vorlage vorgenommen und den Verwaltungen unsere Bemerkungen zur Kenntnis gebracht, wobei wir aber darauf hinwiesen, daß eine Beordnung der Transitverhältnisse nicht wohl denkbar wäre, ohne daß gleichzeitig auch die Verhältnisse des direkten Verkehrs geordnet würden, und bleibt nunmehr der Eingang der Antworten der Verwaltungen auf unsere Bemerkungen zu beiden Entwürfen abzuwarten, ehe es möglich wird, eine endgültige Entscheidung treffen zu können.

Der ebenfalls im letztjährigen Geschäftsbericht als unterm 27. September 1895 genehmigt aufgeführte Nachtrag IV zum Reglement für den deutsch-schweizerischen Verkehr ist am 26. Februar 1896 in Kraft getreten.

Für das Reglement für den französisch-schweizerischen Personenverkehr, das gemäß letztjährigem Geschäftsbericht bereits am 2. September 1895 die hiesige Genehmigung erhalten hatte, ist am 4. Juni 1896 eine neue zum Teil wesentlich geänderte Vorlage eingegangen, die auch für den Verkehr mit englischen Stationen via Frankreich gültig sein soll. Wir hatten der Vorlage bereits am 15. Juni 1896 unsere Genehmigung erteilt, die Einführung ist aber bisher trotz wiederholter Reklamation nicht erfolgt.

Ganz gleich steht es mit dem schon am 27. November 1894 hiersits genehmigten Reglemente für den französisch-belgisch-deutsch-schweizerisch-österreichisch-ungarisch-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalischen Personen- und Gepäckverkehr. Am 10. April 1896 gelangte ein V. und am 18. November 1896 ein VI. Entwurf desselben zur Vorlage, die beide hiersits gutgeheißen werden konnten, und die gegenüber früheren je nur wenige unwesentliche Änderungen enthielten. Die Einführung dieser Vorschriften ist auch bisher nicht erfolgt. In beiden Fällen dürfte ein Haupthindernis der Erledigung dieser Geschäfte in der sehr großen Anzahl der an dem Verkehr beteiligten Verwaltungen und im Mangel einer grundlegenden internationalen Vereinbarung über die Verhältnisse des direkten Personentransportes zu suchen sein.

Auch im Berichtsjahr sahen wir uns wiederholt genötigt, den Verwaltungen Ausnahmen vom gesetzlichen Verbot des Güterdienstes an Sonntagen zu bewilligen. Wir waren aber mit der Bewilligung dieser Ausnahmen möglichst zurückhaltend und haben wiederholt die Verwaltungen darauf aufmerksam gemacht,

daß erst alle Mittel, wie z. B. Einführung des kontinuierlichen Dienstes (Nachtdienst), Vermehrung des Personales etc. erschöpft sein müssen, ehe zum Sonntagsdienst gegriffen werden dürfe. Nachteilig eingewirkt haben auch die durchaus ungenügenden Anlagen für den Güterdienst auf einer größeren Anzahl Stationen, so in Genf, Basel, Bern, Zürich, Renens etc., auf deren beförderliche Erweiterung in der Folge Bedacht genommen werden muß, um Störungen zu vermeiden, wie sie im Berichtsjahr wiederholt vorgekommen sind.

Ausnahmen wurden in folgendem Umfange zugestanden:

- Am 8. März der Seethalbahn zur Führung eines Güterzuges wegen großen Güterandrangs.
- Am 12. März der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf Zusehen hin zur Verbringung ihrer Güterzüge nach dem Bahnhof Genf-Cornavin, zur Abfuhr derselben von dort und zur Vornahme der unerläßlichen Rangierbewegungen in diesem Bahnhof.
- Am 12. April der Lausanne-Ouchy-Bahn zur Beförderung von Gütern am Vormittag wegen Verkehrsstörung.
- Am 19. April der Jura-Simplon-Bahn zur Beförderung von Ausstellungsgütern auf der Strecke Renens-Genf.  
Der Nordostbahn zur Arbeit in den Versandschuppen am Vormittag wegen großen Güterandrangs.
- Am 26. April der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zum Auslad und zur Abfuhr von Ausstellungsgütern im Bahnhof Genf-Cornavin.
- Am 31. Mai der Seethalbahn zur Führung eines Güterzuges wegen großen Güterandrangs.
- Am 5. Juli der Jura-Simplon-Bahn zur Führung eines Güterzuges Interlaken-Scherzligen behufs Räumung des Bahnhofes Interlaken wegen des kantonalen Sängerkfestes in dort.
- Am 19. Juli der Jura-Simplon-Bahn zur Beförderung von Eis nach Paris ab Le Pont mit dem ersten Zug.
- Am 16. August den Vereinigten Schweizerbahnen zur Hin- und Rückbeförderung von Feuerwehrrequisiten nach Bütschwil (toggenburgischer Feuerwehrtag).
- Am 27. September der Nordostbahn zum Auslad von Sendungen, welche für die Ledermesse in Aarau bestimmt waren.
- Am 4. Oktober den Vereinigten Schweizerbahnen zur Beförderung von Feuerwehrgerätschaften von Murg nach Ragaz und zurück.  
Der Nordostbahn zum Arbeiten im Güterbahnhof Zürich während des Vormittages.

Vom 4. bis Ende Oktober den Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbandes zur Bewältigung des Herbstverkehrs:

- a. Entlad von Obst, neuem Wein (Sausser), Kartoffeln und andern landwirtschaftlichen Erzeugnissen am Sonntag Vormittag, soweit unerlässlich, durch Bahnarbeiter.
- b. Ausführung je eines fakultativen Güterzuges am Sonntag auf jeder Linie und in jeder Richtung zur Beförderung der vorstehend aufgezählten landwirtschaftlichen Produkte und zur Verteilung von Leermaterial.

Am 11. Oktober der Gotthardbahn zur Ausführung von 3 bis 4 Güterzügen zur Abfuhr von Produkten des Herbstverkehrs.

Am 18. und 25. Oktober der Gotthardbahn zur Ausführung der nötigen Güterzüge behufs Abfuhr von Produkten des Herbstverkehrs.

Vom 25. Oktober bis 15. November der Centralbahn zur Ausführung einer Reihe von Güterzügen auf den verschiedenen in Basel einmündenden und den anschließenden Linien, sowie zum Ein- und Auslad von Frachtgütern im Bahnhof Basel an den Sonntagen bis je mittags 12 Uhr und zur Ausdehnung des Rangierdienstes in den Bahnhöfen Basel und Olten behufs Bewältigung des ganz außerordentlichen Güterverkehrs, der sich, zum Teil wenigstens, veranlaßt durch die sehr ungünstigen Witterungsverhältnisse, in ungeahnter Weise anhäufte, so daß der Bahnhof Basel mit seinen derzeitigen beschränkten Verhältnissen diesen Verkehr nur unter äußerster Anspannung aller Kräfte zu bewältigen vermöchte. Eine detaillierte Aufzählung aller hierfür bewilligten Ausnahmen würde zu weit führen, und beschränken wir uns darauf, festzustellen, daß die Betriebsleitung der Centralbahn keine Mühe scheute, um so rasch wie möglich im Bahnhof Basel wieder normale Verhältnisse herbeizuführen.

Am 1. November der Jura-Simplon-Bahn zur Führung eines Güterzuges Bern-Freiburg.

Am 20. Dezember der Gotthardbahn zum Auslad von Getreide in den Lagerhäusern in Brunnen und in deren Filialen. Diese letztere Maßnahme war erforderlich, um den Getreideverkehr ab den italienischen Seehäfen nach der Schweiz, der dieses Jahr ganz ungeahnte Dimensionen angenommen hatte, möglichst bewältigen zu können, was aber nicht in gewünschtem Maße gelang, weil die überwiegende Anzahl der nach vielen hunderten zählenden Wagenladungen nicht für den direkten

Konsum bestimmt war, sondern auf Lager gelegt werden sollte, wozu die vorhandenen Räumlichkeiten des Lagergeschäftes der Gotthardbahn in Brunnen, Flüelen, Altdorf etc. nicht ausreichten, trotzdem auf die letztjährigen Campagne eine ganz namhafte Vergrößerung der bezüglichlichen Anlagen stattgefunden hatte. Die weitere Entwicklung dieser Angelegenheit fällt zum größeren Teil nicht in das Berichtsjahr, sondern in das laufende Jahr.

Wir hatten im letztjährigen Geschäftsbericht über die Erhebungen Mitteilungen gemacht, welche wir bezüglich der Handhabung des Verbotes des Güterdienstes auf den Stationen an den kantonalen Feiertagen angeordnet hatten. Neuerdings hat sich nun ergeben, daß sowohl für einzelne Verwaltungen, als auch für das Publikum aus dem Umstand Schwierigkeiten und Schädigungen verschiedenster Art erwachsen, daß neben den im Transportreglement vorgesehenen vier kantonalen Feiertagen, an welchen der Güterdienst auf den Stationen wie an Sonntagen ruhen soll, in einzelnen Kantonen noch weitere Feiertage existieren, an welchen durch die kantonale Gesetzgebung sonntägliche Ruhe geboten ist und die betreffenden Behörden den Anspruch erheben, daß diese Ruhe auch für das Verkehrswesen verpflichtend sein solle. Da nicht zu leugnen ist, daß hieraus größere Inkonvenienzen für das Verkehrswesen entstehen müßten, so wird darauf Bedacht genommen werden müssen, bei nächster Gelegenheit diese Frage gesetzlich zu regeln.

Wir haben auch im Berichtsjahr verschiedene Übertretungen des gesetzlichen Verbotes der Besorgung des Frachtgutdienstes an Sonntagen zu rügen gehabt, immerhin kann hier eine ganz wesentliche Besserung der Verhältnisse gegenüber dem Vorjahre konstatiert werden.

Auch diesmal müssen wir leider mitteilen, daß die Verwaltungen der Normalspurbahnen sich zum Teil mit dem Vollzug der Vorschriften über die periodischen Prüfungen des Betriebspersonals im Rückstand befinden, obwohl die Notwendigkeit der sorgfältigen Durchführung dieser Institution fast täglich zu Tage tritt und namentlich anlässlich der zahlreichen Untersuchungen, welche infolge von Unfällen angehoben wurden, bestätigt wurde, daß bei allen Verwaltungen die Instruktion des Personals der größten Aufmerksamkeit bedarf.

Von der Betriebsleitung einer Hauptbahn war unsern mit der Kontrolle über den Betriebsdienst betrauten Personal die Berechtigung abgesprochen worden, von den auf den Stationen

geführten Büchern und Kontrollen, behufs Erfüllung ihrer Aufgabe, Einsicht zu nehmen, ohne vorgängige, in jedem einzelnen Falle beim Betriebsdienst einzuholende Ermächtigung. Den Stationen war entsprechende Weisung erteilt worden. Wir haben die Verwaltung dieser Bahn auf das Unstatthafte dieser Anordnung aufmerksam gemacht, indem wir betonten, daß eine willkürliche Einschränkung der Funktionen der Kontrollbeamten durch die Organe der Bahnverwaltungen nicht statthaft sei und sie eingeladen, ihrem Personal entsprechende abgeänderte Weisungen zu erteilen, unter Vorlage derselben an die Aufsichtsbehörde. Trotzdem diese Verfügung schon am 28. März getroffen worden war, ist es, ungeachtet verschiedener Reklamationen, nicht möglich gewesen, in den Besitz der verlangten Weisungen zu gelangen.

Zu vielen Verhandlungen gab auch im Berichtsjahr die Frage der Führung direkter Wagen Veranlassung und nötigte uns, der Direktion einer Hauptbahn wegen Renitenz gegen die getroffenen Entscheidungen eine Rüge zu erteilen.

Die schweizerische Landesausstellung in Genf veranlaßte eine sehr lebhaftere Reisenden-Cirkulation und wir haben die Genugthuung, konstatieren zu können, daß trotz der Größe des zu bewältigenden Verkehrs keinerlei ernstliche Unfälle zu beklagen waren.

Das Bundesgesetz vom 18. Februar 1878 betreffend die Handhabung der Bahnpolizei verlangt, daß dem Bundesrat Verzeichnisse der als Bahnpolizeibeamten in Pflicht genommenen Bahnangestellten vorzulegen seien. Da einzelne Verwaltungen dieser Verpflichtung im Laufe der Zeit gar nicht mehr oder nur unvollständig nachgekommen sind, so haben wir Veranlassung genommen, die sämtlichen Verwaltungen zur Vorlage neuer Verzeichnisse und zur Evidenzhaltung derselben durch periodische Mutationsanzeigen anzuhalten und dabei festgestellt, daß als regelmäßige Ablöser oder Stellvertreter von Bahnpolizeibeamten nur beeidigte und entsprechend ausgerüstete Angestellte verwendet werden können.

Im Berichtsjahr wurden neben zahlreichen neuen Vorschriften bestehender Bahnen die Reglemente für den Betriebsdienst der folgenden neuen Unternehmungen und Linien geprüft und genehmigt und zugleich die Betriebsbereitschaft dieser Linien einer eingehenden Untersuchung unterworfen:

Elektrischer Tramway in der Landesausstellung in Genf, betrieben durch die Gesellschaft der Tramways suisses (Betriebseröffnung am 1. Mai 1896).

Linie Genf-Cornavin-Diorama der Genfer Schmalspurbahnen (Betriebseröffnung am 1. Mai 1896).

Elektrische Straßenbahn in Lugano (Betriebseröffnung am 1. Juni 1896).

Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen (Betriebseröffnung am 27. Juni 1896).

Strecke Chur-Thusis der Rhätischen Bahn (Betriebseröffnung am 1. Juli 1896).

Elektrische Straßenbahn Aubonne-Allaman (Betriebseröffnung am 23. Juli 1896).

Strecke Landquart-Chur der Rhätischen Bahn (Betriebseröffnung am 29. August 1896).

Elektrische Straßenbahnen in Lausanne (Betriebseröffnung am 1. September 1896).

Schmalspurbahn Apples-L'Isle (Betriebseröffnung am 12. September 1896).

Elektrische Straßenbahn in La Chaux-de-Fonds (Betriebseröffnung am 1. Januar 1897).

Elektrische Straßenbahn Altstätten-Berneck (Betriebseröffnung im Jahre 1897).

Folgende Betriebsverträge wurden geprüft:

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebes der Linie Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds durch die Betriebsgesellschaft der Neuenburger Jurabahn, worüber wir bereits im letztjährigen Geschäftsbericht berichtet hatten. (Genehmigt am 23. März 1896.)

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebes der Linie Apples-L'Isle durch die Verwaltung der Linie Bière-Apples-Morges, resp. der Jura-Simplon-Bahn. (Genehmigt am 23. Dezember 1896.)

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebes der Linie Spiez-Erlenbach durch die Jura-Simplon-Bahn. (Genehmigt am 23. Dezember 1896.)

Auf 1. Januar 1897 sind folgende Betriebsverträge infolge Übernahme des Betriebs durch die Eigentumsverwaltung der Linie aufgelöst worden:

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebes der Wengernalpbahn durch die Berner Oberlandbahnen.

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebes der Linie Yverdon-Ste. Croix durch die Jura-Simplon-Bahn.

Wir haben uns infolge verschiedener Vorkommnisse veranlaßt gesehen, die Bahnverwaltungen darauf aufmerksam zu machen, daß zum richtigen Vollzug des Art. 10 des Bundesgesetzes betreffend

den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft erforderlich sei, der Aufsichtsbehörde von jeder Kündigung von Betriebsverträgen sofort bei Erlaß derselben und nicht erst, wie dies häufig vorgekommen, nach Ablauf der Gültigkeit des Vertrages Mitteilung zu machen.

Über die Verkehrsmengen und Transporteinnahmen der schweizerischen Eisenbahnen giebt die beiliegende Tabolle nähern Aufschluß, wobei wir aber nicht unterlassen wollen, darauf hinzuweisen, daß das Jahr 1896, rücksichtlich des Personenverkehrs infolge der Landesausstellung in Genf abnormale Verhältnisse aufweist, was bei Vergleichung mit den Resultaten des Vorjahres wohl zu beachten ist.

Die Betriebslänge der Normalspurbahnen (exklusive normalspurige Berg- und Specialbahnen) erfuhr einen Zuwachs von 2 km.; sie stieg von 3072 km. Ende 1895 auf 3074 km. Ende 1896.

Die Zahl der beförderten Reisenden beträgt:

|               |     |            |                   |
|---------------|-----|------------|-------------------|
| im Jahre 1896 | . . | 43,015,131 | Reisende, dagegen |
| „ „ 1895      | . . | 39,901,051 | Reisende, daher   |

Vermehrung 3,114,080 Reisende.

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

|               |     |                                  |
|---------------|-----|----------------------------------|
| im Jahre 1896 | . . | 11,896,393 t.,                   |
| „ „ 1895      | . . | 10,836,171 t., daher ergibt sich |

eine Vermehrung von 1,060,222 t.

Die Vergleichung der Transporteinnahmen der Normalspurbahnen ergibt folgende Resultate:

|                                                            | 1896.<br>Fr. | 1895.<br>Fr. | Vermehrung pro 1896. |     |
|------------------------------------------------------------|--------------|--------------|----------------------|-----|
|                                                            |              |              | Absolute.<br>Fr.     | %   |
| Einnahmen aus dem Personenverkehr . . . . .                | 43,152,889   | 40,679,116   | 2,473,773            | 6,1 |
| Einnahmen aus dem Güter- (inkl. Gepäck- und Vieh-) Verkehr | 63,146,007   | 59,015,099   | 4,130,908            | 7,0 |
| Gesamttransporteinnahmen . .                               | 106,298,896  | 99,694,215   | 6,604,681            | 6,6 |

Industrieeisenbahnanschlüsse. Aus dem Vorjahre wurden 6 Begehren um Gestattung des Anschlusses eines Industrieeisenbahns an die öffentlichen Bahneisenbahn unerledigt übernommen. Neue Begehren langten im Berichtsjahre 33 ein. Von diesen 39 Anschlußgesuchen konnten 32 durch Genehmigung der Vorlagen

# Transport-Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen.

(Die Ergebnisse pro 1896 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. |        |
|                      |      |                                         | 1895.           | 1896.      | 1895.                | 1896.     | 1895.                | 1896.      | 1895.                   | 1896.      | 1895.      | 1896.      | 1895.                                       | 1896.  |
| km.                  | km.  |                                         |                 |            | Tonnen.              | Tonnen.   | Fr.                  | Fr.        | Fr.                     | Fr.        | Fr.        | Fr.        | Fr.                                         | Fr.    |
| 985                  | 985  | Jura-Simplon-Bahn <sup>1</sup>          | 11,002,523      | 11,758,311 | 2,249,495            | 2,493,045 | 12,071,999           | 13,597,961 | 15,366,016              | 16,857,448 | 27,438,015 | 30,455,409 | 27,856                                      | 30,920 |
| 23                   | 23   | Thunerseebahn                           | 215,230         | 214,575    | 38,573               | 45,728    | 179,675              | 207,685    | 103,530                 | 133,101    | 283,205    | 340,786    | 12,313                                      | 14,817 |
| 19                   | 19   | Bulle-Romont                            | 103,322         | 105,936    | 46,117               | 47,949    | 80,418               | 81,121     | 205,024                 | 214,724    | 285,442    | 295,845    | 15,023                                      | 15,570 |
| 14                   | 14   | Traverthalbahn                          | 216,135         | 231,933    | 43,374               | 46,829    | 59,784               | 62,398     | 77,847                  | 84,448     | 137,631    | 146,846    | 9,831                                       | 10,489 |
| 9                    | 9    | Bödelibahn                              | 120,992         | 221,933    | 11,215               | 40,645    | 27,391               | 76,485     | 12,569                  | 68,428     | 39,960     | 144,913    | 4,440                                       | 16,101 |
| 686                  | 687  | Schweizerische Nordostbahn <sup>2</sup> | 11,047,064      | 11,881,637 | 2,700,572            | 2,973,942 | 9,429,190            | 9,772,614  | 12,886,687              | 13,870,971 | 22,315,877 | 23,643,585 | 32,530                                      | 34,416 |
| 84                   | 84   | Bötzbergbahn                            | 641,134         | 667,030    | 634,605              | 753,974   | 1,009,224            | 1,046,370  | 2,453,748               | 2,736,604  | 3,462,972  | 3,782,974  | 41,226                                      | 45,035 |
| 323                  | 323  | Schweizerische Centralbahn              | 6,290,934       | 7,086,635  | 1,790,342            | 1,874,058 | 6,035,478            | 6,013,309  | 9,389,094               | 9,963,723  | 15,424,572 | 15,977,032 | 47,754                                      | 49,464 |
| 5                    | 5    | Verbindungsbahn                         | 104,827         | 103,999    | 259,339              | 272,179   | 71,223               | 70,388     | 307,857                 | 331,316    | 379,080    | 401,704    | 75,816                                      | 80,341 |
| 58                   | 58   | Aargauische Südbahn                     | 356,482         | 366,801    | 481,507              | 451,573   | 227,728              | 222,849    | 1,212,072               | 1,196,723  | 1,439,800  | 1,419,572  | 24,824                                      | 24,475 |
| 8                    | 8    | Wohlen-Bremgarten                       | 29,292          | 31,140     | 6,602                | 8,106     | 11,709               | 10,389     | 12,618                  | 13,877     | 24,327     | 24,266     | 3,041                                       | 3,033  |
| 278                  | 279  | Vereinigte Schweizerbahnen <sup>3</sup> | 4,634,099       | 4,770,255  | 998,664              | 1,092,852 | 4,011,302            | 4,085,106  | 4,869,919               | 5,202,742  | 8,881,221  | 9,287,848  | 31,946                                      | 33,290 |
| 25                   | 25   | Toggenburgerbahn                        | 345,922         | 371,758    | 53,926               | 58,231    | 159,489              | 163,924    | 152,646                 | 162,880    | 312,135    | 326,804    | 12,485                                      | 12,672 |
| 7                    | 7    | Wald-Rüti                               | 107,828         | 108,659    | 24,633               | 26,223    | 41,207               | 42,168     | 43,945                  | 44,458     | 85,152     | 86,626     | 12,165                                      | 12,375 |
| 266                  | 266  | Gotthardbahn                            | 1,624,413       | 1,706,061  | 830,850              | 877,856   | 5,389,916            | 5,794,869  | 10,337,600              | 10,435,607 | 15,727,516 | 16,230,476 | 59,126                                      | 61,017 |
| 50                   | 50   | Schweizerische Südostbahn               | 555,834         | 551,320    | 93,958               | 105,961   | 542,005              | 524,299    | 359,739                 | 390,202    | 901,744    | 914,501    | 18,035                                      | 18,290 |
| 50                   | 50   | Schweizerische Seethalbahn <sup>4</sup> | 312,529         | 389,821    | 46,593               | 65,750    | 185,006              | 208,655    | 135,296                 | 164,281    | 320,302    | 372,936    | 6,815                                       | 7,459  |
| 43                   | 43   | Emmenthalbahn                           | 506,774         | 521,554    | 183,439              | 219,873   | 219,448              | 222,263    | 316,202                 | 357,632    | 535,650    | 579,895    | 12,457                                      | 13,486 |
| 40                   | 40   | Tößthalbahn                             | 288,892         | 334,521    | 76,083               | 79,496    | 164,684              | 167,313    | 194,831                 | 204,438    | 359,515    | 371,751    | 8,988                                       | 9,293  |
| 40                   | 40   | Jura Neuchâtelois                       | 672,112         | 769,912    | 100,253              | 120,967   | 518,131              | 518,294    | 353,682                 | 385,664    | 871,813    | 903,958    | 21,795                                      | 22,599 |
| 15                   | 15   | Langenthal-Huttwil                      | 113,965         | 126,677    | 32,158               | 52,345    | 56,182               | 57,601     | 59,348                  | 84,763     | 115,530    | 142,364    | 7,702                                       | 9,491  |
| 26                   | 26   | Huttwil-Wolhusen <sup>5</sup>           | 87,402          | 124,113    | 20,119               | 44,954    | 43,408               | 58,999     | 40,688                  | 88,291     | 84,096     | 147,290    | 3,234                                       | 5,665  |
| 15                   | 15   | Sihlthalbahn                            | 297,524         | 335,652    | 96,207               | 119,225   | 110,525              | 111,420    | 102,393                 | 125,057    | 212,918    | 236,477    | 14,195                                      | 15,765 |
| 4                    | 4    | Orbe-Chavornay                          | 30,031          | 32,847     | 1,732                | 1,199     | 17,111               | 16,891     | 5,684                   | 4,534      | 22,795     | 21,425     | 5,699                                       | 5,356  |
| 3                    | 3    | Kriens-Luzern-Bahn                      | 225,822         | 234,898    | 17,547               | 24,632    | 33,994               | 36,409     | 21,748                  | 28,629     | 55,742     | 65,038     | 18,581                                      | 21,679 |
| 10                   | 10   | Ütliberg                                | 70,794          | 61,109     | 487                  | 1,212     | 92,380               | 77,245     | 4,763                   | 11,023     | 97,143     | 88,268     | 9,714                                       | 8,827  |
| 50                   | 92   | Rhätische Bahn <sup>6</sup>             | 164,989         | 317,659    | 33,994               | 54,173    | 329,901              | 513,396    | 395,751                 | 514,560    | 725,652    | 1,027,956  | 14,513                                      | 14,898 |
| 74                   | 76   | Genfer Schmalspurbahnen <sup>7</sup>    | 1,466,892       | 1,774,489  | 3,335                | 9,081     | 471,334              | 529,137    | 23,089                  | 31,664     | 494,423    | 560,801    | 6,681                                       | 7,379  |
| 36                   | 36   | Visp-Zermatt                            | 44,621          | 42,570     | 3,785                | 8,199     | 385,403              | 336,673    | 69,509                  | 112,558    | 454,912    | 449,231    | 12,636                                      | 12,479 |
| 32                   | 32   | Berner Oberlandbahnen <sup>8</sup>      | 219,265         | 196,856    | 10,051               | 10,491    | 522,706              | 444,955    | 64,196                  | 66,871     | 586,902    | 511,826    | 20,238                                      | 15,994 |
| 27                   | 27   | Saignelégier-Chaux-de-Fonds             | 106,759         | 111,608    | 13,866               | 14,129    | 73,712               | 75,670     | 52,716                  | 57,984     | 126,428    | 133,654    | 4,683                                       | 4,950  |
| 26                   | 26   | Appenzellerbahn                         | 369,108         | 373,647    | 32,885               | 32,346    | 186,066              | 181,334    | 112,012                 | 115,973    | 298,078    | 297,307    | 11,465                                      | 11,435 |
| 25                   | 25   | Yverdon-St. Croix                       | 46,158          | 45,757     | 6,815                | 7,063     | 58,439               | 57,106     | 52,526                  | 50,751     | 110,965    | 107,857    | 4,439                                       | 4,314  |
| 24                   | 24   | Lausanne-Echallens-Bercher              | 121,337         | 107,884    | 21,288               | 20,377    | 81,849               | 71,315     | 83,477                  | 83,305     | 165,326    | 154,620    | 6,889                                       | 6,443  |
| 20                   | 20   | Bière-Apples-Morges <sup>9</sup>        | 47,973          | 77,480     | 2,595                | 3,502     | 33,285               | 50,053     | 11,537                  | 28,737     | 44,822     | 78,790     | 2,241                                       | 3,940  |
| 18                   | 18   | Fräuenfeld-Wyl                          | 135,719         | 142,715    | 10,854               | 11,694    | 64,781               | 67,745     | 30,165                  | 31,771     | 94,946     | 99,516     | 5,275                                       | 5,528  |
| 17                   | 17   | Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds              | 59,441          | 78,702     | 3,884                | 3,622     | 36,934               | 38,967     | 13,888                  | 13,547     | 50,822     | 52,514     | 2,989                                       | 3,089  |
| 14                   | 14   | Waldeburgerbahn                         | 103,718         | 102,032    | 7,846                | 9,442     | 53,369               | 50,266     | 21,846                  | 25,773     | 75,215     | 76,039     | 5,373                                       | 5,431  |
| 14                   | 14   | Appenzeller Straßenbahn                 | 187,705         | 193,664    | 10,292               | 11,094    | 121,781              | 121,153    | 45,042                  | 50,792     | 166,823    | 171,945    | 11,916                                      | 12,282 |
| 13                   | 13   | Birsigthalbahn                          | 695,253         | 722,319    | 5,706                | 5,576     | 143,450              | 142,687    | 16,696                  | 16,866     | 160,146    | 159,553    | 12,319                                      | 12,273 |
| 11                   | 11   | Neuchâtel-Cortailod-Boudry              | 540,201         | 593,393    | 7,676                | 9,294     | 113,431              | 121,573    | 13,270                  | 16,299     | 126,701    | 137,872    | 11,518                                      | 12,534 |
| —                    | 11   | Apples-l'Isle <sup>10</sup>             | —               | 9,645      | —                    | 507       | —                    | 4,420      | —                       | 1,296      | —          | 5,716      | —                                           | 519    |
| 9                    | 9    | Tramelan-Tavannes                       | 57,682          | 56,119     | 5,357                | 5,832     | 31,014               | 30,277     | 21,275                  | 21,759     | 52,289     | 52,036     | 5,810                                       | 5,782  |

## Anmerkungen.

<sup>1</sup> Inklusive Brünigbahn.<sup>2</sup> Betriebseröffnung der Teilstrecke Feuerthalen-Schaffhausen den 2. April 1895.

Pro 1896 ist die Betriebslänge infolge von Umbauten um 1 km. vermehrt.

<sup>3</sup> Pro 1896 ist die Betriebslänge infolge von Umbauten um 1 km. vermehrt.<sup>4</sup> Betriebseröffnung der Teilstrecke Lenzburg-Wildegg den 1. Oktober 1895.<sup>5</sup> Betriebseröffnung der Huttwil-Wolhusenbahn den 9. Mai 1895.<sup>6</sup> Betriebseröffnung der Teilstrecke Chur-Thusis den 1. Juli 1896.<sup>7</sup> Betriebseröffnung der Teilstrecke Landquart-Chur den 29. August 1896.<sup>8</sup> Betriebseröffnung der Teilstrecke Geuf-Cornavin-Diorama den 1. Mai 1896.<sup>9</sup> Betriebseröffnung der Teilstrecke Boulevard de Plainpalais-Place des XXII Cantons den 1. Mai 1896.<sup>10</sup> Übergang der Schynigen Plattebahn an die Berner Oberlandbahnen vom Betriebsbeginn der S. P. B. pro 1895 (28. Mai) an.<sup>11</sup> Betriebseröffnung der Eisenbahn Bière-Apples-Morges den 1. Juli 1895.<sup>12</sup> Betriebseröffnung der Eisenbahn Apples-l'Isle den 12. September 1896.

| 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. |         |
|                      |       |                                                        | 1895.           | 1896.     | 1895.                | 1896.   | 1895.                | 1896.     | 1895.                   | 1896.   | 1895.   | 1896.     | 1895.                                       | 1896.   |
| km.                  | km.   |                                                        |                 |           | Tonnen.              | Tonnen. | Fr.                  | Fr.       | Fr.                     | Fr.     | Fr.     | Fr.       | Fr.                                         | Fr.     |
| 7                    | 7     | Rigi-Kaltbad-Scheidegg . . . . .                       | 12,917          | 9,483     | 446                  | 413     | 18,715               | 12,921    | 6,170                   | 4,459   | 24,885  | 17,390    | 3,555                                       | 2,484   |
| 6                    | 6     | Genève-Veyrier . . . . .                               | 336,174         | 375,460   | 182                  | 205     | 91,262               | 98,564    | 1,422                   | 1,591   | 92,684  | 100,155   | 15,447                                      | 16,693  |
| 5                    | 5     | Brenets-Loe . . . . .                                  | 111,069         | 121,478   | 482                  | 611     | 34,734               | 37,549    | 2,296                   | 2,485   | 37,030  | 40,034    | 7,406                                       | 8,007   |
| 4                    | 4     | Stansstad-Stans . . . . .                              | 105,903         | 102,464   | 1,689                | 1,732   | 21,912               | 21,189    | 2,881                   | 3,125   | 24,793  | 24,314    | 6,198                                       | 6,079   |
| 4                    | 4     | Sissach-Gelterkinden . . . . .                         | 107,566         | 116,512   | 1,448                | 1,516   | 21,310               | 22,362    | 4,534                   | 4,856   | 25,844  | 27,218    | 6,461                                       | 6,805   |
| 18                   | 18    | Wengernalpbahn . . . . .                               | 56,555          | 49,680    | 2,032                | 1,521   | 375,647              | 311,373   | 21,546                  | 18,359  | 397,193 | 329,732   | 22,066                                      | 18,318  |
| 12                   | 12    | Arth-Rigibahn . . . . .                                | 70,461          | 70,647    | 3,050                | 3,463   | 142,342              | 120,719   | 22,937                  | 20,671  | 165,279 | 141,390   | 13,773                                      | 11,783  |
| 9                    | 9     | Monte-Generoso . . . . .                               | 16,593          | 13,799    | 660                  | 299     | 61,497               | 51,374    | 5,551                   | 5,089   | 67,048  | 56,463    | 7,450                                       | 6,274   |
| 8                    | 8     | Brienzer Rothornbahn . . . . .                         | 3,319           | 2,030     | 14                   | 172     | 30,742               | 17,894    | 361                     | 3,205   | 31,103  | 21,099    | 3,888                                       | 2,637   |
| 8                    | 8     | Glion-Rochers de Naye . . . . .                        | 42,377          | 38,548    | —                    | —       | 172,458              | 159,616   | 11,415                  | 5,375   | 183,873 | 164,991   | 22,984                                      | 20,624  |
| 7                    | 7     | Rorschach-Heiden . . . . .                             | 54,933          | 51,611    | 17,407               | 17,494  | 63,058               | 57,519    | 46,420                  | 56,323  | 109,478 | 113,842   | 15,640                                      | 16,263  |
| 7                    | 7     | Vitznau-Rigibahn <sup>11</sup> . . . . .               | 112,913         | 92,971    | 2,279                | 1,798   | 445,290              | 369,742   | 38,015                  | 27,391  | 483,305 | 397,133   | 69,044                                      | 56,733  |
| 5                    | 5     | Pilatusbahn . . . . .                                  | 40,841          | 31,289    | 272                  | 176     | 248,748              | 188,383   | 4,968                   | 3,375   | 253,716 | 191,758   | 50,743                                      | 38,352  |
| 5,49                 | 5,49  | Lauterbrunnen-Mürren . . . . .                         | 47,211          | 36,365    | 1,137                | 1,035   | 131,588              | 105,251   | 35,173                  | 31,674  | 166,761 | 136,925   | 30,375                                      | 24,941  |
| 3,60                 | 3,60  | Stanserhornbahn . . . . .                              | 20,026          | 10,134    | 60                   | 177     | 66,806               | 34,178    | 3,220                   | 1,611   | 70,026  | 35,789    | 19,452                                      | 9,941   |
| 1,80                 | 1,80  | Lausanne-Ouchy . . . . .                               | 663,936         | 682,268   | 95,121               | 103,488 | 109,585              | 114,598   | 94,595                  | 101,949 | 204,180 | 216,547   | 113,433                                     | 120,304 |
| 1,63                 | 1,63  | Biel-Magglingen . . . . .                              | 34,067          | 32,490    | 119                  | 177     | 23,808               | 21,374    | 1,988                   | 2,280   | 25,796  | 23,654    | 15,826                                      | 14,512  |
| 1,60                 | 1,60  | Beatenbergbahn . . . . .                               | 35,970          | 28,629    | 1,816                | 1,078   | 43,840               | 37,614    | 19,618                  | 13,959  | 63,458  | 51,573    | 39,661                                      | 32,421  |
| 1,51                 | 1,51  | Salvatorebahn . . . . .                                | 20,911          | 22,426    | 222                  | 23      | 37,977               | 40,497    | 2,960                   | 313     | 40,937  | 40,810    | 27,111                                      | 27,025  |
| —                    | 1,25  | Rheineck-Walzenhausen <sup>12</sup> . . . . .          | —               | 46,908    | —                    | 19      | —                    | 22,187    | —                       | 118     | —       | 22,305    | —                                           | 17,844  |
| 0,88                 | 0,88  | Bürgenstockbahn . . . . .                              | 37,798          | 33,083    | 514                  | 760     | 34,446               | 30,643    | 4,191                   | 5,410   | 38,638  | 36,053    | 46,552                                      | 43,437  |
| 0,80                 | 0,80  | Römerhof-Dolderbahn <sup>13</sup> . . . . .            | 59,622          | 96,493    | —                    | —       | 20,396               | 29,934    | 77                      | 146     | 20,473  | 30,080    | 25,591                                      | 37,600  |
| 0,76                 | 0,76  | Ragaz-Wartenstein . . . . .                            | 47,927          | 42,241    | 17                   | 9       | 20,091               | 16,780    | 114                     | 66      | 20,205  | 16,846    | 26,586                                      | 22,166  |
| 0,55                 | 0,55  | Territet-Glion <sup>14</sup> . . . . .                 | 135,322         | 138,921   | —                    | —       | 93,757               | 96,135    | 10,222                  | 9,077   | 103,979 | 105,212   | 189,053                                     | 191,295 |
| 0,37                 | 0,37  | Ecluse-Plan . . . . .                                  | 177,924         | 150,661   | —                    | —       | 20,061               | 16,270    | 435                     | 325     | 20,496  | 16,595    | 55,395                                      | 44,851  |
| 0,30                 | 0,30  | St. Gallen-Mühleck . . . . .                           | 259,394         | 208,431   | 198                  | 243     | 29,216               | 23,065    | 494                     | 609     | 29,710  | 23,674    | 99,033                                      | 78,913  |
| 0,24                 | 0,24  | Lugano-Bahnhof . . . . .                               | 164,962         | 180,301   | 174                  | 169     | 25,054               | 25,979    | 1,305                   | 1,152   | 26,359  | 27,131    | 109,829                                     | 113,046 |
| 0,16                 | 0,16  | Zürichbergbahn . . . . .                               | 459,623         | 452,931   | —                    | —       | 44,080               | 43,237    | 369                     | 362     | 44,449  | 43,599    | 277,806                                     | 272,494 |
| 0,14                 | 0,14  | Gütschbahn . . . . .                                   | 100,165         | 90,925    | 20                   | 21      | 24,530               | 22,294    | 80                      | 85      | 24,610  | 22,379    | 175,786                                     | 159,850 |
| 0,10                 | 0,10  | Marzilibahn . . . . .                                  | 182,213         | 172,641   | —                    | —       | 12,501               | 11,682    | —                       | —       | 12,501  | 11,682    | 125,013                                     | 116,821 |
| 23,00                | 23,00 | Tramways suisses <sup>15</sup> . . . . .               | 5,680,993       | 7,587,797 | —                    | —       | 807,556              | 1,031,591 | 10,794                  | 11,092  | 818,350 | 1,042,683 | 35,580                                      | 45,334  |
| 10,49                | 10,49 | Vevey-Montreux-Chillon . . . . .                       | 1,413,262       | 1,506,290 | —                    | —       | 237,309              | 250,315   | —                       | —       | 237,309 | 250,315   | 22,622                                      | 23,862  |
| 8,60                 | 8,60  | Zürcher Straßenbahnen . . . . .                        | 4,891,144       | 5,078,165 | —                    | —       | 630,545              | 657,280   | —                       | —       | 630,545 | 657,280   | 73,319                                      | 76,428  |
| 7,68                 | 7,68  | Berner Tramway . . . . .                               | 2,420,243       | 2,444,020 | 46                   | 58      | 266,681              | 267,439   | 529                     | 582     | 267,211 | 268,021   | 34,793                                      | 34,884  |
| 5,00                 | 5,00  | Neuchâtel-St-Blaise . . . . .                          | 326,961         | 355,758   | 12                   | 12      | 48,246               | 55,963    | 480                     | 480     | 48,726  | 56,443    | 9,745                                       | 11,289  |
| 4,48                 | 4,48  | Städtische Straßenbahn Zürich . . . . .                | 1,195,799       | 1,289,768 | —                    | —       | 173,211              | 185,269   | —                       | —       | 173,211 | 185,269   | 38,663                                      | 41,355  |
| —                    | 4,48  | Elektrische Straßenbahn Lugano <sup>16</sup> . . . . . | —               | 238,626   | —                    | —       | —                    | 22,685    | —                       | —       | —       | 22,685    | —                                           | 5,086   |
| 3,68                 | 3,68  | Zentrale Zürichbergbahn <sup>17</sup> . . . . .        | 421,869         | 686,778   | —                    | —       | 65,548               | 100,190   | —                       | —       | 65,548  | 100,190   | 27,426                                      | 27,601  |
| 2,78                 | 2,78  | Kantonale Straßenbahnen Basel <sup>18</sup> . . . . .  | 1,707,450       | 2,450,370 | —                    | —       | 222,634              | 314,712   | 838                     | —       | 223,472 | 314,712   | 80,386                                      | 113,206 |
| —                    | 1,65  | St. Moritz-Dorf-Bad <sup>19</sup> . . . . .            | —               | 42,417    | —                    | —       | —                    | 13,181    | —                       | —       | —       | 13,181    | —                                           | 7,988   |

#### Anmerkungen.

- <sup>11</sup> Inbegriffen die Anteile der Arth-Rigibahn an der Strecke Staffelhöhe—Rigi-Kulm.  
<sup>12</sup> Betriebseröffnung der Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen den 27. Juni 1896.  
<sup>13</sup> Betriebseröffnung der Römerhof-Dolderbahn in Zürich den 13. Juli 1895.  
<sup>14</sup> Der Betrieb der Seilbahn Territet-Glion war im Januar 1895 infolge baulicher Arbeiten eingestellt.  
<sup>15</sup> In den Einnahmen aus dem Personentransport sind auch die verschiedenen Einnahmen, wie für Postdienst u. s. w., enthalten.  
<sup>16</sup> Betriebseröffnung der elektrischen Straßenbahn in Lugano den 1. Juni 1896.  
<sup>17</sup> Betriebseröffnung der Zentralen Zürichbergbahn den 16. Februar 1895.  
<sup>18</sup> Betriebseröffnung der Teilstrecke Platte-Rigistraße der Z. Z. B. den 2. November 1895.  
<sup>19</sup> Betriebseröffnung der kantonalen Straßenbahn in Basel den 6. Mai 1895.  
<sup>20</sup> Betriebseröffnung der elektrischen Straßenbahn St. Moritz-Dorf—Bad den 4. Juli 1896.

erledigt werden, in 3 Fällen mußte die Bahnverwaltung gegen ihren Willen, gestützt auf die bestehenden gesetzlichen Vorschriften, zur Gestattung des Anschlusses verhalten werden. Die Zahl dieser notwendigen Entscheide war eine ganz außergewöhnlich große und betrafen alle eine und dieselbe Verwaltung, welche in neuerer Zeit eine gegen den Anschluß von Industriegeleisen sehr ablehnende Haltung eingenommen hat. Ende 1896 waren 4 Begehren noch nicht spruchreif.

### c. Fahrleistungen und Zugsverspätungen.

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

24,198,468 Zugskilometer (1895: 22,800,489),  
 576,991,116 Achskilometer (1895: 565,595,472), und zwar von  
 401,554 fahrplanmäßigen Personenzügen (1895: 333,918),  
 3,638 Fakultativ- und Extrapersonenzügen (1895: 4349),  
 72,038 fahrplanmäßigen Güterzügen mit Personenbeförderung  
 (1895: 115,284),  
 338 Fakultativ- und Extragüterzügen mit Personenbeförderung,  
 104,556 fahrplanmäßigen reinen Güterzügen (1895: 95,980),  
 40,151 reinen Fakultativ- und Extragüterzügen (1895: 37,679).

Verspätungen der fahrplanmäßigen Personenzüge (10 Minuten und mehr) am Endpunkt der Fahrt wurden gemeldet 7021 (1895: 8665) und der Güterzüge mit Personenbeförderung (15 Minuten und mehr) 365 (1895: 946), zusammen 7386, gegenüber 9611 des Vorjahres.

Dieselben verteilen sich, rücksichtlich der Entstehungsursachen auf den eigenen Linien, folgendermaßen:

|                                                   | Infolge von<br>Unfällen und<br>atmosphärischen<br>Einflüssen. | Infolge von<br>Rollmaterial-<br>defekten. | Aus Verschulden<br>des Stations-<br>und Fahrdienstes. | Total | 1896.    | 1895. |
|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------|----------|-------|
| Jura-Simplon-Bahn (exkl.<br>schmalspurige Linien) | 246                                                           | 129                                       | 801                                                   | 1176  | (1972 *) |       |
| Nordostbahn . . . . .                             | 105                                                           | 76                                        | 258                                                   | 439   | 760      |       |
| Centralbahn . . . . .                             | 61                                                            | 31                                        | 165                                                   | 557   | 576      |       |
| Ver. Schweizerbahnen . . . . .                    | 7                                                             | 31                                        | 308                                                   | 346   | 285      |       |
| Gotthardbahn . . . . .                            | 78                                                            | 20                                        | 149                                                   | 247   | 127      |       |
| Übrige Bahnen . . . . .                           | 172                                                           | 85                                        | 239                                                   | 496   | 679      |       |
|                                                   | 669                                                           | 372                                       | 2220                                                  | 3261  | 4399     |       |

\*) Inkl. schmalspurige Linien.

## Zusammenstellung der im Jahre 1896 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<br>Kilometer | Davon doppel-spurig | Total der beförderten                 |                                   |                  |                        |                                      |                   | Total der zurückgelegten |             | Auf die regelmäßigen Personenzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung entfallen:<br>Zugskilometer | Von den Achs-kilometern kommen auf 1 Kilometer Bahnlänge | An den Endpunkten der Fahrt trafen ein:         |                              |                                                                      |        | Ursache der Verspätungen                     |                              |                   |                                                     |                                  |                                                                                     | Prozente   |                                    | Anzahl der versäumten Anschlüsse |       |                    |
|                                           |                                                                         |                     | Im Fahrplan vorgesehenen regelmäßigen |                                   |                  | Fakultativ- und Extra- |                                      |                   | Zugs-                    | Achs-       |                                                                                                     |                                                          | Personenzüge mit 10 und mehr Minuten Verspätung |                              | Güterzüge mit Personenbeförderung mit 15 und mehr Minuten Verspätung |        | Durch Verspätung der Anschlüsse an Stationen | Auf der eigenen Linie        |                   |                                                     |                                  | der gemäß Kolonnen 22 und 23 verspäteten Züge im Verhältnis zur Gesamtzahl der Züge | im Vorjahr |                                    |                                  |       |                    |
|                                           |                                                                         |                     | Personen-züge                         | Güterzüge mit Personenbeförderung | reinen Güterzüge | Per-sonen-züge         | Güter-züge mit Per-sonen-beförderung | reinen Güter-züge |                          |             |                                                                                                     |                                                          | 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 Vor-jahre |
|                                           |                                                                         |                     |                                       |                                   |                  |                        |                                      |                   |                          |             |                                                                                                     |                                                          |                                                 |                              |                                                                      |        |                                              |                              |                   |                                                     |                                  |                                                                                     |            |                                    |                                  |       |                    |
| 1. Normalspurbahnen.                      |                                                                         |                     |                                       |                                   |                  |                        |                                      |                   |                          |             |                                                                                                     |                                                          |                                                 |                              |                                                                      |        |                                              |                              |                   |                                                     |                                  |                                                                                     |            |                                    |                                  |       |                    |
| Jura-Simplon-Bahn <sup>1)</sup>           | 981                                                                     | + 103               | 81 536                                | 16 733                            | 26 352           | 226                    | 12                                   | 10 869            | 7 135 282                | 152 028 746 | 5 421 769                                                                                           | 154 974                                                  | 2030                                            | 20                           | 330                                                                  | 113    | 27                                           | 159                          | 967               | 246                                                 | 129                              | 801                                                                                 | 1176       | * 1972                             | 0,95                             | 1,92  | 547                |
| Nordostbahn <sup>2)</sup>                 | 766                                                                     | ++ 114              | 92 987                                | 18 683                            | 31 401           | 730                    | —                                    | 11 735            | 6 168 412                | 155 690 649 | 4 607 134                                                                                           | 203 252                                                  | 1253                                            | 17                           | 143                                                                  | 11     | 27                                           | 62                           | 825               | 105                                                 | 76                               | 258                                                                                 | 439        | 760                                | 0,80                             | 0,72  | 194                |
| Centralbahn <sup>3)</sup>                 | 393                                                                     | +++ 116             | 48 882                                | 11 138                            | 21 669           | 248                    | 214                                  | 5 777             | 3 292 807                | 102 336 057 | 2 291 267                                                                                           | 260 397                                                  | 1305                                            | 16                           | 183                                                                  | 67     | 21                                           | 40                           | 815               | 61                                                  | 31                               | 465                                                                                 | 557        | 576                                | 0,83                             | 1,00  | 235                |
| Vereinigte Schweizerbahnen <sup>4)</sup>  | 310                                                                     | 9                   | 28 723                                | 8 620                             | 4 275            | 160                    | 14                                   | 3 035             | 2 058 577                | 53 062 613  | 1 723 587                                                                                           | 171 170                                                  | 565                                             | 17                           | 163                                                                  | 83     | 21                                           | 74                           | 302               | 7                                                   | 31                               | 308                                                                                 | 346        | 285                                | 0,91                             | 0,79  | 173                |
| Gothardbahn                               | 267                                                                     | \$ 108              | 12 278                                | 6 229                             | 11 474           | 205                    | —                                    | 4 334             | 2 773 551                | 83 438 931  | 1 635 529                                                                                           | 312 506                                                  | 416                                             | 19                           | 241                                                                  | 48     | 24                                           | 44                           | 217               | 78                                                  | 20                               | 149                                                                                 | 247        | 127                                | 0,91                             | 0,70  | 54                 |
| Südostbahn                                | 50                                                                      | —                   | 13 478                                | —                                 | 1 085            | 143                    | —                                    | 1 076             | 262 325                  | 2 801 434   | 223 583                                                                                             | 56 029                                                   | 312                                             | 13                           | 102                                                                  | —      | —                                            | —                            | 256               | 9                                                   | 3                                | 44                                                                                  | 56         | 62                                 | 0,86                             | 0,44  | 20                 |
| Seethalbahn                               | 50                                                                      | —                   | 5 918                                 | 672                               | 1 516            | 58                     | —                                    | 169               | 230 393                  | 2 224 772   | 195 770                                                                                             | 44 496                                                   | 57                                              | 15                           | 80                                                                   | —      | —                                            | —                            | 36                | 3                                                   | 1                                | 17                                                                                  | 21         | 60                                 | 0,27                             | 1,09  | 23                 |
| Emmenthalbahn                             | 43                                                                      | —                   | 5 248                                 | 1 464                             | 1 595            | 28                     | 75                                   | 714               | 178 758                  | 2 561 268   | 144 308                                                                                             | 59 565                                                   | 112                                             | 14                           | 38                                                                   | 3      | 19                                           | 23                           | 107               | 1                                                   | —                                | 7                                                                                   | 8          | 10                                 | 0,10                             | 0,15  | —                  |
| Neuenburger Jura-Bahn                     | 40                                                                      | —                   | 6 666                                 | 1 586                             | 1 109            | 94                     | 12                                   | 687               | 252 815                  | 3 002 225   | 210 603                                                                                             | 75 056                                                   | 135                                             | 18                           | 81                                                                   | 11     | 33                                           | 89                           | 76                | 18                                                  | 13                               | 39                                                                                  | 70         | 157                                | 0,63                             | 2,12  | 12                 |
| Töbthalbahn                               | 40                                                                      | —                   | 3 890                                 | 613                               | 1 232            | 22                     | —                                    | 347               | 160 900                  | 1 777 157   | 137 050                                                                                             | 44 429                                                   | 46                                              | 19                           | 60                                                                   | 11     | 21                                           | 30                           | 30                | 9                                                   | 3                                | 15                                                                                  | 27         | 13                                 | 0,40                             | 0,81  | 23                 |
| Langenthal-Huttwil-Wohlsen                | 40                                                                      | —                   | 4 118                                 | 2 776                             | —                | 57                     | —                                    | 170               | 142 301                  | 1 797 360   | 138 984                                                                                             | 44 934                                                   | 31                                              | 21                           | 81                                                                   | 3      | 24                                           | 40                           | 27                | 1                                                   | 2                                | 4                                                                                   | 7          | 25                                 | 0,99                             | 0,48  | 1                  |
| Sihlthalbahn                              | 15                                                                      | —                   | 4 890                                 | —                                 | 1 236            | 49                     | —                                    | 572               | 78 973                   | 757 236     | 68 534                                                                                              | 50 483                                                   | —                                               | —                            | —                                                                    | —      | —                                            | —                            | —                 | —                                                   | —                                | —                                                                                   | —          | —                                  | —                                | —     | —                  |
| Orbe-Chavornay                            | 4                                                                       | —                   | 8 052                                 | —                                 | 624              | 2                      | —                                    | 56                | 34 326                   | 68 454      | 31 403                                                                                              | 17 114                                                   | 68                                              | 18                           | 60                                                                   | —      | —                                            | —                            | 64                | 3                                                   | 1                                | —                                                                                   | 4          | 7                                  | 0,01                             | 0,08  | 2                  |
| 2. Schmalspurbahnen.                      |                                                                         |                     |                                       |                                   |                  |                        |                                      |                   |                          |             |                                                                                                     |                                                          |                                                 |                              |                                                                      |        |                                              |                              |                   |                                                     |                                  |                                                                                     |            |                                    |                                  |       |                    |
| Rhätische Bahn                            | 69                                                                      | —                   | 4 032                                 | 1 008                             | 78               | 67                     | —                                    | 10 433            | 239 328                  | 2 284 602   | 234 056                                                                                             | 40 835                                                   | 68                                              | 27                           | 116                                                                  | 6      | 23                                           | 29                           | 22                | 14                                                  | 15                               | 23                                                                                  | 52         | 5                                  | 0,75                             | 0,17  | 4                  |
| Brünigbahn (J.-S.)                        | ** 54                                                                   | —                   | 5 587                                 | —                                 | 700              | 23                     | —                                    | 78                | 189 692                  | 3 083 088   | 176 355                                                                                             | 57 095                                                   | 106                                             | 22                           | 97                                                                   | —      | —                                            | —                            | 63                | 40                                                  | —                                | 33                                                                                  | 43         | 10                                 | 0,66                             | —     | 12                 |
| Viège-Zermatt (J.-S.)                     | 36                                                                      | —                   | 1 016                                 | —                                 | —                | 37                     | —                                    | 380               | 39 696                   | 477 455     | 36 028                                                                                              | 13 263                                                   | 33                                              | 40                           | 209                                                                  | —      | —                                            | —                            | 24                | 7                                                   | 1                                | 1                                                                                   | 9          | —                                  | 0,80                             | —     | 2                  |
| Saignelégier-Chaux-de-Fonds               | 27                                                                      | —                   | 1 780                                 | 732                               | —                | 51                     | 2                                    | —                 | 69 045                   | 712 226     | 67 824                                                                                              | 26 379                                                   | 48                                              | 53                           | 160                                                                  | —      | 23                                           | 30                           | 3                 | 11                                                  | 1                                | 8                                                                                   | 20         | 12                                 | 0,86                             | 0,46  | 8                  |
| Appenzellerbahn (Winkeln-Appenzell)       | 26                                                                      | —                   | 8 204                                 | 428                               | 210              | 22                     | —                                    | 6                 | 118 614                  | 1 499 078   | 116 236                                                                                             | 57 657                                                   | 181                                             | 14                           | 35                                                                   | —      | 20                                           | 25                           | 158               | —                                                   | 2                                | 24                                                                                  | 26         | 19                                 | 0,80                             | 0,22  | 3                  |
| Yverdon-St. Croix (J.-S.)                 | 25                                                                      | —                   | 1 252                                 | 626                               | —                | 3                      | —                                    | 1                 | 46 975                   | 1 351 702   | 46 875                                                                                              | 14 069                                                   | 5                                               | 66                           | 109                                                                  | —      | 30                                           | 30                           | 2                 | —                                                   | —                                | —                                                                                   | 4          | —                                  | 0,06                             | —     | 6                  |
| Berner Oberlandbahnen                     | 24                                                                      | —                   | 6 489                                 | —                                 | —                | 364                    | —                                    | 24                | 83 836                   | 297 952     | 81 235                                                                                              | 33 248                                                   | 19                                              | 15                           | 35                                                                   | —      | —                                            | —                            | 18                | —                                                   | —                                | 1                                                                                   | 1          | 25                                 | 0,01                             | 0,37  | —                  |
| Lausanne-Echallens-Bercher                | 24                                                                      | —                   | 3 018                                 | —                                 | —                | 25                     | —                                    | 4                 | 69 159                   | 829 464     | 68 742                                                                                              | 34 186                                                   | 26                                              | 18                           | 76                                                                   | —      | —                                            | —                            | —                 | 2                                                   | 9                                | 15                                                                                  | 26         | 120                                | 0,79                             | 4,01  | —                  |
| Bière-Apples-Morges (J.-S.)               | *** 24                                                                  | —                   | 3 126                                 | —                                 | —                | 5                      | —                                    | 1                 | 54 392                   | 408 227     | 54 290                                                                                              | 17 010                                                   | 6                                               | 31                           | 50                                                                   | —      | —                                            | —                            | —                 | 2                                                   | —                                | 4                                                                                   | 6          | —                                  | 0,18                             | —     | —                  |
| Frauenfeld-Wyl                            | 18                                                                      | —                   | 3 960                                 | —                                 | —                | 51                     | 5                                    | 35                | 69 382                   | 582 594     | 68 826                                                                                              | 32 367                                                   | 3                                               | 15                           | 18                                                                   | —      | —                                            | —                            | —                 | 2                                                   | —                                | 1                                                                                   | 1          | 9                                  | 0,09                             | 0,23  | —                  |
| Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds (J.-N.)        | 17                                                                      | —                   | 3 660                                 | —                                 | —                | 13                     | —                                    | —                 | 62 233                   | 313 786     | 62 220                                                                                              | 18 458                                                   | 33                                              | 34                           | 125                                                                  | —      | —                                            | —                            | 15                | 13                                                  | 2                                | 3                                                                                   | 18         | 61                                 | 0,14                             | 1,91  | 10                 |
| Waldenburgerbahn                          | 14                                                                      | —                   | 2 952                                 | 730                               | —                | 7                      | —                                    | —                 | 51 625                   | 478 970     | 51 548                                                                                              | 34 213                                                   | 28                                              | 19                           | 124                                                                  | —      | —                                            | —                            | 25                | 2                                                   | 1                                | —                                                                                   | 3          | 4                                  | 0,08                             | 0,10  | —                  |
| Appenzeller Straßenbahn (St. Gallen-Gais) | 14                                                                      | —                   | 3 698                                 | —                                 | —                | 47                     | —                                    | 9                 | 52 477                   | 605 386     | 51 773                                                                                              | 43 242                                                   | 14                                              | 40                           | 123                                                                  | —      | —                                            | —                            | 4                 | —                                                   | 10                               | —                                                                                   | 10         | 6                                  | 0,27                             | 0,16  | 8                  |
| Birsigthalbahn                            | 13                                                                      | —                   | 9 670                                 | —                                 | —                | 632                    | —                                    | —                 | 109 250                  | 1 216 280   | 105 726                                                                                             | 93 560                                                   | 7                                               | 24                           | 30                                                                   | —      | —                                            | —                            | —                 | 7                                                   | —                                | —                                                                                   | 7          | 10                                 | 0,11                             | —     | —                  |
| Neuchâtel-Cortailod-Boudry (J.-N.)        | 11                                                                      | —                   | 16 674                                | —                                 | —                | 165                    | —                                    | 16                | 109 046                  | 1 918 679   | 107 246                                                                                             | 83 517                                                   | 63                                              | 18                           | 82                                                                   | —      | —                                            | —                            | —                 | 20                                                  | 19                               | 24                                                                                  | 63         | 65                                 | 0,26                             | 0,46  | 4                  |
| Tramelan-Tavannes                         | 9                                                                       | —                   | 3 656                                 | —                                 | —                | 55                     | —                                    | —                 | 33 498                   | 115 285     | 32 904                                                                                              | 21 699                                                   | 35                                              | 19                           | 40                                                                   | —      | —                                            | —                            | 29                | 2                                                   | —                                | 4                                                                                   | 6          | 8                                  | 0,11                             | 0,22  | 1                  |
| Brenets-Loche                             | 5                                                                       | —                   | 6 114                                 | —                                 | —                | 62                     | —                                    | —                 | 30 880                   | 165 440     | 30 570                                                                                              | 33 088                                                   | 46                                              | —                            | 85                                                                   | —      | —                                            | —                            | 38                | 5                                                   | —                                | 3                                                                                   | 8          | 1                                  | 0,06                             | 0,01  | —                  |
| Totale und Durchschnittszahlen            |                                                                         |                     |                                       |                                   |                  |                        |                                      |                   |                          |             |                                                                                                     |                                                          |                                                 |                              |                                                                      |        |                                              |                              |                   |                                                     |                                  |                                                                                     |            |                                    |                                  |       |                    |
| Im Jahre 1895                             | 3397                                                                    | 397                 | 333 918                               | 115 284                           | 95 980           | 4349                   | —                                    | 37 679            | 22 800 489               | 565 595 472 | 17 065 368                                                                                          | 166 538                                                  | 8665                                            | 19                           | 225                                                                  | 946    | 29                                           | 535                          | 5212              | 1303                                                | 3096                             | 4399                                                                                | —          | —                                  | 0,98                             | —     | 2008               |

1) Inkl. Bulle-Romont, Régional Val-de-Travers, Thunerseebahn und Bodelibahn.

2) Bötzenbergbahn mit Koblenz-Stein.

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

4) Wald-Rüti und Toggenburgerbahn.

\* 182 Tage à 50 km., 59 Tage à 78 km. und 125 Tage à 92 km.

\*\* 91 Tage à 43 km., 31 Tage à 48 km. und 244 Tage à 58 km.

\*\*\* 255 Tage à 20 km. und 111 Tage à 30 km.

† 152 Tage à 99 km. und 214 Tage à 105 km.

†† 152 " " 106 " " 214 " " 118 "

††† 152 " " 97 " " 214 " " 129 "

§ 109 Tage à 94 km., 43 Tage à 107 km., 167 Tage à 113 km.

30 Tage à 116 km. und 17 Tage à 122 km.

• Inklusive Schmalspurbahnen.

Unter Jura-Simplon-Bahn aufgeführt.

Über die hauptsächlichsten Ursachen dieser Verspätungen können wir auf die Ausführungen unseres letztjährigen Geschäftsberichtes vorweisen, wobei zu bemerken ist, daß die dort erwähnte verschärfte Kontrolle von guter Wirkung gewesen zu sein scheint.

#### d. Fahrplanwesen.

Zu den Entwürfen für den Sommerfahrplan sind 375 und zu denjenigen für den Winterfahrplan 205 Abänderungsbegehren gestellt worden. Von diesen Begehren fanden 190 ihre Erledigung durch Zugeständnisse der Bahn- und Dampfschiffverwaltungen, 186 sind in den Fahrplankonferenzen nach Anhörung der von den Verwaltungen vorgebrachten Ablehnungsgründe zurückgezogen worden, und in 204 Fällen war das Eisenbahndepartement, beziehungsweise der Bundesrat genötigt, zu entscheiden.

Eine ansehnliche Zahl von wesentlichen Verbesserungen im Fernverkehr wie auch im Lokalverkehr sind von den Verwaltungen teils freiwillig, teils auf Verfügung der Aufsichtsbehörde eingeführt worden. Wir erwähnen hier nur:

- Die Führung je eines Expresszuges mit kurzer Fahrzeit in beiden Richtungen zwischen Genf einerseits und Basel und Zürich anderseits, in der Zeit vom 1. Juni bis 18. Oktober.
- Die Führung je eines neuen Expresszuges in beiden Richtungen zwischen Basel und Luzern während der Touristensaison.
- Die Führung je eines neuen Abendschnellzuges in beiden Richtungen zwischen Bern und Genf, im Sommer.
- Die Führung eines Expresszuges Lausanne-Genf am Morgen und eines solchen Zuges in umgekehrter Richtung am Abend, in der Zeit vom 1. Mai bis 18. Oktober.
- Die Führung je eines neuen Abendschnellzuges in beiden Richtungen auf der Linie Zürich-Luzern im Sommer.
- Die Führung je eines weitem Personenzuges in beiden Richtungen auf der rechtsufrigen Zürichseebahn ab 1. Oktober.
- Die Führung eines Arbeiterzuges Aarau-Brugg am Abend ab 1. Juni.
- Die Führung eines neuen Personenzuges Winterthur-Zürich am Nachmittag ab 1. Juni.
- Die Führung je eines weitem Schnellzuges in beiden Richtungen auf der Linie Basel-Brugg ab 1. Juni.
- Die Fortsetzung des Nachtzuges Frankfurt-Stuttgart-Friedrichshafen nach Zürich im Sommer.
- Die Herstellung des Anschlusses vom Schnellzuge Wien-Zürich auf den Abendschnellzug 18 Zürich-Bern und Biel-Genf ab 1. Juni.

Die Führung eines Schnellzuges Basel-St. Margrethen (München)-Basel via St. Gallen ab 1. Juni.

Die Führung je eines neuen Zuges in beiden Richtungen auf der Linie Zürich-Uster-Rapperswil im Sommer.

Die Führung eines Abendschnellzuges Delle-Delsberg ab 1. Oktober.

Im Herbst des Berichtsjahres ist die Direktion der Gotthardbahn mit dem Eisenbahndepartement und den beteiligten schweizerischen und ausländischen Bahnverwaltungen in Unterhandlung getreten, um auf den Zeitpunkt der Eröffnung der neuen Zufahrtslinien zum Gotthard im Sommer 1897 zwischen Berlin, Ostende, Paris und Calais einerseits und Italien anderseits Zugverbindungen via Gotthard mit bedeutend gekürzter Fahrzeit herzustellen, und es ist zu diesem Zwecke der Gotthardbahn, nachdem die angestellten Probefahrten ein befriedigendes Resultat ergeben hatten, die Anwendung einer erheblich größern Fahrgeschwindigkeit als bisher zugestanden worden. Nach längeren Verhandlungen konnte dann eine Übereinstimmung in dem Sinne erzielt werden, daß im Sommer 1897 zwischen Basel und Chiasso in beiden Richtungen ein neuer Tages-Schnellzug mit gekürzter Fahrzeit und vorzüglichen Anschlüssen nördlich und südlich unsers Landes geführt werden soll. Ferner soll auf den gleichen Zeitpunkt die Fahrzeit des gegenwärtig um 7 Uhr 25 Minuten Morgens von Basel nach Chiasso abgehenden und des um 8 Uhr 50 Minuten Abends von Chiasso in Basel eintreffenden Expresszuges gekürzt werden. Damit wird in der Richtung Nord-Süd eine um 4 Stunden frühere Ankunft in Rom als bisher erreicht, und in umgekehrter Richtung die Fahrt Mailand-Basel um rund 2 Stunden gekürzt.

In der Konferenz behufs Besprechung der Entwürfe zum Winterfahrplan 1896/97 ist von mehreren Vertretern der Kantonsregierungen dem Wunsche Ausdruck gegeben worden, daß die Dauer der Sommerfahrplanperiode wie in Deutschland und Österreich auf 3 Monate ausgedehnt werden möchte. Da von den Vertretern der Bahn- und Dampfschiffgesellschaften hiergegen keine Einwendungen erhoben worden sind, so hat das Eisenbahndepartement verfügt, daß die Sommerfahrpläne inskünftig am 1. Mai in Kraft treten sollen. Aus nachträglichen Mitteilungen der Nordostbahn und der Gotthardbahn ging dann hervor, daß die Durchführung dieses Postulats schon im Jahre 1897 bedeutenden Schwierigkeiten begegnen würde, weil die Betriebseröffnung der neuen Linien der Gotthardbahn und der Nordostbahn, welche wesentliche Änderungen der Fahrordnung auf den anschließenden Linien erforderlich machen, erst auf 1. Juni 1897

in Aussicht genommen werden kann. Mit Rücksicht hierauf wurde für das Jahr 1897 auf die Früherlegung des Beginns der Sommerfahrordnung verzichtet.

### e. Unfälle und Betriebsgefährdungen.

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

|                                          | 1896. | 1895. |
|------------------------------------------|-------|-------|
| Entgleisungen in Stationen . . . . .     | 46    | 45    |
| „ auf offener Bahn . . . . .             | 18    | 30    |
| Zusammenstöße in den Stationen . . . . . | 25    | 33    |
| „ auf offener Bahn . . . . .             | —     | 3     |
| Sonstige Unfälle . . . . .               | 936   | 851   |

Die Anzahl der Entgleisungen und der Zusammenstöße ist gegenüber dem Vorjahr um je 11 zurückgegangen, dagegen haben sich die Unfälle, von denen Menschen betroffen wurden, auch dieses Jahr wiederum vermehrt; an der Vermehrung participieren hauptsächlich die Nordost- und die Centralbahn, erstere mit 39, letztere mit 56 Unfällen. Bei der Jura-Simplon-Bahn haben sich die Tötungen um 10 vermehrt, während die Verletzungen um 37 zurückgegangen sind.

Wie aus der Gruppierung nach Ursachen ersichtlich, haben die Unfälle infolge Ausgleiten, Fehlretten beim Auf- und Absteigen von Fahrzeugen zugenommen, und sind namentlich der Unvorsichtigkeit des Absteigens von im Laufe befindlichen Zügen eine größere Anzahl von Reisenden zum Opfer gefallen. Wesentlich vermehrt haben sich die Unfälle infolge unvorsichtigen Überschreitens der Geleise seitens Drittpersonen und die Augenverletzungen infolge Funkenwurfes der Lokomotiven, prozentual geringer die beim Aus-, Ein- und Umlad von Gütern stattgehabten Unfälle, sowie diejenigen, die verschiedenen andern Ursachen, beziehungsweise mehr oder weniger unglücklichem Zufall zuzuschreiben sind.

Die sämtlichen Unfälle hatten 66 Tötungen (gegen 47 im Vorjahr) und 842 Verletzungen (gegen 797 im Vorjahr) von Personen zur Folge, und zwar wurden

|                                      |  | getötet   |       |                  |       |                |       |
|--------------------------------------|--|-----------|-------|------------------|-------|----------------|-------|
|                                      |  | Reisende. |       | Bahnbedienstete. |       | Drittpersonen. |       |
|                                      |  | 1896.     | 1895. | 1896.            | 1895. | 1896.          | 1895. |
| bei Entgleisungen und Zusammenstößen |  | —         | —     | —                | —     | —              | —     |
| infolge sonstiger Ereignisse         |  | 10        | 6     | 22               | 19    | 34             | 22    |
|                                      |  | verletzt  |       |                  |       |                |       |
|                                      |  | Reisende. |       | Bahnbedienstete. |       | Drittpersonen. |       |
|                                      |  | 1896.     | 1895. | 1896.            | 1895. | 1896.          | 1895. |
| bei Entgleisungen und Zusammenstößen |  | 1         | 2     | 10               | 17    | —              | —     |
| infolge sonstiger Ereignisse         |  | 51        | 48    | 734              | 681   | 46             | 49    |

Nach Bahnen zusammengestellt entfallen hiervon:

|                                             |  | Tötungen. |       | Verletzungen. |       |
|---------------------------------------------|--|-----------|-------|---------------|-------|
|                                             |  | 1896.     | 1895. | 1896.         | 1895. |
| Auf die Jura-Simplon-Bahn                   |  | 25        | 15    | 191           | 228   |
| " " Nordostbahn                             |  | 12        | 8     | 211           | 175   |
| " " Centralbahn                             |  | 11        | 12    | 181           | 121   |
| " " Vereinigten Schweizerbahnen             |  | 6         | 2     | 47            | 59    |
| " " Gotthardbahn                            |  | 1         | 2     | 70            | 60    |
| " " übrigen Normalbahnen                    |  | 1         | 2     | 47            | 55    |
| " " Schmalspurbahnen mit eigenem Bahnkörper |  | 2         | 3     | 20            | 25    |
| " " Straßenbahnen                           |  | 5         | —     | 34            | 29    |
| " " Seil- und reinen Zahnradbahnen          |  | —         | —     | 6             | 9     |
| " " Tramways                                |  | 3         | 3     | 35            | 36    |

Die üblichen weitem 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:

## Statistik der Unfälle beim Eisenbahnbetrieb im Jahre 1896.

[illegible]

\* inklusive 1 Postangestellter.  
\*\* " 2 Postangestellte.

**Verte!**

# Verzeichnis der Entschädigungen für die im Jahre 1896 auf den schweizerischen Bahnen stattgefundenen Eisenbahnunfälle.

| Bahngesellschaft.             | Betrieb im engeren Sinne.  |      |           |            |                 |            |               |            |                 | Hülf sarbeiten des Betriebes. |      |                 |            |                 |
|-------------------------------|----------------------------|------|-----------|------------|-----------------|------------|---------------|------------|-----------------|-------------------------------|------|-----------------|------------|-----------------|
|                               | Bezahlte<br>Entschädigung. |      | Reisende  |            | Bahnbedienstete |            | Drittpersonen |            | Pen-<br>denzen. | Bezahlte<br>Entschädigung.    |      | Bahnbedienstete |            | Pen-<br>denzen. |
|                               |                            |      | getötete. | verletzte. | getötete.       | verletzte. | getötete.     | verletzte. |                 |                               |      | getötete.       | verletzte. |                 |
|                               | Fr.                        | Cts. |           |            |                 |            |               |            |                 | Fr.                           | Cts. |                 |            |                 |
| Jura-Simplon-Bahn             | 39,717                     | 60   | 1         | 7          | —               | 142        | 2             | 2          | 37              | 34,911                        | 70   | 1               | 359        | 26              |
| Brünigbahn                    | 121                        | 30   | —         | —          | —               | 1          | —             | —          | 1               | 850                           | 15   | —               | 7          | 1               |
| Visp-Zermatt                  | —                          | —    | —         | —          | —               | —          | —             | —          | 1               | 618                           | 15   | —               | 5          | —               |
| Yverdon-Ste. Croix            | —                          | —    | —         | —          | —               | —          | —             | —          | —               | 129                           | 45   | —               | 3          | 1               |
| Bière-Apples-Morges           | —                          | —    | —         | —          | —               | —          | —             | —          | —               | 32                            | 10   | —               | 1          | —               |
| Apples-Isle                   | —                          | —    | —         | —          | —               | —          | —             | —          | —               | 92                            | 50   | —               | 1          | —               |
| Nordostbahn                   | 46,497                     | 82   | —         | 3          | 4               | 188*       | —             | —          | 11              | 44,456                        | 77   | 1               | 339**      | 11              |
| Centralbahn                   | 37,239                     | 69   | 1         | —          | 2               | 159        | —             | 1          | 19              | 31,899                        | 15   | 1               | 261        | 22              |
| Vereinigte Schweizerbahnen    | 21,270                     | 80   | —         | —          | 2               | 42         | —             | —          | 6               | 21,219                        | 44   | 1               | 151        | 14              |
| Gottthardbahn                 | 29,628                     | 02   | —         | —          | 1               | 63         | —             | —          | 4               | 24,932                        | 38   | —               | 251        | 16              |
| Südostbahn                    | 330                        | 40   | —         | —          | —               | 4          | —             | —          | 1               | 917                           | 40   | —               | 14         | —               |
| Emmenthalbahn                 | 6,084                      | 75   | —         | —          | —               | 2          | —             | —          | —               | 538                           | 30   | —               | 5          | —               |
| Jura Neuchâtelois             | 752                        | 35   | —         | —          | —               | 6          | —             | —          | —               | 730                           | 20   | —               | 7          | —               |
| Neuchâtel-Cortailod-Boudry    | —                          | —    | —         | —          | —               | —          | —             | —          | —               | 515                           | 05   | —               | 3          | —               |
| Töftthalbahn                  | 501                        | 30   | —         | —          | —               | 5          | —             | —          | —               | 2,493                         | 15   | —               | 5          | —               |
| Langenthal-Huttwil-Wolhusen   | 311                        | 40   | —         | —          | —               | 1          | —             | —          | —               | —                             | —    | —               | —          | 1               |
| Sihlthalbahn                  | 99                         | 80   | —         | —          | —               | 1          | —             | —          | 1               | 865                           | 20   | —               | 10         | —               |
| Rhätische Bahn                | 227                        | 50   | —         | —          | —               | 2          | —             | —          | —               | 286                           | 80   | —               | 2          | 1               |
| Genfer Schmalspurbahnen       | 1,829                      | 45   | —         | —          | —               | 16         | —             | —          | 2               | 1,990                         | 85   | —               | 26         | —               |
| Saignelégier-Chaux-de-Fonds   | 111                        | 15   | —         | —          | —               | 1          | —             | —          | —               | 509                           | 40   | —               | 8          | —               |
| Appenzellerbahn               | 181                        | 65   | —         | —          | —               | 4          | —             | —          | —               | 226                           | 95   | —               | 4          | 2               |
| Lausanne-Echallens-Bercher    | 894                        | 90   | —         | —          | —               | 4          | —             | —          | 2               | 599                           | 80   | —               | 10         | —               |
| Frauenfeld-Wyl                | 133                        | 50   | —         | —          | —               | 1          | —             | 1          | —               | 244                           | —    | —               | 4          | —               |
| Appenzeller Straßenbahn       | —                          | —    | —         | —          | —               | —          | —             | —          | —               | 668                           | 15   | —               | 7          | —               |
| Birsigthalbahn                | 272                        | 60   | —         | —          | —               | 4          | 1             | —          | 2               | 643                           | 80   | —               | 2          | —               |
| Tramelan-Tavannes             | —                          | —    | —         | —          | —               | —          | —             | —          | 2               | —                             | —    | —               | —          | —               |
| Genève-Véyrier                | 1,000                      | —    | —         | —          | —               | —          | 1             | —          | —               | —                             | —    | —               | —          | —               |
| Sissach-Gelterkinden          | —                          | —    | —         | —          | —               | —          | —             | —          | 1               | 39                            | —    | —               | 1          | —               |
| Stansstad-Stans               | 50                         | —    | —         | —          | —               | —          | —             | 1          | —               | —                             | —    | —               | —          | —               |
| Arth-Rigibahn                 | 118                        | 40   | —         | —          | —               | 1          | —             | —          | —               | 1,201                         | 10   | —               | 13         | 1               |
| Territet-Glion-Naye           | —                          | —    | —         | —          | —               | —          | —             | —          | —               | 179                           | —    | —               | 3          | —               |
| Schynige-Plattebahn           | —                          | —    | —         | —          | —               | —          | —             | —          | —               | 500                           | —    | —               | 1          | 1               |
| Lausanne-Ouchy                | 675                        | 15   | —         | —          | —               | 5          | —             | —          | —               | —                             | —    | —               | —          | —               |
| Rheineck-Walzenhausen         | 36                         | —    | —         | —          | —               | 1          | —             | —          | —               | —                             | —    | —               | —          | —               |
| Thunersee-Beatenberg          | —                          | —    | —         | —          | —               | —          | —             | —          | —               | —                             | —    | —               | —          | 1               |
| Dolderbahn                    | —                          | —    | —         | —          | —               | —          | —             | —          | —               | 84                            | 40   | —               | 1          | —               |
| Gütschbahn                    | —                          | —    | —         | —          | —               | —          | —             | —          | —               | 54                            | —    | —               | 1          | —               |
| Tramways suisses              | 45                         | —    | —         | 1          | —               | —          | —             | 1          | —               | 101                           | 50   | —               | 2          | —               |
| Vevey-Montreux-Chillon        | 221                        | 50   | —         | —          | —               | 5          | —             | —          | 1               | 481                           | 65   | —               | 7          | —               |
| Zürcher Straßenbahnen         | —                          | —    | —         | —          | —               | —          | —             | —          | —               | 451                           | 20   | —               | 8          | —               |
| Berner Tramway                | 52                         | —    | —         | —          | —               | 1          | —             | —          | —               | 280                           | 50   | —               | 2          | —               |
| Städtische Straßenbahn Zürich | —                          | —    | —         | —          | —               | —          | —             | —          | —               | 841                           | 60   | —               | 8          | —               |
| Basler Straßenbahnen          | 256                        | 50   | —         | —          | —               | 2          | —             | —          | 1               | 2,245                         | 35   | —               | 4          | —               |
| Centrale Zürichbergbahn       | 477                        | 25   | —         | —          | —               | 4          | —             | 1          | —               | 358                           | 05   | —               | 6          | —               |
| St. Moritz-Dorf Bad           | 300                        | —    | —         | —          | —               | —          | —             | 1          | —               | —                             | —    | —               | —          | —               |
| Total                         | 189,437                    | 78   | 1         | 12         | 9               | 665        | 4             | 8          | 92              | 177,188                       | 19   | 4               | 1542       | 98              |

\* 5 Fälle nur teilweise erledigt.

\*\* 4 " " " " "

\* 5 Fälle nur teilweise erledigt.

\*\* 4 " " " "

|                                                                                                  | Reisende. |       |             |       | Bahnbedienstete. |       |             |       | Drittpersonen. |       |             |       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------|-------------|-------|------------------|-------|-------------|-------|----------------|-------|-------------|-------|
|                                                                                                  | Tötung.   |       | Verletzung. |       | Tötung.          |       | Verletzung. |       | Tötung.        |       | Verletzung. |       |
|                                                                                                  | 1896.     | 1895. | 1896.       | 1895. | 1896.            | 1895. | 1896.       | 1895. | 1896.          | 1895. | 1896.       | 1895. |
| Überfahren von Fuhrwerken, Rollwagen und Draisinen . . . . .                                     | —         | —     | —           | —     | 1                | —     | 2           | 2     | —              | 1     | 2           | 11    |
| Infolge Scheuwerdens von Pferden bei der Fahrt von Zügen . . . . .                               | —         | —     | —           | —     | —                | —     | —           | —     | —              | —     | 3           | 5     |
| Ausgleiten von Fahrzeugen, Fehltreten beim Auf- und Absteigen . . . . .                          | —         | —     | 1           | 1     | 2                | 3     | 107         | 89    | —              | —     | —           | —     |
| Fehltreten beim Überschreiten und Begehen der Geleise . . . . .                                  | —         | —     | —           | 1     | —                | 1     | 47          | 49    | —              | —     | —           | —     |
| Springen auf und von im Gang befindlichen Fahrzeugen . . . . .                                   | 7         | 4     | 26          | 16    | 2                | 1     | 31          | 24    | —              | —     | 1           | —     |
| Unvorsichtiges Überschreiten der Geleise und Gehen in denselben . . . . .                        | 1         | 1     | —           | 3     | 11               | 8     | 33          | 40    | 31             | 20    | 35          | 28    |
| Unvorsichtiges Benehmen im fahrenden Zug Bei Mitwirkung von Drittpersonen beim Manöver . . . . . | 2         | 1     | 7           | 5     | 2                | 1     | 30          | 26    | —              | —     | —           | —     |
| Infolge unglücklichen Zufalls bei Manövern Beim An- und Abkuppeln von Fahrzeugen . . . . .       | —         | —     | —           | —     | 1                | 1     | 64          | 68    | 3              | 1     | 3           | 2     |
| Infolge verbotener oder unrichtig ausgeführter Manöver . . . . .                                 | —         | —     | —           | 1     | —                | —     | 16          | 8     | —              | —     | —           | —     |
| Beim Aus-, Ein- und Umlad von Gütern . . . . .                                                   | —         | —     | —           | —     | —                | 1     | 130         | 119   | —              | —     | —           | —     |
| Beim Schließen von Wagenthüren . . . . .                                                         | —         | —     | 12          | 17    | —                | —     | 32          | 43    | —              | —     | —           | —     |
| Augenverletzungen infolge Funkenwurfs der Lokomotiven . . . . .                                  | —         | —     | —           | —     | —                | —     | 28          | 15    | —              | —     | —           | —     |
| Aus andern Ursachen . . . . .                                                                    | —         | —     | 5           | 4     | 2                | 1     | 143         | 128   | —              | —     | 2           | 3     |

In selbstmörderischer Absicht haben sich 15 Personen getötet (1895 ebenfalls 15), 2 Personen (im Jahre 1895 1) wurden nur verletzt.

70 Fälle von im Berichtsjahr vorgekommenen Betriebsgefährdungen sind vom Bundesrat den kantonalen Gerichten zur Erledigung überwiesen worden, von denen

- 21 Fälle durch Verurteilung,
- 9   "   "   Freisprechung,
- 13   "   "   Sistierung der Untersuchung erledigt wurden,
- 27   "   noch pendent sind.

Von den im vorjährigen Bericht erwähnten 29 Pendenzen, zu denen sich noch 17 weitere Fälle gesellten, sind seither

- 22 Fälle durch Verurteilung,
- 9   "   "   Freisprechung,
- 13   "   "   Sistierung erledigt worden; 2 Fälle sind noch pendent.

Bei den Hilfsarbeiten des Eisenbahnbetriebes (innerer Betriebs-, Bahnunterhaltungs- und Werkstätten- etc.-Dienst) wurden

|                    | 1896 | gegen | 1895 |
|--------------------|------|-------|------|
| Tötungen . . . .   | 5    |       | 2    |
| Verletzungen . . . | 1731 |       | 1687 |

gemeldet.

Über die beim Betrieb im engern Sinn und bei den Hilfsarbeiten des Betriebes bezahlten Entschädigungen giebt die beiliegende Tabelle Auskunft.

Die letzte der Entschädigungsforderungen aus dem im Jahre 1891 stattgefundenen Eisenbahnunfall bei Mönchenstein ist im Berichtsjahre erledigt worden und stellt sich nun das Total der Entschädigungen wie folgt:

- Fr. 449,243. 75 einmalige Entschädigung und
- " 13,638. — jährliche Rente an die Hinterlassenen der 72 Getöteten;
- Fr. 843,199. 39 einmalige Entschädigung und
- " 17,800. — jährliche Rente an 180 Verletzte.

Der gleichen Jahres bei Zollikofen stattgehabte Eisenbahnunfall ist bis auf einen Fall erledigt und sind bis dahin bezahlt worden:

- Fr. 165,971. 52 einmalige Entschädigung und  
 „ 6,900. — jährliche Rente an die Hinterlassenen der  
 sämtlichen 18 damals Getöteten;  
 Fr. 455,287. 39 einmalige Entschädigung und  
 „ 4,929. — jährliche Rente an 123 Verletzte.

Beim Dampfschiffbetrieb sind laut den beim Departement eingegangenen Mitteilungen 34 (im Vorjahr 31) Schiffsbedienstete verletzt worden; den Tod durch Ertrinken fanden 1 Schiffsbediensteter und 2 Drittpersonen.

Bei den Hilfsarbeiten des Betriebes wurden 36 Personen (im Vorjahr 40) verletzt.

An Entschädigungen wurden bezahlt:

- Fr. 8706. 90 für 33 beim Betrieb im engeren Sinne verunglückte Angestellte; 2 Fälle sind noch pendent;  
 Fr. 2842. 08 an 35 bei den Hilfsarbeiten des Betriebes verunglückte Angestellte; 1 Fall ist noch pendent.

Im Berichtsjahre ist die letzte der aus der Montblanc-Katastrophe im Jahre 1892 resultierten Entschädigungsforderungen erledigt worden und stellt sich das Total der ausbezahlten Entschädigungen auf Fr. 360,416. 15 für 26 getötete und 1 verletzte Person.

### f. Vollziehung des Arbeitsgesetzes.

Die periodischen Vorlagen betreffend die Arbeitszeit und die Ruhetage des Eisenbahn- und Dampfschiffpersonals sind in üblicher Weise geprüft und da, wo besondere Verhältnisse es als gerechtfertigt erscheinen ließen, wie in frühern Jahren, Ausnahmeverfügungen im Sinne von Art. 6 des Gesetzes zugestanden worden.

Wie in frühern Jahren haben wir bei Bewilligung von Ausnahmen thunlichst darauf Rücksicht genommen, daß damit dem Personale ermöglicht werden konnte, seine Ruhepausen am Wohnorte zuzubringen, was zu dessen Wohlbefinden ganz wesentlich beiträgt. In dieser Richtung lassen die Anordnungen der Gesellschaften leider noch manches zu wünschen übrig, indem trotz öfteren Erinnerungen noch immer Diensteinteiler bestehen, gemäß welchen das Personal genötigt ist an 4—5 aufeinanderfolgenden Tagen außerhalb des Wohnortes zu übernachten und überhaupt im Turnus von mehreren Tagen weitaus der größte Teil der Ruhezeit auswärts zugebracht werden muß.

Die direkten Erhebungen haben auch im Berichtsjahre zahlreiche Unregelmäßigkeiten zu Tage gefördert, wobei wir aber doch

gegenüber den letzten Jahren eine Besserung konstatieren können. Immerhin mußten noch mehrere Gesellschaften ernstlich vermahnt und ihnen für den Fall, daß nicht Abhülfe getroffen werden sollte, die Anwendung der ganzen Schärfe des Gesetzes angedroht werden.

Wie schon früher sind auch im Berichtsjahre Fälle ermittelt worden, wo die Angestellten einen Teil der gesetzlichen Ruhetage von den Verwaltungen sich abkaufen ließen. Den betreffenden Verwaltungen wurde in Erinnerung gebracht, daß gemäß Art. 7 des Gesetzes der Verzicht der Angestellten auf die Dienstbefreiung unstatthaft sei und die Strafbarkeit der Widerhandlung nicht ausschließe.

An mehreren Orten war konstatiert worden, daß den Tagelöhnern beim Bahnunterhaltungsdienste, welche nur an den Werktagen im Dienste stehen, der Lohn nur für die wirklichen Arbeitstage, d. h. für sechs Wochentage ausgerichtet wird. Die betreffenden Bahnverwaltungen begründen diese Anordnung damit, daß jene Tagelöhner nur für die Werktagen angestellt seien und daß somit ein Lohnabzug für gesetzliche Ruhetage nicht stattfinde.

Anschließend an unsern letztjährigen Geschäftsbericht können wir heute konstatieren, daß nunmehr auch auf den Linien der Jura-Simplon-Bahn die Dauer der Dienstbereitschaft der Barrierenwärterinnen, von wenigen unbedeutenden Abweichungen abgesehen, auf 12 Stunden täglich reduziert ist.

Die Dampfschiffverwaltung in Lugano hat im Berichtsjahre die Absicht kundgegeben, einen großen Teil der ihren Angestellten nach Maßgabe des Gesetzes zukommenden Frei-Sonntage auf kantonale Feiertage zu verlegen. Von der Erwägung ausgehend, daß an vielen kantonalen Feiertagen der Güterdienst durch die Transportanstalten wie an Werktagen besorgt wird, und daß bei Anerkennung der sämtlichen kantonalen Feiertage als sonntägliche Ruhetage, die Angestellten mitunter erst nach längern Intervallen in den Genuß eines eigentlichen Frei-Sonntags gelangen würden, haben wir dahin entschieden, daß neben den allgemeinen Feiertagen: Neujahr, Charfreitag, Auffahrt und Weihnacht nur noch die im Transport-Reglement aufgeführten kantonalen Feiertage, an denen der Güterdienst auf den Stationen untersagt ist, hinsichtlich der Dienstbefreiung den Sonntagen gleich gehalten werden dürfen.

Die Untersuchung über die vom Verbands des Personals schweizerischer Transportanstalten angeregte Revision des Arbeitsgesetzes ist im Berichtsjahre zum Abschluß gelangt. Wir werden demnächst in der Lage sein, Ihnen diesbezüglich Bericht und Antrag zu unterbreiten.

## 7. Rechnungswesen und Statistik.

### a. Vollziehung des Rechnungsgesetzes von 1883.

Im Laufe des Berichtsjahres kamen die Rechnungen und Bilanzen pro 1895 zur Behandlung. Das Eisenbahndepartement hat die Rechnungsvorlagen von 77 Bahngesellschaften geprüft und dem Bundesrat zur Beschlußfassung unterbreitet. Mangels einer gesetzlichen Grundlage blieben, wie bisher, die Rechnungen von 7 Eisenbahnen, welche Kantonen, Gemeinden oder Privaten angehören, und diejenigen von 5 ausländischen Unternehmungen, welche Bahnlinsen auf Schweizergelbiet betreiben, von der staatlichen Kontrolle ausgeschlossen.

Die Prüfung der Baucontobelastungen gab in einigen Fällen zu besondern Erörterungen Anlaß. Die Differenzen konnten aber alle auf gütlichem Wege bereinigt werden, so daß die Anrufung des Bundesgerichtes nicht nötig war.

Wie gewohnt, geben wir nachstehend einige Angaben über die auf der „Baukostenrechnung“ und dem Conto der „zu amortisierenden Verwendungen“ vorgekommenen Bewegungen. Über die Ergebnisse des Bahnbetriebes und den Stand der Aktiven und Passiven der verschiedenen Unternehmungen giebt die vom Eisenbahndepartement alljährlich herausgegebene schweizerische Eisenbahnstatistik einläßliche Auskunft. Gemäß der beigefügten Tabelle beträgt der Bauconto mit Einschluß der Ausgaben für unvollendete Linien und Objekte für die im Inland domizilierten Unternehmungen (exklusive die dem Kanton Genf gehörende Linie Genève-Annemasse)

|                         |                   |
|-------------------------|-------------------|
| auf Ende 1894 . . . . . | Fr. 1,108,387,968 |
| auf Ende 1895 . . . . . | „ 1,134,493,147   |
| Vermehrung pro 1895     | Fr. 26,105,179    |

Diese Summe zerlegt sich wie folgt:

#### Verwendungen für alte Linien:

|                                               |                       |
|-----------------------------------------------|-----------------------|
| Bahnanlagen und feste Einrichtungen . . . . . | Fr. 6,997,012         |
| Rollmaterial . . . . .                        | „ 3,676,607           |
| Mobiliar und Gerätschaften . . . . .          | „ 284,038             |
|                                               | <u>Fr. 10,957,657</u> |

| Eisenbahnen.                   | Bauconto.               |                         |                            |                  |                         | Zu amortisieren. |            |              |                      |
|--------------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------------|------------------|-------------------------|------------------|------------|--------------|----------------------|
|                                | Ende 1894. <sup>1</sup> | Ende 1895. <sup>1</sup> | Nettoausgaben im Jahr 1895 |                  |                         | Ende 1894.       | Ende 1895. | Veränderung. |                      |
|                                |                         |                         | für alte Linien.           | für neue Linien. | Zusammen.               |                  |            | +            | -                    |
|                                | Fr.                     | Fr.                     | Fr.                        | Fr.              | Fr.                     | Fr.              | Fr.        | Fr.          | Fr.                  |
| Centralbahn                    | 124,837,473             | 125,554,012             | 716,539                    | —                | 716,539                 | 17,082,087       | 16,745,118 | 310,500      | 647,469              |
| Aargauische Südbahn            | 11,936,907              | 11,940,947              | 4,040                      | —                | 4,040                   | —                | —          | —            | —                    |
| Wohlen-Bremgarten              | 1,232,357               | 1,232,357               | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Gotthardbahn                   | 245,087,612             | 252,821,387             | 2,669,667                  | 5,064,108        | 7,733,775               | 15,060,188       | 15,650,188 | 1,135,465    | 545,465              |
| Jura-Simplon-Bahn              | 280,674,367             | 282,352,628             | 1,678,261                  | —                | 1,678,261               | 11,707,879       | 11,603,126 | 29,197       | 133,950              |
| Bödelibahn                     | 1,879,325               | 1,742,997               | — 136,328                  | —                | — 136,328               | 174,817          | 540,000    | 374,145      | 8,962                |
| Bière-Morges                   | —                       | 1,896,972               | —                          | 1,896,972        | 1,896,972               | —                | 23,288     | 23,288       | —                    |
| Bulle-Romont                   | 2,802,566               | 2,817,305               | 14,739                     | —                | 14,739                  | —                | —          | —            | —                    |
| Thunerseebahn                  | 5,158,043               | 5,136,803               | — 21,240                   | —                | — 21,240                | 1,162,987        | 1,164,013  | 1,026        | —                    |
| Val-de-Travers                 | 1,152,817               | 1,154,240               | 1,423                      | —                | 1,423                   | —                | —          | —            | —                    |
| Viège-Zermatt                  | 5,392,772               | 5,410,778               | 18,006                     | —                | 18,006                  | 248,396          | 236,396    | —            | 12,000               |
| Yverdon-Ste-Croix              | 2,835,562               | 2,892,709               | 57,147                     | —                | 57,147                  | —                | —          | —            | —                    |
| Nordostbahn                    | 199,032,601             | 208,296,583             | 5,397,462                  | 3,866,520        | 9,263,982               | 16,521,842       | 16,088,541 | 185,684      | <sup>2</sup> 618,985 |
| Bötzbergbahn                   | 28,881,906              | 29,087,648              | 205,742                    | —                | 205,742                 | —                | —          | —            | —                    |
| Vereinigte Schweizerbahnen     | 79,714,292              | 80,415,339              | 701,047                    | —                | 701,047                 | 7,772,959        | 7,418,869  | 98,310       | 452,400              |
| Toggenburgerbahn               | 4,000,000               | 4,000,000               | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Wald-Rüti                      | 1,287,918               | 1,286,918               | — 1,000                    | —                | — 1,000                 | —                | —          | —            | —                    |
| Emmenthalbahn                  | 5,021,717               | 5,066,451               | 44,734                     | —                | 44,734                  | —                | —          | —            | —                    |
| Jura Neuchâtelois              | <sup>3</sup> 6,372,649  | <sup>3</sup> 6,567,635  | 194,986                    | —                | 194,986                 | —                | —          | —            | —                    |
| Ponts-Chaux-de-Fonds           | 589,000                 | 589,000                 | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Neuchâtel-Boudry               | 873,270                 | 886,003                 | 12,733                     | —                | 12,733                  | 31,806           | 31,306     | 500          | 1,000                |
| Kriens-Luzern-Bahn             | 251,638                 | 259,584                 | 7,946                      | —                | 7,946                   | —                | —          | —            | —                    |
| Langenthal-Huttwil             | 1,125,033               | 1,188,888               | 63,855                     | —                | 63,855                  | 16,800           | 14,400     | —            | 2,400                |
| Huttwil-Wolhusen               | —                       | 1,967,492               | —                          | 1,967,492        | 1,967,492               | —                | 14,775     | 14,775       | —                    |
| Orbe-Chavornay                 | 431,731                 | 447,968                 | —                          | 16,237           | 16,237                  | 6,838            | 7,076      | 738          | 500                  |
| Seethalbahnhof                 | 1,509,958               | 2,025,105               | 65,303                     | 449,844          | 515,147                 | —                | 45,000     | 50,000       | 5,000                |
| Sihlthalbahn                   | 3,192,659               | 3,226,013               | 33,354                     | —                | 33,354                  | 45,101           | 45,101     | —            | —                    |
| Südostbahn                     | 12,515,794              | 12,558,065              | 42,271                     | —                | 42,271                  | 126,000          | 112,000    | —            | 14,000               |
| Tößthalbahn                    | 7,689,497               | 7,704,277               | 14,780                     | —                | 14,780                  | —                | —          | —            | —                    |
| Ütlibergbahn                   | 1,534,711               | 1,545,218               | 10,507                     | —                | 10,507                  | —                | —          | —            | —                    |
| Appenzellerbahn                | 4,031,799               | 4,037,187               | 5,388                      | —                | 5,388                   | —                | —          | —            | —                    |
| Appenzeller Straßenbahn        | 1,934,224               | 1,946,613               | 12,389                     | —                | 12,389                  | 17,000           | 15,000     | —            | 2,000                |
| Berner Oberlandbahnen          | 3,250,199               | 3,250,199               | —                          | —                | —                       | 177,442          | 198,995    | 43,972       | 22,419               |
| Schynige Platte-Bahn           | 2,918,413               | 1,732,970               | <sup>4</sup> -1,185,443    | —                | <sup>4</sup> -1,185,443 | 344,152          | —          | —            | <sup>5</sup> 344,152 |
| Birsigthalbahn                 | 898,969                 | 898,969                 | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Brenets-Loche                  | 902,479                 | 902,479                 | —                          | —                | —                       | 4,560            | 3,990      | —            | 570                  |
| Frauenfeld-Wyl                 | 704,369                 | 704,369                 | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Genève-Veyrier                 | 511,500                 | 503,505                 | — 7,995                    | —                | — 7,995                 | —                | —          | —            | —                    |
| Grütschalp-Mürren              | 593,165                 | 595,604                 | 2,439                      | —                | 2,439                   | 80,000           | 70,000     | —            | 10,000               |
| Lausanne-Echallens             | 1,333,286               | 1,306,159               | — 27,127                   | —                | — 27,127                | —                | —          | —            | —                    |
| Central Vaudois                | 528,860                 | 528,860                 | —                          | —                | —                       | 25,993           | 25,993     | —            | —                    |
| Rhätische Bahn                 | 6,950,635               | 6,978,843               | 28,208                     | —                | 28,208                  | 90,000           | 85,000     | —            | 5,000                |
| Rigi-Scheidegg-Bahn            | 65,500                  | 65,500                  | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Saïnelégier-Chaux-de-Fonds     | 1,675,499               | 1,681,617               | 6,118                      | —                | 6,118                   | 6,979            | 6,979      | —            | —                    |
| Sissach-Gelterkinden           | 383,372                 | 383,372                 | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Trametan-Tavannes              | 534,611                 | 537,128                 | 2,517                      | —                | 2,517                   | —                | —          | —            | —                    |
| Voies étroites Genève          | 6,451,323               | 6,529,989               | — 12                       | 78,678           | 78,666                  | 157,186          | 145,186    | —            | 12,000               |
| Waldenburgerbahn               | 410,884                 | 411,983                 | 1,099                      | —                | 1,099                   | —                | —          | —            | —                    |
| Arth-Rigibahn                  | 6,171,891               | 6,173,610               | 1,719                      | —                | 1,719                   | —                | —          | —            | —                    |
| Brien-Rothorn-Bahn             | 381,248                 | 381,248                 | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Generosobahn                   | 368,658                 | 368,658                 | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Glion-Naye                     | 2,184,855               | 2,211,390               | 26,535                     | —                | 26,535                  | 47,354           | 39,454     | 100          | 8,000                |
| Pilatusbahn                    | 2,314,944               | 2,317,350               | 2,406                      | —                | 2,406                   | —                | —          | —            | —                    |
| Rigibahn                       | 2,262,173               | 2,268,761               | 6,588                      | —                | 6,588                   | —                | —          | —            | —                    |
| Rorschach-Heiden               | 2,160,000               | 2,160,000               | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Wengernalpbahn                 | 4,272,394               | 4,470,668               | 198,274                    | —                | 198,274                 | 200,000          | 190,000    | 1,625        | 11,625               |
| Beatenbergbahn                 | 679,574                 | 680,657                 | 1,083                      | —                | 1,083                   | 10,000           | 6,000      | —            | 4,000                |
| Biel-Magglingen                | 450,000                 | 450,000                 | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Bürgenstockbahn                | 259,000                 | 259,000                 | —                          | —                | —                       | 9,000            | 6,750      | —            | 2,250                |
| Dolderbahn in Zürich           | —                       | 280,696                 | —                          | 280,696          | 280,696                 | —                | 8,000      | 8,698        | 698                  |
| Ecluse-Plan (Neuchâtel)        | 245,503                 | 245,503                 | —                          | —                | —                       | 5,600            | 4,200      | —            | 1,400                |
| Gießbachbahn                   | 161,000                 | 161,000                 | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Gütschbahn in Luzern           | 86,000                  | 123,163                 | 37,163                     | —                | 37,163                  | —                | 126,837    | 126,837      | —                    |
| Lausanne-Ouchy                 | 3,380,272               | 3,373,328               | — 6,944                    | —                | — 6,944                 | —                | —          | —            | —                    |
| Lauterbrunnen-Grütschalp       | 799,913                 | 800,475                 | 562                        | —                | 562                     | —                | —          | —            | —                    |
| Luganer Drahtseilbahn          | 187,006                 | 187,006                 | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Marzilibahn in Bern            | 70,842                  | 70,842                  | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Ragaz-Wartenstein              | 254,839                 | 255,318                 | 479                        | —                | 479                     | 7,274            | 6,365      | —            | 909                  |
| Salvatorebahn                  | 589,417                 | 589,417                 | —                          | —                | —                       | 34,500           | 30,000     | —            | 4,500                |
| St. Gallen-Mühleck             | 290,087                 | 290,087                 | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Stanserhornbahn                | 1,496,445               | 1,496,445               | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Territet-Glion                 | 613,625                 | 616,025                 | 2,400                      | —                | 2,400                   | 20,000           | 10,000     | —            | 10,000               |
| Zürichbergbahn                 | 259,762                 | 259,753                 | — 9                        | —                | — 9                     | —                | —          | —            | —                    |
| Basler Straßenbahnen           | —                       | 693,552                 | —                          | 693,552          | 693,552                 | —                | —          | —            | —                    |
| Berner Tramways                | 1,082,774               | 1,132,794               | —                          | 50,020           | 50,020                  | 8,435            | 9,464      | 2,529        | 1,500                |
| Centrale Zürichbergbahn        | —                       | 702,568                 | —                          | 702,568          | 702,568                 | —                | 1,000      | 1,632        | 632                  |
| Elektrische Straßenbahn Zürich | 707,087                 | 725,181                 | —                          | 18,094           | 18,094                  | 1,310            | 810        | —            | 500                  |
| Neuchâtel-St-Blaise            | 163,911                 | 183,567                 | —                          | 19,656           | 19,656                  | 25,876           | 10,203     | 4,102        | 19,775               |
| Stansstad-Stans                | 238,400                 | 238,400                 | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Tramway Bella vista            | 20,000                  | 20,000                  | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Tramway Mürren                 | 10,000                  | 10,000                  | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Tramways suisses               | 3,179,186               | 3,265,189               | 42,918                     | 43,085           | 86,003                  | 10,893           | —          | —            | 10,893               |
| Vevey-Chillon                  | 756,066                 | 756,066                 | —                          | —                | —                       | —                | —          | —            | —                    |
| Zürcher Tramways               | 1,197,834               | 1,208,762               | 10,928                     | —                | 10,928                  | —                | —          | —            | —                    |
| Total                          | 1,108,387,968           | 1,134,493,147           | 10,957,657                 | 15,147,522       | 26,105,179              | 71,241,254       | 70,739,423 | 2,413,123    | 2,914,954            |

Bemerkungen. <sup>1</sup> Im Bauconto sind einige unwesentliche Posten inbegriffen, deren Abschreibung noch stattzufinden hat. Außerdem sind demselben die von einzelnen Bahnen gemachten Ausgaben für unvollendete Linien und Objekte beigelegt. <sup>2</sup> Inbegriffen Fr. 8985, welche auf Baurechnung Eglisau-Schaffhausen übertragen worden sind. <sup>3</sup> Inbegriffen Fr. 100 für Mobilien, welche der Betriebsgesellschaft gehören. <sup>4</sup> Die Reduktion des Baucontos der Schynige Platte infolge Verkaufes an die Berner Oberlandbahnen beträgt Fr. 1,210,037. 62. Die letztern haben aber im Jahr 1895 Fr. 24,595. 20 auf die gekaufte Linie verwendet, weshalb die Differenz gegenüber dem vorjährigen Bestande nur Fr. 1,185,442. 42 ausmacht. <sup>5</sup> Dieser Posten repräsentiert nicht eine eigentliche Abschreibung, sondern ist infolge Liquidation der Gesellschaft zur Ausgleichung hier eingestellt worden.

**Ausgaben für neu eröffnete oder im  
Bau befindliche Linien:**

|                                               |                |
|-----------------------------------------------|----------------|
| Bahnanlagen und feste Einrichtungen . . . . . | Fr. 14,107,545 |
| Rollmaterial . . . . .                        | „ 957,965      |
| Mobiliar und Gerätschaften . . . . .          | „ 82,012       |
|                                               | <hr/>          |
|                                               | Fr. 15,147,522 |

Die hauptsächlichsten Verwendungen auf die alten, im Betrieb stehenden Linien umfassen die Kosten für Bahnhofumbauten (Luzern, Liestal und Zürich), für Anlage von Doppelgeleisen (Herzogenbuchsee-Zollikofen, Flüelen-Erstfeld, Biasca-Bellinzona, Bussigny-Cossonay) und für Vermehrung des Rollmaterials.

Der Anlagewert der Schynige Platte-Bahn erlitt eine Reduktion infolge des Verkaufs dieser Unternehmung an die Gesellschaft der Berner Oberlandbahnen.

Unter die im Bau befindlichen Linien zählen im Jahr 1895 nebst andern die Strecken Luzern-Immensee, Zug-Goldau, Thalwil-Zug, Eglisau-Schaffhausen und Lenzburg-Wildegg.

Die Anlagekosten der auf Schweizergebiet gelegenen ausländischen Bahnlinien sind nur teilweise bekannt und deshalb in der angeführten Zusammenstellung nicht enthalten.

Die Tilgungen auf dem „Conto der zu amortisierenden Verwendungen“ vollzogen sich vereinbarungsgemäß. Eine bemerkenswerte Erhöhung des Conto trat bei der Gotthardbahn ein durch Belastung von Fr. 1,135,465 als Unkosten auf der neuen Anleienskonsolidation. Die Einzelheiten des Amortisationscontos zeigt die beige gedruckte Tabelle.

### **b. Vollziehung des Hülfskassengesetzes.**

Im Jahre 1896 sind nach vorausgegangener Prüfung folgende Statuten von Hülfskassen vom Bundesrat genehmigt worden:

1. die Statuten der Krankenkasse für die Angestellten der Berner Tramway-Gesellschaft;
2. die Statuten der Krankenkasse für die Angestellten der Tramways lausannois;
3. ein Nachtrag zu den Statuten der Hülfs- und Pensionskasse für die Angestellten der Jura-Simplon-Bahn;
4. die Statuten der Dienstalterskasse für die Angestellten der Wengernalpbahn;

5. die Statuten der Krankenkasse der städtischen Straßenbahn Zürich;
6. die Statuten der Sparkasse für die Angestellten der Dolderbahn;
7. ein Regulativ für die Dienstalterskasse der Dolderbahn.

Die Dolderbahn und die Eisenbahngesellschaft Orbe-Chavornay, welche nach dem Wortlaut der Konzession verpflichtet sind, für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse zu errichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern, kamen ihren Verpflichtungen in letzterwähntem Sinne nach.

Verhandlungen betreffend Errichtung von Hilfskassen, resp. Revision von Hilfskassenstatuten haben im Berichtsjahre stattgefunden mit den Verwaltungen der Südostbahn, der Gotthardbahn, der Straßenbahn Frauenfeld-Wyl, der Centralen Zürichbergbahn, sowie der Linien Saignelégier-Chaux-de-Fonds und St. Gallen-Mühleck. Die Erledigung dieser Geschäfte fällt aber nicht ins Berichtsjahr.

Die im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten Einsprachen der Angestellten der Jura-Simplon-Bahn gegen die Inkraftsetzung der vom Bundesrate genehmigten Statuten der Hilfs- und Pensionskasse der Jura-Simplon-Bahn von 1895 wurden, nachdem der Bundesrat einen Nachtrag zu den genannten Statuten genehmigt hat, zurückgezogen. Dieser Nachtrag stützt sich auf einen zwischen der Bahnverwaltung und dem Personal abgeschlossenen Kompromiß, nach welchem vorläufig für eine Versuchsperiode von 6 Jahren jeder vor dem Jahre 1890 in Dienst getretene Beamte oder Angestellte der Jura-Simplon-Bahn nach Zurücklegung des 55. Altersjahres oder nach 25 Dienstjahren das Recht hat, die Pensionierung zu verlangen, selbst wenn der Gesundheitszustand ein längeres Verbleiben im Dienste noch zuließe.

Wir lassen in der Beilage noch eine Zusammenstellung der Bilanzen auf Ende 1895 für diejenigen Hilfskassen folgen, welche den Bestimmungen in Art. 2 und 3 des Hilfskassengesetzes unterstellt sind. Die in dieser Tabelle enthaltenen Angaben stützen sich teilweise noch auf versicherungstechnische Ermittlungen, welche in frühern Jahren gemacht worden sind.

Die der Centralbahn, Gotthardbahn und Nordostbahn gemäß Art. 3, Absatz 2, des Hilfskassengesetzes obliegenden versicherungstechnischen Neuberechnungen der Bilanzen auf Ende 1894 sind bis dahin noch nicht erfolgt; diese Verwaltungen wurden daher an die Einlieferung neuer Bilanzen erinnert. Auf Ende 1895 sind gleiche Berechnungen auch von der Jura-Simplon-Bahn, den Vereinigten Schweizerbahnen und der Seethalbahn vorzunehmen.

# Bilanzen der Hilfskassen auf Ende 1895.

Zu Seite 804.

| Bezeichnung der Kassen.                                                                                                | Letzte<br>versicherungs-<br>technische<br>Berechnung<br>auf 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                                                             | 4,297,224                | 1,831,387 | 6,128,611             | 6,128,611             | —        | 6,128,611              |
| 2. Unterstützungs- und Pensionskasse für die Beamten und Angestellten der Gott-hardebahn . . . . .                     | 1889                                                             | 2,935,802                | —         | 2,935,802             | 2,935,802             | —        | 2,935,802              |
| 3. Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten der Jura-Simplon-Bahn . .                                             | 1890                                                             | 7,115,504                | 1,172,100 | 8,287,604             | 8,287,604             | —        | 8,287,604              |
| 4. Gegenseitige Kranken- und Unter-stützungskasse für die ständigen Arbeiter und Bediensteten der Jura-Simplon-Bahn    | 1890                                                             | 298,666                  | 29,881    | 328,547               | 328,547               | —        | 328,547                |
| 5. Pensions- und Hilfskasse für die Angestellten der Nordostbahn . . . . .                                             | 1889                                                             | 5,900,543                | 2,452,273 | 8,352,816             | 8,352,816             | —        | 8,352,816              |
| 6. Hilfskasse für die Beamten und Ange-stellten der Vereinigten Schweizerbahnen                                        | 1890                                                             | 1,446,424                | 2,522,566 | 3,968,990             | 3,968,990             | —        | 3,968,990              |
| 7. Hilfskasse für die Beamten und Ange-stellten der Emmenthalbahn . . . . .                                            | 1894                                                             | 204,178                  | —         | 204,178               | 179,345               | 24,833   | 204,178                |
| 8. Hilfskasse für die Beamten und Ange-stellten der Seethalbahn . . . . .                                              | 1890                                                             | 44,403                   | —         | 44,403                | 42,391                | 2,012    | 44,403                 |
| 9. Unterstützungs- und Pensionskasse für die Angestellten der Dampfschiffgesell-schaft des Vierwaldstättersees . . . . | 1894                                                             | 320,893                  | 94,478    | 415,371               | 415,371               | —        | 415,371                |
| 10. Hilfskasse für die Beamten und Ange-stellten der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienersees . . . .       | 1892                                                             | 138,770                  | 53,141    | 191,911               | 191,911               | —        | 191,911                |
| Zusammen . . . . .                                                                                                     |                                                                  | 22,702,407               | 8,155,826 | 30,858,233            | 30,831,388            | 26,845   | 30,858,233             |

### **c. Vollziehung des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1878 betreffend die Sicherstellung des Hilfskassenfonds und der Barkautionen der Eisenbahngestellten.**

Im Jahre 1896 sind die Rechnungen und Bilanzen betreffend das Jahr 1895 eingelangt und geprüft worden. Das Vermögen der Pensionskassen der Eisenbahnen betrug Ende 1895 Fr. 21,944,078. Davon waren Fr. 265,885 oder 1,21 % noch in den Passiven der Gesellschaftsbilanzen inbegriffen und im Sinne des Gesetzes vom Vermögen der Gesellschaften auszuseiden. Das Vermögen der Krankenkassen, Sparkassen und Unterstützungsfonds bezifferte sich auf Ende 1895 auf Fr. 1,214,355. Hiervon waren in den Passiven der Gesellschaftsbilanzen inbegriffen Fr. 58,374 oder 4,81 %. Die Barkautionen des Personals betrugen Ende 1895 Fr. 1,255,240, wovon Fr. 15,737 oder 1,25 % noch nicht ausgeschieden waren.

### **d. Versicherungsverträge.**

Die Straßenbahn Neuchâtel-St. Blaise und die Dolderbahn, welche konzessionsmäßig verpflichtet sind, das Personal resp. das Personal und die Reisenden gegen Unfall bei einer Anstalt zu versichern, haben bezügliche Verträge abgeschlossen und diese dem Bundesrate vorgelegt.

Zum Abschluß gleicher Versicherungen wurden aufgefordert die Verwaltungen der Seethalbahn und der Centralen Zürichbergbahn.

### **e. Eisenbahnstatistik.**

Die Statistik für das Jahr 1894 ist Ende März 1896 zur Ausgabe gelangt; die Mitteilungen pro 1895 werden auf Ende März 1897 erscheinen.

### **f. Vollziehung des neuen Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.**

Die Vollziehung dieses Gesetzes begann unterm 2. November mit einer Einladung an die Gesellschaften der Centralbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen, der Jura-Simplon-Bahn und der Nordostbahn, die in Art. 3 vorgesehenen Rechnungsausweise über Reinertrag und Anlagekapital für die abgelaufenen Jahre der 10jährigen Rechnungsperiode dem Bundesrate einzureichen. Für die Nordostbahn wurde die Vorlage sektionsweiser Nachweise verlangt, weil eine Zusammenfassung der einzelnen Konzessions-

strecken zu einem einheitlichen Ganzen nicht vereinbart werden konnte. Bei den drei übrigen Unternehmungen haben diese Berechnungen je das ganze Netz zu umfassen.

Am 10. November erging sodann an alle Bahnunternehmungen, welche den Bestimmungen in Art. 11 und 12 des Gesetzes betreffend Anlage eines Erneuerungsfonds unterstellt sind, die Aufforderung, dem Bundesrate bis Ende Januar 1897 bestimmte und näher begründete Vorschläge über die jährlichen Einlagen in diesen Fonds vorzulegen.

Von seiten der oben erwähnten vier Hauptbahnen sind Nachweise auf Ende des Jahres, bzw. auf Anfang des Jahres 1897 eingereicht worden. Die Prüfung der Vorlagen und die zu einer gütlichen Verständigung über vorhandene Differenzpunkte erforderlichen Unterhandlungen werden im Jahre 1897 erfolgen.

### **C. Kontrolle über die Dampfschiffe und andere mit Motoren versehene Schiffe.**

Wie hiervor unter A. Allgemeines, 2. Gesetze, Verordnungen etc., bereits erwähnt, hat der Bundesrat im Berichtsjahr eine Verordnung erlassen, welche die Kontrolle der Dampfschiffe und anderer Motorschiffe mit regelmäßigem und periodischem Personentransport zum Gegenstande hat, und das Post- und Eisenbahndepartement mit der Ausführung der Bestimmungen dieser Verordnung beauftragt.

Bei Aufstellung der Verordnung glaubten wir den in Art. 7 und 8 des Postregalgesetzes gebrauchten Ausdruck „Dampfschiffe“ dahin auslegen zu müssen, daß der Gesetzgeber hierunter alle mit Motoren bewegten Schiffe im Auge hatte. Es war diese Annahme um so eher zulässig, als Art. 8 des Gesetzes lautet: Dampfschiffe, Luftseilbahnen und andere Transportanstalten mit Motorenbetrieb . . . . . Dagegen wurde davon abgesehen, auch die Segel- und Ruderschiffe in den Bereich der Verordnung zu ziehen, zumal es schwierig wäre, passende einheitliche Bestimmungen auch für Fahrzeuge dieser Kategorie aufzustellen und noch schwieriger, ja fast unmöglich, eine richtige Kontrolle über die Einhaltung der Vorschriften durch die Organe des Bundes durchzuführen.

Wir haben die vorgesehene Aufsicht durch den Bund über die Dampfschiffe auch in der Weise beschränkt, daß wir derselben nur die dem gewerbsmäßigen Personen- und Gütertransport dienenden Schiffe unterstellt haben, immerhin in der Meinung, daß

der Begriff „gewerbsmäßig“ in weiterem Sinne auszulegen sei und die Vorschriften der Verordnung z. B. auch auf kleine Motorboote, die der Eigentümer gegen Entgelt für Vergnügungsfahrten und für kürzere Dauer vermietet, Anwendung zu finden haben.

Hiervon ausgenommen sind dagegen Dampf- und andere Motorenschiffe, welche lediglich private Fahrten ausführen.

Wenn wir die Kontrolle auch auf die dem gewerbsmäßigen Gütertransport dienenden Schiffe ausgedehnt haben, so geschah es namentlich deswegen, weil damit eine Fürsorge für Leben und Sicherheit der Bemannung solcher Schiffe geschaffen wird, wie sie in andern Betrieben für das Personal längst eingeführt ist und daher wohl als zeitgemäß betrachtet werden kann.

Für die Schiffe, welche überhaupt unter die Vorschriften der Verordnung fallen, übt der Bund die Aufsicht in Bezug auf den Bau, die Ausrüstung und den Unterhalt derselben aus. Ebenso im allgemeinen über die für die Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit der Schiffe notwendigen Requisite, während den Kantonen, immerhin unter Vorbehalt des Eingreifens des Bundes, der Erlaß der erforderlichen Vorschriften über Fahrordnung und Schiffspolizei (einschließlich Signal- und Hafenordnung) und die Obsorge für Handhabung dieser Vorschriften überlassen bleiben.

Diese Beordnung steht im Einklang mit Art. 8 des Postregalgesetzes, welcher die Dampfschiffe insbesondere bezüglich ihrer technischen Einrichtungen und ihrer Verkehrsbedingungen der Kontrolle des Bundes unterstellt, und rechtfertigt sich durch den Umstand, daß dem Bunde die nötigen polizeilichen Organe zur Überwachung der Fahrordnung und Schiffspolizei fehlen würden.

Dabei setzen wir voraus, daß die von den Kantonen ausgehenden Vorschriften über Fahrordnung und Schiffspolizei (Art. 38) auch auf die Segel- und Ruderschiffe, sowie die oben erwähnten Privatmotorenschiffe ausgedehnt werden und daß die Überwachung der Ausführung dieser Vorschriften den kantonalen Organen obliege.

In Bezug auf die weitem Bestimmungen verweisen wir auf die Verordnung selbst und betonen noch, daß dieselbe am 1. Juni des Berichtsjahres in Kraft getreten ist.

Es ist nicht zu verkennen, daß die Verordnung in mehrfacher Beziehung bedeutend in die bestehenden Verhältnisse eingreift und einzelne Verwaltungen ohne Zweifel zu Maßregeln nötigen wird, deren Durchführung nicht nur erhebliche Opfer, sondern auch erheblichen Zeitaufwand erfordern wird. Um diesfalls den Schiffsbesitzern angemessen entgegenzukommen, ist für schon bestehende Schiffe eine Frist bis 1. Juni 1898 gewährt.

In Bezug auf die vorgeschriebenen Betriebsbewilligungen haben wir verfügt, daß die von den kantonalen Behörden erteilten als erstmaliger Ausweis genügen, daß aber im übrigen die betreffenden Schiffe vom Inkrafttreten der Verordnung an den Bestimmungen der letztern unterworfen seien.

Gestützt auf Art. 42 ff. der Verordnung sind im Berichtsjahre Konzessionen für den regelmäßigen und periodischen Personentransport erteilt worden an:

die Gesellschaft für die Dampfschiffahrt auf dem Genfersee, Lausanne; Louis Trüb & Cie., Schiffbauer in Genf;

die Gesellschaft für die Dampfschiffahrt auf dem Jouxsee, Sentier;

die Gesellschaft für die Dampfschiffahrt auf dem Neuenburger- und Murtensee, Neuenburg;

die Dampfschiffgesellschaft Union, Erlach;

die Dampfschiffgesellschaft für den Thuner- und Brienzersee, Thun;

die Gesellschaft für die Dampfschiffahrt auf dem Luganersee, Lugano;

die Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstätter- und Zugersees, Luzern;

die Dampfschiffgesellschaft des Hallwylersees, Meisterschwanden;

die Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Ägerisee, Unterägeri;

die Schweizerische Nordostbahn, Zürich (Zürichsee und Bodensee);

die Zürcher Dampfbootgesellschaft, Zürich;

die Dampfbootgesellschaft Wädensweil, Wädensweil;

die Dampfschiffgesellschaft für den Greifensee, Maur;

die schweizerische Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein, Schaffhausen.

Bei Erteilung der Konzessionen wurde das Recht vorbehalten, Maximaltaxen festzusetzen.

Zu Ende des Berichtsjahrs waren 5 Konzessionsgesuche, wovon 4 für den Genfersee und eines für den obern Zürichsee, noch unerledigt.

Im ganzen waren auf diesen Zeitpunkt 149 Schiffe, nämlich

110 Dampfschiffe,

19 Potrolmotorenschiffe,

7 Naphtamotorenschiffe,

12 Benzinmotorenschiffe und

1 Accumulatorenschiff

zu Transporten für gewerbliche Zwecke auf den schweizerischen Gewässern ermächtigt.

Diese Schiffe verteilten sich auf die verschiedenen Seen wie folgt:

|                            | Schiffe für Personen-<br>und Gütertransport. | Schiffe ausschließlich<br>für Gütertransport. |
|----------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Genfersee . . . . .        | 30                                           | 3                                             |
| Jouxsee . . . . .          | 1                                            | —                                             |
| Neuenburger- und Murtensee | 4                                            | —                                             |
| Bielensee . . . . .        | 2                                            | —                                             |
| Thunersee . . . . .        | 6                                            | —                                             |
| Brienzersee . . . . .      | 5                                            | —                                             |
| Luganersee . . . . .       | 6                                            | —                                             |
| Vierwaldstättersee . . . . | 22                                           | 14                                            |
| Zugersee . . . . .         | 2                                            | 2                                             |
| Hallwylersee . . . . .     | 2                                            | —                                             |
| Ägerisee . . . . .         | 1                                            | —                                             |
| Zürichsee . . . . .        | 19                                           | 7                                             |
| Greifensee . . . . .       | 2                                            | —                                             |
| Wallensee . . . . .        | 1                                            | —                                             |
| Malojasee . . . . .        | 1                                            | —                                             |
| Bodensee . . . . .         | 8                                            | 7                                             |
| Untersee und Rhein . . . . | 4                                            | —                                             |

Von diesen Schiffen besitzen 72 durch das Eisenbahndepartement ausgestellte Betriebsbewilligungen, während bei 77 Schiffen die bestehenden kantonalen Bewilligungen als gültig anerkannt wurden.

Die sämtlichen Schiffe sind von unsern Organen untersucht worden. Doch mußte sich diese Untersuchung bei den meisten auf eine äußere, während des Betriebes vorgenommene Inspektion, beschränken. Gründliche innere Untersuchungen bei überall zugänglicher Schaale wurden bis jetzt bei 20 Dampfschiffen vorgenommen, während die Zahl der überhaupt vorgenommenen Schiffsuntersuchungen 180 beträgt.

Diese Untersuchungen gaben zu zahlreichen Aussetzungen bezüglich der Schiffe und deren meist sehr mangelhaften Ausrüstung Anlaß, und es wurden die bezüglichlichen Berichte den betreffenden Verwaltungen bezw. Besitzern zur Nachachtung übermittelt.

In einem Falle konnte die Betriebsbewilligung wegen mangelhaften Zustandes des Schiffes nicht erteilt werden. In zwei Fällen wurde die auf kurze Zeit erteilte provisorische Betriebsbewilligung nach Ablauf nicht erneuert, da inzwischen die als nötig erachteten Reparaturen nicht durchgeführt worden waren.

Der auf dem Zürichsee erfolgte Untergang eines kleinen Schleppdampfers ist der mangelhaften Beachtung der bestehenden polizeilichen Vorschriften zuzuschreiben.

Die Untersuchung der Dampfkessel geschieht auch fernerhin durch die Organe des Vereins schweizerischer Dampfkesselbesitzer. Immerhin wirken unsere Kontrollingenieure bei den wichtigern innern Untersuchungen der Schiffskessel und bei der Erprobung neu erstellter Kessel mit.

Die Schiffsverordnung bestimmt, daß an den für den regelmäßigen Personenverkehr bestimmten Haltestellen der Dampfschiffe solidgebaute Landungsbrücken zu errichten sind. Wir haben auch diesem Punkte besondere Aufmerksamkeit geschenkt und eine gründliche Untersuchung sämtlicher Landungsbrücken auf schweizerischem Gebiet angeordnet.

Im ganzen wurden von unsern technischen Organen nachfolgende Landungseinrichtungen untersucht:

|                           | Qual-<br>mauern<br>mit<br>Anlege-<br>pfählen. | Stein-<br>damm,<br>zugleich<br>Steg. | Eiserne<br>Stege. | Hölzerne<br>Stege. | Ponton<br>mit<br>Steg. |
|---------------------------|-----------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------|--------------------|------------------------|
| Genfersee . . . . .       | —                                             | 5                                    | 33                | 4                  | 2                      |
| Jouxsee . . . . .         | —                                             | —                                    | —                 | 2                  | —                      |
| Neuenburger und Murtensee | 1                                             | 1                                    | 5                 | 14                 | —                      |
| Bielersee . . . . .       | —                                             | —                                    | 1                 | 8                  | —                      |
| Thunersee . . . . .       | 7                                             | —                                    | 1                 | 1                  | —                      |
| Brienzersee . . . . .     | 8                                             | —                                    | —                 | 1                  | —                      |
| Luganersee . . . . .      | —                                             | 1                                    | 4                 | 9                  | —                      |
| Langensee . . . . .       | —                                             | 3                                    | 1                 | —                  | —                      |
| Vierwaldstättersee . .    | 3                                             | 11                                   | 16                | 10                 | —                      |
| Zugersee . . . . .        | 1                                             | —                                    | —                 | 7                  | —                      |
| Hallwylersee . . . . .    | —                                             | —                                    | —                 | 4                  | —                      |
| Ägerisee . . . . .        | —                                             | —                                    | —                 | 5                  | —                      |
| Zürichsee . . . . .       | —                                             | 2                                    | 10                | 14                 | 16                     |
| Greifensee . . . . .      | —                                             | 1                                    | —                 | 5                  | —                      |
| Wallensee . . . . .       | —                                             | —                                    | —                 | —                  | —                      |
| Malojasee . . . . .       | —                                             | —                                    | —                 | 7                  | —                      |
| Bodensee . . . . .        | 3                                             | —                                    | 2                 | 1                  | —                      |
| Untersee und Rhein .      | 4                                             | —                                    | 2                 | 3                  | —                      |
| Im ganzen                 | 27                                            | 24                                   | 75                | 95                 | 18                     |

Diese Untersuchungen haben ergeben, daß die Landungseinrichtungen vielfach mangelhaft sind und die nötige Garantie für Sicherheit nicht zu bieten scheinen. Wir haben überall auf beförderliche Abhülfe gedrungen und wo dies nötig erschien, die teilweise Absperrung der zu schwachen Stege verlangt. In drei Fällen sahen wir uns genötigt, die Benutzung der in Frage kommenden Landungsstellen bis nach Errichtung sicherer Ländten gänzlich zu untersagen.

Bei einer Anzahl auffälliger Stege, die nicht mehr benützt werden, haben wir die gänzliche Entfernung verlangt, um Unglücksfälle bei ausnahmsweiser Benützung, die nicht ganz ausgeschlossen erschien, zu verhüten.

Auf dem Langensee sind noch Kahnstationen vorhanden ohne Landungssteg, welche Art des Anlandens nach der Verordnung für gewöhnlich nicht zulässig ist. Wir werden daher auf die Erstellung von Landungsstegen dringen.

## II. Postverwaltung.

### I. Allgemeines.

|                                      |                    |
|--------------------------------------|--------------------|
| Die Einnahmen der Postverwaltung be- |                    |
| tragen im Jahr 1896 . . . . .        | Fr. 27,721,842. 29 |
| die Ausgaben . . . . .               | „ 25,173,971. 97   |

Es ergibt sich mithin ein Reinertrag von . Fr. 2,547,870. 32 während das Budget pro 1896 nur einen solchen von Fr. 1,234,500 und unter Berücksichtigung der Fr. 55,000 betragenden Nachkredite einen solchen von Fr. 1,179,500 vorsah. Es erzeugt sich gegenüber dem budgetierten Reinertrag, unter Berücksichtigung der bewilligten Nachkredite, ein Mehrertrag von Fr. 1,368,370. 32. Derselbe setzt sich zusammen aus folgenden Abweichungen vom Budget:

|                          |                 |
|--------------------------|-----------------|
| Mehreinnahmen . . . . .  | Fr. 930,842. 29 |
| Minderausgaben . . . . . | „ 437,528. 03   |

Total Fr. 1,368,370. 32

Der Hauptposten der Mehreinnahmen entfällt auf die Rubrik „Wertzeichen“ und somit auf die Verkehrszunahme. Die Einnahme aus dem Wertzeichenverkauf beläuft sich im Berichtsjahre auf Fr. 22,976,075. 57; budgetiert war ein Betrag von Fr. 22,300,000, wobei die Einnahme des Jahres 1895 und eine auf Grund der Verkehrszunahme der letzten Jahre berechnete Vermehrung um 4,5 % als Basis für die Berechnung angenommen worden war. Die Mehreinnahme aus dem Wertzeichenverkauf beläuft sich mithin auf Fr. 676,075. 57.

Die Reinertragnisse aus dem Postbetriebe betrugen in den letzten zehn Jahren:

|                |                   |
|----------------|-------------------|
| 1887 . . . . . | Fr. 1,532,545. 09 |
| 1888 . . . . . | „ 1,754,259. 06   |
| 1889 . . . . . | „ 2,292,841. 44   |
| 1890 . . . . . | „ 2,271,362. 23   |
| 1891 . . . . . | „ 1,686,897. 47   |
| 1892 . . . . . | „ 912,949. 84     |
| 1893 . . . . . | „ 1,389,446. 92   |
| 1894 . . . . . | „ 1,400,182. 67   |
| 1895 . . . . . | „ 1,452,492. 72   |
| 1896 . . . . . | „ 2,547,870. 32   |

Der Reinertrag des abgelaufenen Jahres ist mithin in dieser Dekade der höchste.

Wir glauben nicht fehl zu gehen, wenn wir diese Erscheinung auf die im Berichtsjahr sich geltend gemachte Besserung in der allgemeinen Geschäftslage zurückführen. Die Postverwaltung steht als Verkehrsanstalt mit der Geschäftslage in engem Kontakt. Eine Besserung der letztern wirkt sofort im Sinne der Vermehrung ihrer Einnahmen auf sie ein, während andererseits eine Geschäftsstockung eine gegenteilige Wirkung auszuüben nicht verfehlt.

Wir wollen nicht unterlassen, die Thatsache zu erwähnen, daß trotz der regnerischen Witterung während des Verlaufs der Fremdensaison die Poststellen an Fremdenzentren und wichtigeren Kurorten einen Ausfall in den Einnahmen gegenüber dem Vorjahre nicht verzeigten.

Wir werden uns im Rechnungsbericht des nähern über die Postverwaltungsrechnung des Jahres 1896 aussprechen und die Abweichungen vom Budget im einzelnen Fall begründen.

Um einen Überblick über die Zunahme und Entwicklung des Postverkehrs zu geben, lassen wir hiernach in Form einer Tabelle einen Auszug aus der in besonderer Ausgabe erscheinenden „Allgemeinen Post- und Telegraphenstatistik“ folgen. Wir beschränken uns hierbei auf die hauptsächlichsten Angaben.

# Auszug aus der Statistik der Postverwaltung.

|                                                                            | Anzahl     |            |
|----------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
|                                                                            | 1896       | 1895       |
| <b>Postbureaux</b> . . . . .                                               | 1,498      | 1,497      |
| <b>Postablagen, rechnungspflichtige</b> . . . . .                          | 1,187      | 1,127      |
| " nicht rechnungspflichtige . . . . .                                      | 713        | 732        |
| <b>Agenturen im Auslande</b> . . . . .                                     | 13         | 13         |
| <b>Beamte</b> . . . . .                                                    | 2,953      | 2,851      |
| <b>Bedienstete</b> (Ablagehalter, Briefträger, Kondukteure etc.) . . . . . | 5,353      | 5,078      |
| <b>Zahl der beförderten Reisenden</b> . . . . .                            | 1,165,220  | 1,108,042  |
| <b>Briefpost:</b>                                                          |            |            |
| Interner Verkehr:                                                          |            |            |
| Briefe . . . . .                                                           | 83,723,332 | 82,047,073 |
| Postkarten . . . . .                                                       | 16,994,390 | 16,005,544 |
| Drucksachen . . . . .                                                      | 29,614,535 | 25,370,248 |
| Warenmuster . . . . .                                                      | 902,362    | 1,373,692  |
| Zeitungen . . . . .                                                        | 92,398,055 | 91,482,098 |
| Rekommandierte Briefpostsendungen . . . . .                                | 1,925,293  | 1,970,715  |
| Zahlungsbefehle u. Konkursandrohungen . . . . .                            | 205,948    | 196,832    |
| Gerichtliche Akten . . . . .                                               | 32,806     | 30,037     |
| Verkehr mit dem Auslande:                                                  |            |            |
| Briefe . . . . . Versand                                                   | 16,645,423 | 16,311,594 |
| Postkarten . . . . . "                                                     | 6,541,405  | 5,346,783  |
| Drucksachen . . . . . "                                                    | 6,301,412  | 6,532,721  |
| Warenmuster . . . . . "                                                    | 873,958    | 799,305    |
| Geschäftspapiere . . . . . "                                               | 113,548    | 103,350    |
| Rekommandierte Briefpostgegenstände . . . . . "                            | 898,685    | 748,303    |

|                                              |           | 1896       |                       | 1895       |                       |
|----------------------------------------------|-----------|------------|-----------------------|------------|-----------------------|
|                                              |           | Anzahl     | Wert,<br>resp. Betrag | Anzahl     | Wert,<br>resp. Betrag |
|                                              |           |            | Fr.                   |            | Fr.                   |
| <b>Geldanweisungen:</b>                      |           |            |                       |            |                       |
| Interner Verkehr . . . . .                   |           | 4,418,124  | 488,014,283           | 4,168,591  | 457,500,756           |
| Verkehr mit dem Auslande . . . . .           | { Versand | 619,288    | 25,696,603            | 530,941    | 22,710,969            |
|                                              | { Empfang | 321,330    | 16,082,430            | 315,962    | 15,596,994            |
| <b>Fahrpost:</b>                             |           |            |                       |            |                       |
| Interner Verkehr . . . . .                   |           | 14,503,772 | 1,400,542,618         | 13,744,922 | 1,543,279,497         |
| Verkehr mit dem Auslande (inkl. Poststücke — | { Versand | 1,264,142  | 111,233,045           | 1,180,174  | 111,908,697           |
| colis postaux) . . . . .                     | { Empfang | 2,247,337  | 54,155,977            | 1,996,711  | 62,817,990            |
|                                              | { Transit | 515,767    | 19,720,781            | 460,218    | 22,024,511            |
| <b>Nachnahmen:</b>                           |           |            |                       |            |                       |
| Interner Verkehr . . . . .                   |           | 5,946,492  | 38,430,048            | 5,227,579  | 34,951,407            |
| Verkehr mit dem Auslande . . . . .           | { Versand | 92,682     | 1,778,380             | 105,460    | 1,758,703             |
|                                              | { Empfang | 220,890    | 4,575,472             | 190,658    | 3,651,704             |
| <b>Einzugsmandate:</b>                       |           |            |                       |            |                       |
| Interner Verkehr . . . . .                   |           | 612,830    | 54,710,720            | 541,050    | 49,686,980            |
| Verkehr mit dem Auslande . . . . .           | { Versand | 10,117     | —                     | 11,170     | —                     |
|                                              | { Empfang | 85,569     | 4,092,701             | 78,435     | 3,758,187             |

Wir bemerken zu diesen Angaben folgendes:

Die Verminderung der nicht rechnungspflichtigen Postablagen ist nicht etwa darauf zurückzuführen, daß eine Anzahl dieser Dienststellen aufgehoben worden wäre, sondern dieselbe ist nur entstanden, weil eine Zahl dieser Ablagen, um sie dem Publikum dienstbarer zu machen, in rechnungspflichtige Stellen umgewandelt worden ist.

In der Zahl der beförderten Reisenden, sowie im internen Postverkehr (Sachentransport) erzielt sich gegenüber dem Vorjahre überall, bei allen Sendungskategorien, eine Zunahme mit Ausnahme der Warenmuster und der rekommandierten Briefe, sowie des Wertbetrags bei den internen Fahrpoststücken. Am erheblichsten ist diese Zunahme bei den Briefen (1,676,259), den Postkarten (988,846), den Drucksachen (4,244,287), den Zeitungen (915,957), den Geldanweisungen (249,533), den Fahrpoststücken (758,850) und den Nachnahmen (718,913). Eine starke Verminderung erzielt sich bei den Warenmustern (471,329); wir können uns momentan nicht in bestimmter Weise darüber äußern, ob dieselbe einen tatsächlichen Hintergrund hat, oder ob sie nur eine scheinbare, die auf Zufälligkeiten während der Zählungsperiode zurückzuführen wäre, ist. Wir werden der Sache noch näher treten und müssen uns vorbehalten, bei Erstattung des Geschäftsberichts pro 1897 weitere Auskunft zu erteilen. Von weniger Belang ist die Abnahme bei den rekommandierten Briefen (45,422) und von keinem Belang ist dieselbe beim Wert der internen Fahrpoststücke. Diese letztere ist nämlich lediglich in dem Umstande zu suchen, daß sich das Publikum immer mehr daran gewöhnt, die Warenpakete der Post ohne Wertdeklaration zum Transport zu übergeben. Mit diesem Verfahren spricht das Publikum der Verwaltung indirekt sein Vertrauen in ihre Transportleistungen aus.

Im Verkehr mit dem Auslande hat sich im Berichtsjahr die Zahl der beförderten Sendungen überall ganz erheblich vermehrt mit Ausnahme der Drucksachen, der versandten Nachnahmen und der versandten Einzugsmandate. Die Abnahme bei diesen Sendungskategorien ist indessen eine unwesentliche und alle Anzeichen lassen darauf schließen, daß dies nur eine vorübergehende Erscheinung sei, der eine tiefere Ursache nicht zu Grunde liegt. Bei den Fahrpoststücken (inklusive Poststücken) ist die nämliche Wahrnehmung zu machen wie im internen Verkehr, d. h. die Zahl der beförderten Sendungen hat erheblich zugenommen, dagegen ist der deklarierte Gesamtwert zurückgegangen. Es liegen hier die nämlichen Gründe vor wie im internen Verkehr.

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

1. Auf die Dezembersession der Bundesversammlung vom Jahre 1895 langte eine Petition des Vereins Schweizerischer Post-, Telegraphen- und Zollangestellter ein, dahingehend, es seien die Bestimmungen über Ausrichtung von Entschädigungen bei Unfällen des Postpersonals im Dienste auf das Personal der Zoll- und Telegraphenverwaltung auszudehnen.

Die Bundesversammlung hat diese Petition dadurch erledigt, daß sie den Budgetkredit der Postverwaltung für Ausrichtung von Entschädigungen an das Postpersonal bei Unfällen im Dienst pro 1896 von Fr. 8000 auf Fr. 12,000 erhöht hat, in der Absicht, der Petition zu entsprechen. Für das Jahr 1896 ist die Angelegenheit so geordnet worden, daß aus dem Kredit von Fr. 12,000, der der Postverwaltung eingeräumt war, die Entschädigungen an das Post- und Telegraphenpersonal bestritten wurden; die Zollverwaltung dagegen wurde ermächtigt, allfällige Entschädigungen an ihr Personal aus dem Kredit für Besoldungen und Besoldungsnachgüsse zu schöpfen.

2. Mit Eingabe, datiert vom 15. Dezember 1895, richtete der Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten eine Petition an den Bundesrat zu Händen der h. Bundesversammlung über die Revision des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten vom 27. Juni 1890. Es werden in dieser Petition folgende Begehren gestellt:

- a. Reduktion der Arbeitszeit von 12 auf 10 Stunden — in eine bestimmte, gesetzlich festgestellte Tageszeit einzusetzende Stunden;
- b. 36stündige Ruhepause;
- c. 52 fest eingeteilte Ruhetage, plus einem Urlaub von 8 Tagen nach Wahl des Personals.

Die Oberpostdirektion hat zu Händen des Post- und Eisenbahndepartements ihr Gutachten über die Petition abgegeben. Die weitere Behandlung der letztern fällt nicht in das Jahr 1896 (vergleiche Abschnitt IX, Ziffer 10, hiernach).

3. Auf die Dezembersession der Bundesversammlung pro 1896 haben wir Ihnen eine Botschaft nebst Beschlussesentwurf vorgelegt, betreffend Ankauf eines Bauplatzes für ein neues Post-, Telegraphen- und Telephongebäude in Herisau. Die Behandlung und Erledigung dieses Geschäftes hat in der Dezembersession nicht stattfinden können.

4. Bei Ankauf eines Bauplatzes für ein neues Post-, Telegraphen- und Telephonegebäude in Schaffhausen (Bundesbl. 1893, V, 717) ist hervorgehoben worden, daß der Vertrag betreffend die gegenwärtigen Lokale noch bis zum 1. Oktober 1906 andauere.

Im Berichtsjahre ist es gelungen, mit dem Stadtrat von Schaffhausen eine Vereinbarung zu treffen, wonach diese letztere Behörde gegen Leistung eines Beitrages von Fr. 20,000 seitens der Postverwaltung, zahlbar auf den Zeitpunkt des Bezugs des neuen Postgebäudes in Schaffhausen, die infolge vorzeitiger Lösung des Mietvertrages zwischen der Postverwaltung und der Post- und Bankgebäudegesellschaft in Schaffhausen an letztere zu bezahlende Entschädigung übernimmt.

Nachdem dieses Übereinkommen zu stande gekommen war, ist der Bundesversammlung am 8. Dezember 1896 eine Botschaft nebst Beschlussesentwurf betreffend Bewilligung des Kredits für Erstellung eines Post-, Telegraphen- und Telephonegebäudes vorgelegt worden.

5. In Ausführung der von der Bundesversammlung bei Beratung des Budgets für das Jahr 1896 genehmigten Grundsätze betreffend die Bemessung der Besoldungen der Postablagehalter haben wir im Postamtsblatt Nr. 18 von 1896 Vorschriften betreffend die Besoldung der Postablagehalter mit und ohne Bestell- und Botendienst aufgestellt. Diese Vorschriften sind bereits im Berichtsjahre zur Durchführung gelangt.

### III. Unterhandlung, Abschluß und Vollziehung von wichtigern Verträgen.

#### a. Inland.

1. Unterm 1. Juni 1896 ist mit der Lebensversicherungsgesellschaft „La Suisse“ in Lausanne eine Übereinkunft abgeschlossen worden, wonach für die Einführung der Volksversicherung in den Geschäftsbetrieb dieser Gesellschaft die Mitwirkung der schweizerischen Postverwaltung zugesichert worden ist.

Die Mitwirkung der Postverwaltung besteht im wesentlichen darin, daß sie den einzelnen Versicherten die Bezahlung und der Lebensversicherung „La Suisse“ den Einzug der Prämien für Versicherungen bis zum Betrage von Fr. 2000 dadurch ermöglicht, daß sie die Leistung der Prämien in Frankomarken gestattet und sich verpflichtet, dieselben unter Abzug einer Provision von 1 % gegen Bargeld umzutauschen.

Die Lebensversicherungsgesellschaft „La Suisse“ ihrerseits verpflichtet sich, 75 % des Gewinns aus der „Volksversicherung“ den Versicherten dieser Abteilung zuzuwenden.

Im Jahre 1894 ist mit der Lebensversicherungs- und Rentenanstalt in Zürich ein ähnliches Übereinkommen abgeschlossen worden. In dieses Übereinkommen ist auf Antrag der Lebensversicherungs- und Rentenanstalt die Bestimmung aufgenommen worden, daß die Gesellschaft die ganze Abteilung „Volksversicherung“ auf Verlangen des Bundesrats unentgeltlich an die Eidgenossenschaft abzutreten habe.

Diese Bestimmung wurde in das Übereinkommen mit der Lebensversicherungsgesellschaft „La Suisse“ nicht aufgenommen, mit Rücksicht darauf, daß dieselbe einen großen praktischen Wert nicht besitzt und dann auch, weil sie zu unrichtigen Deutungen und Schlüssen hätte führen können, denn diese Bestimmung hätte bei Versicherten in der Abteilung „Volksversicherung“ den Glauben erwecken können, der Bund nehme an diesem Versicherungszweig ein spezielles Interesse und übe über denselben eine besondere intensivere Aufsicht aus als über andere Versicherungen.

2. Auch im Berichtsjahre hat die Postverwaltung mit unserer Genehmigung mit Ersparniskassen betreffend Einzahlung von Spareinlagen durch das Publikum mittelst Postmarken Übereinkommen abgeschlossen.

Die Mitwirkung, welche die Postverwaltung hierbei übernimmt, besteht im wesentlichen darin, daß sie die Leistung von Spareinlagen in Frankomarken gestattet und den Sparkassainstituten diese Marken unter Abzug von 1 % Provision gegen Bargeld unter näher festgesetzten Bedingungen austauscht, unter dem Vorbehalt, Einleger, welche gefälschte oder schon gebrauchte Postwertzeichen verwenden, nach Maßgabe der Bestimmungen des Postregalgesetzes zur Verantwortung zu ziehen.

Die Postverwaltung hat von uns die Genehmigung zum Abschluß dieser Übereinkommen erhalten, unvorgreiflich der definitiven Entscheidung betreffend die Errichtung von Postsparkassen, welche erst nach dem Entscheid über Errichtung einer Bundesbank erfolgen kann.

3. Zum Zwecke der Regelung der Beziehungen des Postdienstes zu den Eisenbahnen sind nachstehende Verträge abgeschlossen worden:

- a. Vertrag mit der Verwaltung der Kriens-Luzern-Bahn, vom 21./24. Juni 1896.
- b. Vertrag mit der Verwaltung der elektrischen Bahn Aubonne-Allaman, vom 18./24. März 1896.

- c. Vertrag mit der Verwaltung der Schmalspurbahn Apples-l'Isle, vom 27./30. Juni 1896.
- d. Vertrag mit der Verwaltung der Eisenbahn Spiez-Erlenbach, vom 17./21. August 1896.
- e. Vertrag mit der Verwaltung der elektrischen Straßenbahn Altstätten-Berneck, vom 2./5. September 1896.
- f. Mit der Generaldirektion der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft in Paris wurde eine Vereinbarung abgeschlossen, um die Beförderung vermittelst Extrapost der in Thuis und Chur mit den sogenannten Luxuszüge von London her ankommenden Reisenden zu regeln.

### b. Ausland.

1. Auf den 1. Januar 1896 ist eine Instruktion betreffend die Auswechslung von Fahrpost- und Poststücken zwischen der schweizerischen Postverwaltung und fremden Unternehmungen (Speditionshäusern) erlassen worden. Diese Instruktion ist für die Poststellen begleitend im Verkehr mit solchen Speditionshäusern, die zwar regelmäßige Beziehungen und Überlieferungen von Fahrpost- oder Poststücken mit der Postverwaltung unterhalten, aber mit der letztern in keinem eigentlichen Vertragsverhältnisse stehen.

2. Auf den 17. Juni 1896 ist zwischen der schweizerischen Postverwaltung und der Verwaltung der belgischen Staatsbahnen, im Einverständnis mit der deutschen Postverwaltung, ein Abkommen getroffen worden betreffend den gegenseitigen Austausch von Poststücken und Fahrpoststücken zwischen der Schweiz und Belgien.

Dieses Abkommen bezweckt, die Umspeidition der zwischen der Schweiz und Belgien zur Auswechslung gelangenden Paketsendungen durch die deutschen Posten zu vermeiden und so diesen Sendungen eine raschere Beförderung zu verschaffen.

3. Unterm 12./20. Juni 1896 wurde zwischen der schweizerischen Postverwaltung und der Postverwaltung von Großbritannien und Irland ein Vertrag mit zudienendem Ausführungsreglement abgeschlossen. Dieser Vertrag ersetzt denjenigen vom April 1888. Er regelt die Spedition der Poststücke aus der Schweiz nach dem vereinigten Königreich und umgekehrt und den Austausch derjenigen, welche aus dritten Ländern herrühren und über eines der Vertragschließenden transitieren.

Der Abschluß dieses Vertrages war notwendig, weil Großbritannien und Irland dem Wienerübereinkommen betreffend die Auswechslung von Poststücken nicht angehört.

Auf den 1. Oktober 1896 sind die britischen Kolonien Ascension und St. Helena dem Hauptvertrage des Weltpostvereins vom 4. Juli 1891 beigetreten.

5. Im Berichtsjahr wurden die Äquivalente, nach welchen Peru, sowie die Insel Mauritius und Dependenzen gemäß den Bestimmungen des Weltpostvertrages vom 4. Juli 1891 die Taxen für Briefpostgegenstände zu beziehen haben, neu festgesetzt.

6. Durch Beschluß der Postverwaltungen des Weltpostvereins wurde der Artikel XXXVIII des Weltpostvertrages durch Beifügung von zwei neuen Ziffern, 12 und 13, dahin ergänzt, daß Basutoland und die Walfischbai als zum Weltpostverein gehörig betrachtet werden. Basutoland untersteht in postalischer Beziehung der Verwaltung der Kapkolonie, und die Walfischbai bildet einen Bestandteil der Kapkolonie.

7. Aus dem Bericht des internationalen Bureaus des Weltpostvereins, welcher zur Verfügung der Bundesversammlung steht, ist außer den Mitteilungen über die Thätigkeit des Bureaus im Jahre 1896 folgendes zu entnehmen:

Die Ausgaben des Bureaus betrugen nach Abzug eines kleinen Saldoubertrages vom Vorjahre Fr. 94,589. 48, worunter Fr. 5992. 15 besondere Ausgaben figurieren, welche sich auf den im Jahre 1897 in Washington stattfindenden Weltpostkongreß beziehen. Die Schweiz hatte an die Kosten des internationalen Bureaus im Jahre 1896 Fr. 1521. 40 beizutragen. Im Jahre 1895 betrugen die Ausgaben des Bureaus Fr. 93,438. 11, an welcher Summe die Schweiz mit einem Beitrag von Fr. 1514. 40 zu partizipieren hatte.

#### IV. Personelles und Besoldungen.

##### 1. Bestand des Personals.

Die Gesamtzahl der Postbureaux belief sich Ende 1896 auf 1498.

Die Zahl der Postablagen betrug auf Ende 1896: 1900. Hiervon wurden 41 im Jahre 1896 neu errichtet.

Die Gesamtzahl der Poststellen, einschließlich 13 Agenturen im Auslande, beträgt 3411. Was eine Vermehrung im Berichtsjahre um 42 ausmacht.

Die Postbureaux klassifizieren sich wie folgt:

|                                                     |             |
|-----------------------------------------------------|-------------|
| I. Klasse (Sitz der Kreispostdirektionen) . . . . . | 11          |
| II. Klasse (Bureaux mit mehreren Beamten) . . . . . | 131         |
| III. Klasse (übrige Bureaux) . . . . .              | 1326        |
| Filialen . . . . .                                  | 30          |
| Total                                               | <u>1498</u> |

Die Zahl der Postbureaux II. Klasse hat sich gegenüber dem Vorjahr um 33 vermehrt. Diese Erscheinung ist auf die Umwandlung von Postbureaux III. Klasse in solche II. Klasse zurückzuführen, welche Maßnahme im Budget für das Jahr 1896 begründet und vorgesehen war.

Durch diese Umwandlung ist die Zahl der Postbureaux III. Klasse vorübergehend von 1358 auf 1325 zurückgegangen. Durch Errichtung eines neuen Bureaus stellt sie sich auf Ende des Berichtsjahres auf 1326.

Die 1900 Postablagen zerfallen in

1187 rechnungspflichtige, alle mit dem gesamten internen Geldanweisungsdienst und mit dem internen Einzugsmandatdienst betraut und 212 zum direkten Geldanweisungsverkehr mit dem Auslande ermächtigt (Einzahlungen nach dem Auslande können bei allen rechnungspflichtigen Ablagen gemacht werden), und

713 nicht rechnungspflichtige.

Die Zahl der Bureaubeamten (inkl. die Kreispostdirektionen, aber mit Ausnahme der eigentlichen Direktionsbeamten [Direktor, Adjunkt, Controleur und Kassier]) belief sich Ende 1896 auf 2893 gegen 2792 auf Ende 1895. Vermehrung sonach um 101.

Die Bureaubeamten unterscheiden sich wie folgt:

|                                                                                                                                                  |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Bureau- und Dienstchefs bei den Kreispostdirektionen (ohne Direktor, Adjunkt, Controleur und Kassier), sowie bei den Bureaux I. Klasse . . . . . | 113         |
| Commis bei den Bureaux I. Klasse (inkl. die bei den Kreispostdirektionen verwendeten) . . . . .                                                  | 892         |
| Postverwalter und Chefs bei den Bureaux II. Klasse . . . . .                                                                                     | 149         |
| Commis bei den Bureaux II. Klasse . . . . .                                                                                                      | 416         |
| Posthalter (Beamte bei den Bureaux III. Klasse) . . . . .                                                                                        | 1323        |
| Total                                                                                                                                            | <u>2893</u> |

Die Zahl der definitiv angestellten Kondukteure hat sich gegenüber 1895 um 6 vermehrt (1895: 240, 1896: 246).

Die Zahl der Brief-, Paket- und Mandatträger, Packer, Bureau-diener und übrigen Bediensteten, ohne Ablagehalter und Kondukteure, hat sich um 187 vermehrt (3166 — 2979).

Die Gesamtvermehrung des fix angestellten Personals beträgt 379 und die Gesamtzahl der Beamten und Bediensteten, einschließlich des Personals der Oberpostdirektion und der Kreisdirektionsbeamten, 8372.

Weiblichen Geschlechts sind:

|                                           |           |                |
|-------------------------------------------|-----------|----------------|
| von 1005 Beamten der Bureaux              | I. Klasse | 64 = 6,36 %    |
| " 565 " " "                               | II. " "   | 61 = 10,79 %   |
| " 1323 " " "                              | III. " "  | 384 = 29,02 %  |
| " 1900 Ablagehaltern . . . . .            |           | 448 — 23,58 %  |
| " 3462 Bediensteten . . . . .             |           | 62 = 1,79 %    |
| von 8255 Beamten und Bediensteten . . . . |           | 1019 = 12,34 % |

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

|                                                                           | Beamte. | Bedienstete. | Total. |
|---------------------------------------------------------------------------|---------|--------------|--------|
| Versetzungen (freiwillige). . . . .                                       | 66      | 35           | 101    |
| Todesfälle . . . . .                                                      | 35      | 75           | 110    |
| Freiwillige Rücktritte . . . . .                                          | 36      | 86           | 122    |
| Abberufungen (inkl. Demissionen auf<br>Einladung der Verwaltung hin). . . | 12      | 40           | 52     |
| Total                                                                     | 149     | 236          | 385    |

## 2. Aspiranten und Lehrlinge.

Im Berichtsjahre wurden 211 Lehrlinge aufgenommen.

127 Lehrlinge legten die Patentprüfung ab. Davon erhielten

25 die Note 1 (vorzüglich);

43 " " 2 (gut);

53 " " 3 (genügend);

6 konnten nicht patentiert werden.

Total 127

Ende 1896 standen in Verwendung:

227 patentierte Aspiranten (16 weibliche),

249 Lehrlinge (— weibliche).

Total 476 Aspiranten und Lehrlinge, wovon 16 weibliche.

## 3. Stand der Besoldungen.

Der Stand der Besoldungen auf Ende des Berichtsjahres, verglichen mit dem Stand auf Ende 1894 und 1895, findet sich auf nachstehender Tabelle.

## Gehaltsvergleichen.

Dezember 1894, 1895 und 1896.

|                                          |      | 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 . .                    | 1894 | 54                            | 211,639                                 | 3919                                      | —                                                     | 0,61              |
|                                          | 1895 | 56                            | 217,920                                 | 3891                                      | —                                                     | 0,71              |
|                                          | 1896 | 57                            | 233,692                                 | 4099                                      | 5,34                                                  | —                 |
| Kreispostdirektionen .                   | 1894 | 44                            | 213,654                                 | 4855                                      | 0,35                                                  | —                 |
|                                          | 1895 | 44                            | 212,894                                 | 4838                                      | —                                                     | 0,35              |
|                                          | 1896 | 44                            | 212,886                                 | 4838                                      | —                                                     | —                 |
| Bureaux I. Klasse:                       |      |                               |                                         |                                           |                                                       |                   |
| a. Bureau- und Dienstchefs . . . . .     | 1894 | 106                           | 403,496                                 | 3806                                      | —                                                     | 0,26              |
| b. Commis . . . . .                      |      | 793                           | 1,849,804                               | 2332                                      | —                                                     | 1,07              |
| a. Bureau- und Dienstchefs . . . . .     | 1895 | 109                           | 422,532                                 | 3876                                      | 1,8                                                   | —                 |
| b. Commis . . . . .                      |      | 844                           | 1,964,184                               | 2327                                      | —                                                     | 0,21              |
| a. Bureau- und Dienstchefs . . . . .     | 1896 | 113                           | 433,992                                 | 3929                                      | 1,36                                                  | —                 |
| b. Commis . . . . .                      |      | 892                           | 2,026,452                               | 2271                                      | —                                                     | 2,4               |
| Bureaux II. Klasse:                      |      |                               |                                         |                                           |                                                       |                   |
| a. Postverwalter u. Bureauhefs . . . . . | 1894 | 115                           | 442,124                                 | 3844 <sup>1</sup>                         | 1,14                                                  | —                 |
| b. Commis . . . . .                      |      | 340                           | 806,080                                 | 2370                                      | —                                                     | 2,19              |
| a. Postverwalter u. Bureauhefs . . . . . | 1895 | 115                           | 436,128                                 | 3792                                      | —                                                     | 1,37              |
| b. Commis . . . . .                      |      | 369                           | 873,960                                 | 2368                                      | —                                                     | 0,08              |
| a. Postverwalter u. Bureauhefs . . . . . | 1896 | 149                           | 551,946                                 | 3704                                      | —                                                     | 2,32              |
| b. Commis . . . . .                      |      | 416                           | 970,362                                 | 2332                                      | —                                                     | 1,52              |
| Bureaux III. Klasse .                    | 1894 | 1350                          | 2,165,952                               | 1604                                      | 5,73                                                  | —                 |
|                                          | 1895 | 1355                          | 2,167,728                               | 1599                                      | —                                                     | 0,31              |
|                                          | 1896 | 1323                          | 2,043,012                               | 1544                                      | —                                                     | 3,43              |
| Ablagen . . . . .                        | 1894 | 1781 <sup>3</sup>             | 1,174,060                               | 659                                       | 17,29 <sup>2</sup>                                    | —                 |
|                                          | 1895 | 1803 <sup>3</sup>             | 1,206,120                               | 668                                       | 0,49                                                  | —                 |
|                                          | 1896 | 1841 <sup>3</sup>             | 1,434,528                               | 779                                       | 16,61 <sup>3</sup>                                    | —                 |
| Briefträger, Boten etc.                  | 1894 | 2846                          | 4,287,240                               | 1506                                      | 0,53                                                  | —                 |
|                                          | 1895 | 2979                          | 4,517,668                               | 1516                                      | 0,33                                                  | —                 |
|                                          | 1896 | 3216                          | 4,977,556                               | 1547                                      | 2,04                                                  | —                 |
| Kondukteure . . . . .                    | 1894 | 244                           | 752,885                                 | 3085 <sup>4</sup>                         | 1,49                                                  | —                 |
|                                          | 1895 | 240                           | 763,212                                 | 3180 <sup>4</sup>                         | 2,98                                                  | —                 |
|                                          | 1896 | 246                           | 790,500                                 | 3213 <sup>4</sup>                         | 1,03                                                  | —                 |

<sup>1</sup> Fixes Telegrapheneinkommen nicht inbegriffen.  
<sup>2</sup> Allgemeine Gehaltsrevision.  
<sup>3</sup> Nicht inbegriffen die Ablagen, welche nur im Sommer geöffnet sind.  
<sup>4</sup> Fahrtenischädigungen inbegriffen.

<sup>1</sup> Fixes Telegrapheneinkommen nicht inbegriffen.<sup>2</sup> Allgemeine Gehaltsrevision.<sup>3</sup> Nicht inbegriffen die Ablagen, welche nur im Sommer geöffnet sind.<sup>4</sup> Fahrtsentschädigungen inbegriffen.

#### 4. Bürgschaften.

1. Der schweizerische Amtsbürgschaftsverein hatte im Berichtsjahre Verluste im Betrage von Fr. 4846. 59 der Post- und Telegraphenverwaltung zu vergüten (1895 Fr. 15,977. 79).

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

|                           | Zahl der Mitglieder<br>auf 1. Januar |        | Bürgschaftssummen<br>auf 1. Januar |             |
|---------------------------|--------------------------------------|--------|------------------------------------|-------------|
|                           | 1897                                 | 1896   | 1897<br>Fr.                        | 1896<br>Fr. |
| Postverwaltung . . .      | 8,851                                | 8,272  | 28,570,500                         | 27,004,500  |
| Telegraphenverwaltung .   | 1,120                                | 970    | 2,158,000                          | 1,932,000   |
| Zollverwaltung . . .      | 855                                  | 813    | 1,677,400                          | 1,558,300   |
| Andere eidg. Verwaltungen | 43                                   | 40     | 374,000                            | 363,000     |
| Total                     | 10,869                               | 10,095 | 32,779,900                         | 30,857,800  |

3. Die von jedem Mitgliede zu entrichtende jährliche Prämie beträgt  $\frac{1}{2}$  pro mille der Bürgschaftssumme. Auf Ende 1896 besaß der Verein nach dem vorläufigen Rechnungsabschluß ein reines Vermögen von Fr. 184,760. 34 (Ende 1895 Fr. 174,800).

#### V. Inspektionen.

Es wurden folgende Inspektionen vorgenommen:

|                                                                     | 1896        | 1895        |
|---------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|
| 1. Bei stationären Poststellen . . . . .                            | 3905        | 3768        |
| 2. Bei fahrenden Postbureaux (Bahn- und<br>Schiffsposten) . . . . . | 488         | 408         |
| 3. Über die Besorgung des Trainmaterials                            | 172         | 140         |
|                                                                     | <u>4565</u> | <u>4316</u> |

Im Bericht der Kommission des Nationalrates über die Geschäftsführung des Bundesrates und des Bundesgerichts im Jahr 1895 ist in Bezug auf die Inspektionen im Gebiete der Postverwaltung folgendes gesagt:

„Die Kommission hat sich überzeugt, daß trotz der knappen Angaben, denen wir in verschiedenen Gebieten der Berichterstattung der Postverwaltung begegnen, auch in der Kategorie der nur durch Zahlenangaben belegten Inspektionen eine rührige Thätigkeit herrscht. Der Umstand, daß die Postverwaltung ihrer ganzen Natur nach sich in ihrem Betriebe als ein stramm centralisiertes Ganzes

präsentiert und als solches funktioniert, könnte zu der Frage Veranlassung geben, ob nicht dadurch die in dem Institute der Kreispostdirektionen niedergelegte Absicht einer gewissen Decentralisation beeinträchtigt werde?<sup>4</sup>

Auf diese Frage kann geantwortet werden, daß in der Organisation der Inspektionen die Decentralisation soweit thunlich vorhanden ist. Die Inspektion der stationären Poststellen und der fahrenden Postbureaux (Bahn- und Schiffsposten) ist den Kreispostdirektionen übertragen und zwar einer jeden im Bereiche des eigenen Kreises. Die Centralpostverwaltung beschäftigt sich mit den Inspektionen nur insofern, als sie darüber wacht, daß dieselben vorgenommen werden, daß dies mit der erforderlichen Gründlichkeit und mit Takt geschehe und daß die Handhabung der Dienstvorschriften im ganzen Gebiet der Eidgenossenschaft eine einheitliche und gleichmäßige sei. Die Centralverwaltung übt diese Überwachung und Kontrolle in diesem Sinne aus, indem sie sich über jede vorgenommene Inspektion ein Protokoll einsenden läßt und ferner dadurch, daß sie hie und da, namentlich bei wichtigeren Poststellen und wo überhaupt besonderer Grund vorhanden ist, Inspektionen durch ihre Beamten anordnet. So sind im Berichtsjahre von den 3905 bei stationären Poststellen vorgenommenen Inspektionen 3855 von Beamten der Postkreise und nur 50 von Beamten der Oberpostdirektion vorgenommen worden.

Etwas anders verhält es sich bei den Inspektionen über Besorgung des Trainmaterials. Zur Vornahme dieser Inspektionen bedarf es technischer Kenntnisse im Wagen- und Bahnpostwagenbau. Organe, welche über solche Kenntnisse verfügen, besitzen die Kreispostdirektionen nicht. Die Inspektionen betreffend das Trainmaterial werden daher ausschließlich von den Traininspektoren der Centralpostverwaltung vorgenommen.

Die Organisation der Inspektionen bei der Postverwaltung ist das Produkt langjähriger Erfahrungen. Dieselbe hat sich in jeder Beziehung bewährt, weshalb wir von einer allfälligen Änderung entschieden abraten würden.

## **VI. Entschädigungen bei Unfällen des Postpersonals im Dienste und bei Unfällen im Personentransport.**

1. Die Specialrechnung über die Unfallkasse des Postpersonals schließt auf Ende 1896 mit einem Aktivsaldo von Fr. 23,948. 80, gegenüber einem solchen von Fr. 28,342. 15 im Vorjahre. Es ergibt sich mithin im Berichtsjahr eine Vermögensverminderung von Fr. 4393. 35.

Wir haben unter Abschnitt II, Ziffer 1, hiervor erwähnt, daß die Bundesversammlung im Budget pro 1896 für die Unfallkasse einen Beitrag von Fr. 12,000, anstatt eines solchen von Fr. 8000, bewilligt habe, worauf Anordnung getroffen wurde, daß pro 1896 auch das Telegraphenpersonal aus der Unfallkasse der Postverwaltung entschädigt werden solle.

Von dem Telegraphenpersonal ist die Unfallkasse nur in einem einzigen Falle und nur im Betrage von Fr. 18 in Anspruch genommen worden. Beim Postpersonal kamen 223 Unfälle mit 4330 Krankheitstagen vor; die Entschädigungen betrugen Fr. 17,966. In dieser Summe ist inbegriffen die Entschädigung, welche an die Hinterlassenen eines leider mit Tod abgegangenen Verunglückten ausgerichtet worden ist.

2. Im Berichtsjahre ereigneten sich 17 Unfälle im Personentransport, wovon einige ziemlich ernster Natur waren und einer derselben den Tod eines Reisenden zur Folge hatte. Die meisten Entschädigungsforderungen konnten beglichen werden, einige wenige sind noch hängig oder stehen noch aus. Der gerichtliche Entscheid wurde in keinem der Fälle angerufen. Die im Jahre 1896 bezahlten Entschädigungen belaufen sich auf Fr. 22,716. 67.

## VII. Postregal.

1. Wegen Übertretung des Postregalgesetzes mußten im Berichtsjahr folgende Strafen ausgesprochen werden, wegen:

|                                                                                                                                                       | Anzahl<br>der Fälle. |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| 1. Besorgung des nach Art. 2 des Regalgesetzes der Postanstalt allein vorbehaltenen Transports von Personen und Sachen . . . . .                      | 5                    |
| 2. Vorschriftswidrigen Zusammenpackens von Sendungen an verschiedene Adressaten . . . . .                                                             | 6                    |
| 3. Überschreitung der Konzession (Art. 7 des Gesetzes)                                                                                                | 0                    |
| 4. Verwendung bereits benutzter Wertzeichen, Beifügung von brieflichen Mitteilungen in Drucksachen und absichtlicher Umgehung von Posttaxen . . . . . | 994                  |
| 5. Unbefugter Benutzung der Portofreiheit . . . . .                                                                                                   | 23                   |
| 6. Unbefugten Mitfahrens in Postwagen . . . . .                                                                                                       | 0                    |
| 7. Aufgabe von Sendungen verbotenen Inhalts . . . . .                                                                                                 | 3                    |
| Total                                                                                                                                                 | <u>1031</u>          |

Es ergibt sich gegenüber dem Vorjahr eine Verminderung der Straffälle um 240 (1895: 1271, 1896: 1031).

Das Total der ausgesprochenen Bußen betrug im Jahr 1896 Fr. 1149. 60 gegenüber Fr. 1618. 85 im Vorjahre.

Im Geschäftsbericht pro 1895 ist hervorgehoben worden, daß die erhebliche Vermehrung der Straffälle 1895 gegenüber 1894 sich daraus erkläre, daß das neue Regalgesetz Handlungen als straffällig bezeichne, welche es unter der Herrschaft des alten Gesetzes nicht waren und dabei ist der Hoffnung Ausdruck gegeben worden, daß, nachdem das neue Regalgesetz einmal vollständig eingelebt sei, auch die Anzahl der Straffälle zurückgehen werde. Diese Hoffnung hat sich, wie die Abnahme der Straffälle im Jahr 1896 gegenüber 1895 erzeigt, nicht als trügerisch erwiesen.

2. Durch die am 18. Februar 1896 erlassene Verordnung betreffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen und andern mit Motoren versehenen Schiffen auf den schweizerischen Gewässern ist die Verordnung über die Konzessionen der Dampfbootunternehmungen vom 24. November 1882 aufgehoben und ersetzt worden.

Die neue Verordnung stützt sich auf den Artikel 8 des Postregalgesetzes vom 29. März/5. April 1894 und bildet die Vollziehungsverordnung desselben. Mit dem Inkrafttreten des neuen Erlasses sind die auf die Konzessionierung von Dampfbootunternehmungen sich beziehenden Arbeiten von der Postverwaltung auf die Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartements übergegangen.

### VIII. Postlokale.

Die neuen aus Bundesmitteln erstellten Gebäude in Glarus und Neuenburg sind bezogen worden, das erstere am 21. Februar, das letztere am 1. April.

Neue von der Verwaltung gemietete Lokale wurden im Berichtsjahr bezogen in

|                           |                |
|---------------------------|----------------|
| Bischofzell               | am 1. Februar, |
| Örlikon                   | „ 28. März,    |
| Aubonne                   | „ 1. April,    |
| Echallens                 | „ 1. April,    |
| Martigny-ville            | „ 1. April,    |
| Romont                    | „ 1. April,    |
| Bern (Länggasse)          | „ 1. Mai,      |
| Balsthal                  | „ 9. Mai,      |
| Arosa                     | „ 1. Juni,     |
| Ilanz                     | „ 1. Juni,     |
| Zürich, Industriequartier | „ 1. Juli,     |

|           |    |               |
|-----------|----|---------------|
| Thusis    | am | 9. Juli,      |
| Arbon     | "  | 10. Juli,     |
| Sumiswald | "  | 1. September, |
| Kriens    | "  | 1. November,  |
| Wädenswil | "  | 14. November. |

Auch im Berichtsjahre mußten mehrere Dienstlokale umgebaut und vergrößert werden. Wir erwähnen hiervon folgende und geben gleichzeitig den Bezug des erweiterten Lokales an:

|                   |            |              |
|-------------------|------------|--------------|
| Vevey,            | bezogen am | 1. April,    |
| Neuenstadt,       | " "        | 1. Mai,      |
| Sarnen,           | " "        | 1. Mai,      |
| Thalwil,          | " "        | 1. Mai,      |
| Zürich-Wipkingen, | " "        | 1. Mai,      |
| Fleurier,         | " "        | 1. Juli,     |
| Clarens,          | " "        | 1. August,   |
| Biel,             | " "        | 1. August,   |
| Muri (Aargau),    | " "        | 15. Oktober, |
| Aarburg,          | " "        | 1. November, |
| Bellinzona,       | " "        | 1. Dezember. |

## IX. Wichtigere Vorkommnisse im Postbetrieb.

1. Nachdem die Oberpostdirektion unterm 8. November 1895 durch einen Zusatz zu der Ziffer 3 von Art. 9 der Transportordnung für die schweizerischen Posten ermächtigt worden war, an staatlich anerkannten Feiertagen, die nicht auf einen Sonntag fallen in Bezug auf die Schalteröffnung, den Vertragsdienst und die Briefkastenleerung im Postdienst die nämliche Dienstbeschränkung eintreten zu lassen, welche für die Sonntage besteht, hat diese Behörde auf den 1. Januar 1896 für jeden einzelnen Postkreis diejenigen Tage bezeichnet, an welchen die gedachte Dienstbeschränkung einzutreten hat.

Diese Maßnahme hat sich auf das Beste bewährt; es ist gegen dieselbe auch nicht eine einzige Einsprache bei der Centralpostverwaltung eingegangen.

2. Gemäß Art. 32, erstes Alinea, des Bundesgesetzes betreffend die Posttaxen, wird für Postgegenstände über 5 kg. Gewicht oder mit deklariertem Wert über Fr. 1000, welche die Post in die Wohnung des Adressaten abliefern, eine mäßige Bestellgebühr bezogen, deren Betrag der Bundesrat festsetzt. In Art. 17, Ziffer 3, der Transportordnung für die schweizerischen Posten (A. S. n. F. XIV, 555) ist diese Gebühr festgesetzt auf 15 Cts. für Sendungen von über 5 kg. bis 25 kg. Gewicht oder von über Fr. 1000 bis

Fr. 5000 Wert und auf 30 Cts. für Sendungen von höherem Gewicht oder Wert. Diese Gebühren wurden bisher dem Bestellpersonal überlassen, die dahingegen Einnahmen wurden aber bei den Bediensteten der Bureaux I. und II. Klasse als integrierender Bestandteil der Besoldung betrachtet, und bei Festsetzung der Gehalte in Berücksichtigung gezogen.

Im Frühjahr 1895 petitionierte der „Verein schweizerischer Postbediensteter“ bei der Oberpostdirektion darum, die Postverwaltung möchte in Zukunft die Bestellgebühren zu ihren Händen vereinnahmen, dagegen dem Bestellpersonal den Ausfall in dem Sinne decken, daß ihm stets der volle, der Verordnung entsprechende Gehalt ausgerichtet werde.

Nachdem die Bundesversammlung anlässlich der Beratung des Budget pro 1896 keine Einwendungen erhoben hat, daß dieser Petition entsprochen werde, ist auf den 1. Januar 1896 das System, wonach die Bestellgebühren einen integrierenden Bestandteil der Besoldungen des Bestellpersonals bei den Postbureaux I. und II. Klasse bilden, aufgehoben, und es sind diese Gebühren vom genannten Datum an zu Händen der Verwaltung vereinnahmt worden. Der Ausfall wurde den in Betracht fallenden Bediensteten durch Erhöhung der fixen Gehalte gedeckt.

Einige Kreispostdirektionen hatten anfänglich gegen diese Maßnahme insofern Bedenken, als sie befürchteten, es würden einzelne Bedienstete, wenn sie hierfür eine besondere Gebühr nicht mehr direkt erhalten, der Bestellung von schwereren Fahrpoststücken nicht mehr den nämlichen Fleiß zuwenden wie früher. Diese Befürchtungen haben sich als unbegründet erwiesen, denn ein Unterschied in der Fahrpostbestellung war beim Bedienstetenpersonal gegenüber früher nicht wahrnehmbar.

3. Die enorme Zunahme, welche der Fahrpostverkehr im Laufe der Jahre erfahren hat

|       |      |                                |         |
|-------|------|--------------------------------|---------|
| (1850 | rund | 2 Millionen                    | Pakete, |
| 1865  | „    | 4                              | „       |
| 1878  | „    | 7                              | „       |
| 1885  | „    | 10                             | „       |
| 1895  | „    | 17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | „       |
| 1896  |      | 18,531,018                     | „ ),    |

gab der Oberpostdirektion Veranlassung, zu prüfen, ob die Spedition dieser Massen von Sendungen nicht vereinfacht werden könnte, ohne daß die Sicherheit des Transportes zu leiden hätte und vor allem aus, ohne daß für das Publikum irgendwelche Nachteile eintreten würden. Diese Behörde hat mit der speciellen Prüfung dieser Frage zwei ihrer Beamten beauftragt.

Diese letztern haben ihrer Auftraggeberin im Laufe des Jahres 1896 ein Projekt auf Vereinfachung der Fahrpostspedition eingereicht. Dieses Projekt basierte auf dem System der Begleitadressen und hatte Ähnlichkeit mit dem Verfahren, wie es in Deutschland für Spedition der Postpakete zur Anwendung kommt.

Es erklärte die Beigabe von Begleitadressen zu den Paket-sendungen für obligatorisch, stellte es indessen dem Publikum anheim, die Begleitadressen nach einem von der Postverwaltung aufzustellenden Formular selbst auszufüllen, oder aber die Ausfüllung dem Postpersonal zu überlassen.

Bevor die Oberpostdirektion in der Lage war, das ihr eingereichte Projekt einer allseitigen Prüfung zu unterziehen, gelangte die Angelegenheit in der Presse zur Besprechung und wurde dort vielfach so dargestellt, als würde die Postverwaltung die Beigabe von Begleitadressen zu Paketen vom 1. Januar 1897 an obligatorisch erklären, welche Darstellung in dieser Form unrichtig war.

Die Oberpostdirektion hat von jeher gezögert, zu der ihr — im Jahre 1896 nicht das erste Mal — postalischerseits beantragten Einführung obligatorischer Begleitadressen für den internen Paketpostverkehr Hand zu bieten, weil sich ihrer Ansicht nach nicht in Abrede stellen läßt, daß mit einer solchen Neuerung für das Publikum im allgemeinen eine empfindliche und unvermeidliche Belästigung verbunden wäre, wie viel sich auch vom rein postalischen Standpunkte aus für die Begleitadressen sagen lassen mag.

Nachdem das Projekt einer eingehenden Prüfung unterzogen war und die Äußerungen beteiligter Kreise und der Presse die Oberpostdirektion in ihrer Ansicht bestärkt hatten, daß die Einführung von Begleitadressen im internen Fahrpostverkehr vom Publikum im allgemeinen nur mit Widerstreben aufgenommen würde, hat sie dasselbe abgelehnt. Sie ist entschlossen, die Idee der Einführung von Paketbegleitadressen für den Inlandsverkehr nicht weiter zu verfolgen und nicht weiter verfolgen zu lassen und wird versuchen, den Speditionsschwierigkeiten, soweit solche bestehen, in irgend einer andern Weise zu begegnen, und zwar jedenfalls auf eine Art, daß das Publikum nicht berührt wird. Sie ist überzeugt, daß sich solche Auswege und Lösungen finden lassen werden.

4. Im Berichtsjahr ist bei folgenden Unglücksfällen und Naturereignissen zu gunsten der Geschädigten und der betreffenden Hilfskomitees Portofreiheit bewilligt worden:

Brandunglück in Conters (Graubünden),  
 Brandunglück in Peiden (Graubünden),  
 Brandunglück in Ruis (Graubünden),

Muhrabgang des Lammaches bei Brienz (Bern),  
 Überschwemmung bei La Roche (Waadt),  
 Hochwasser im Kanton Luzern,  
 Überschwemmung bei Bätterkinden (Bern) und  
 Überschwemmung bei Reichenbach (Bern).

Die nämliche Vergünstigung wurde in Anwendung von Art. 34 letztes Alinea, des Posttaxengesetzes auch einigen solchen Wohltätigkeitsanstalten eingeräumt, die durch Vorlage von Statuten und Reglementen den Nachweis erbracht hatten, daß die Voraussetzungen, unter welchen die Portofreiheit bewilligt werden kann, auf sie zutreffen.

5. Auf den 1. Januar 1896 wurde eine neue Instruktion über die Zollabfertigung der Postgegenstände und den Bezug der Monopolgebühren aufgestellt und in Kraft gesetzt.

6. Bisher war die Beigabe von fremden Beilagen (Reklameblättern etc.) zu postamtlich abonnierten Zeitungen im Verkehr mit dem Auslande unzulässig.

Durch Abänderung von Art. 35, letzter Absatz, der Transportordnung für die schweizerischen Posten haben wir die Möglichkeit geschaffen, in Zukunft auch Zeitungen im Verkehr mit dem Auslande fremde Beilagen beizuschließen, worauf dieses Verfahren im Verkehr mit Deutschland, sowie Frankreich und Algerien, eingeführt worden ist.

7. Die Vereinheitlichung der Passagiertaxen wurde in der Weise durchgeführt, daß die Zahl der Taxansätze auf 5 festgesetzt worden ist. Die Vorschriften betreffend Behandlung und Taxierung des Reisendengepäckes sind revidiert und verallgemeinert worden. Der Erlaß hatte für viele Postrouten eine Ermäßigung der Passagiertaxen zur Folge.

8. Im Postamtsblatt Nr. 13 von 1896 sind allgemein verbindliche Vorschriften in Bezug auf das Verfahren bei Ausschreibung von Poststellen zur Konkurrenz erlassen worden.

9. Im Berichtsjahre ist die Instruktion über Erstellung der Verkehrsstatistik zu Handen der Poststellen und der Kreispostdirektionen neu bearbeitet und herausgegeben worden.

10. Mittels des Postamtsblattes Nr. 14 sind zu Handen der Kreispostdirektionen und des beteiligten Personals nähere Ausführungsbesimmungen für den Postdienst zum Bundesgesetz und zur Vollziehungsverordnung betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten erlassen worden. Dieser Erlaß ersetzt denjenigen vom 5. März 1891 (Postamtsblatt

Nr. 6 von 1891). In demselben ist bestimmt vorgeschrieben worden, daß die gewöhnliche Arbeitszeit für das dem Gesetze unterstellte Personal in der Regel 10 Stunden nicht übersteigen, daß die ununterbrochene Ruhezeit für die Bahnpostbeamten, Kondukteure und Bureaudiener mit Fahrdienst wenigstens 10 Stunden und für das übrige Personal wenigstens 9 Stunden betragen solle. Abweichungen sind nur zulässig im Fahrdienst und zwar nur dann, wenn sie ohne unnatürliche Gestaltung der Dienstorganisation nicht umgangen werden können, oder wenn sie im eigenen Interesse des Personals geboten erscheinen.

Im weitem wurden zur Erleichterung des Personals folgende Bestimmungen aufgestellt:

- a. im Fahrdienste darf dem gleichen Beamten oder Angestellten nicht mehrere Nächte hintereinander die Nachtruhe verkürzt werden. Der Dienst ist vielmehr so zu organisieren, daß ihm in den beiden Nächten, die auf die ungenügende Nachtruhe folgen, mehr als die gesetzliche Ruhezeit gewährt wird. Die durchschnittliche Ruhezeit der drei Nächte soll wenigstens das gesetzliche Minimum erreichen;
- b. dem Fahrpersonale ist nach Rückkunft an seinem Wohnorte am Tage nach der verkürzten Nachtruhe eine Erholungspause von wenigstens 4 Stunden zu gewähren;
- c. wird die Nachtruhe so bedeutend gekürzt, daß sie nur etwa 6—7 Stunden beträgt, so darf dem Personal am folgenden Tage nicht eine gewöhnliche ganze Tagesleistung, sondern nur eine kleinere leichtere Dienstour überbunden werden (s. auch litt. i hiernach);
- d. als Arbeitszeit, welche in den Stundenplänen anzugeben ist, gilt diejenige Zeit, während welcher das Personal vom Dienste effektiv in Anspruch genommen ist. In Bezug auf die Bediensteten ist auch die Zeit zu berücksichtigen, welche für die Reinigung der Lokale, die Besorgung der Lampen und für andere dienstliche Verrichtungen aufgewendet wird;
- e. der Dienst der Kondukteure soll in der Regel erst im Bahnpostwagen beginnen und daselbst abgeschlossen werden;
- f. die Ruhetage müssen am Wohnort des Beamten oder Angestellten verbracht werden könne. Sie sollen volle 24 Stunden umfassen (s. auch litt. i hiernach);
- g. die halben Ruhetage, welche infolge der allgemeinen Dienstbeschränkung an den Sonn- und Festtagen entstehen, werden als solche im Sinne von Art. 4 des Gesetzes angerechnet; desgleichen auch die halben Freiwerktage, wenn sie nicht

auf Nacht- oder Spätdienst folgen (litt. i hiernach), also nicht als eigentliche Ruhezeit (Art. 3, 1. Alinea, des Gesetzes) zu betrachten sind;

- h. die Vorschrift von Art. 4 des Gesetzes, wonach mindestens 17 Ruhetage per Jahr auf den Sonntag zu fallen haben, ist überall durchzuführen. Dabei ist verstanden, daß dem Personale 17 ganze Sonn- resp. Festtage zu gewähren sind. Die halben Ruhetage, welche auf einen Sonn- oder Festtag fallen, sollen somit wie halbe Freierwerktage gezählt werden;
- i. dauert der Nachtdienst bis 1 Uhr nach Mitternacht, so darf der folgende Tag nicht als ganzer, sondern nur als halber Ruhetag in Berechnung fallen. Dauert dagegen der Nachtdienst bis morgens 5 Uhr oder länger, so fällt die Ruhezeit des folgenden Tages überhaupt nicht in Betracht.

11. Den Postillonen, deren tägliche Dienstzeit mehr als 5 Stunden beträgt, werden vom 1. Januar 1897 an jährlich 17 Ruhetage, womöglich an Sonntagen, gewährt. Die Kosten trägt die Postverwaltung.

12. Um den wichtigeren Postbureaux und den Bahnposten ein ganz zuverlässiges Hilfsmittel für die Instradierung der Postgegenstände in die Hand zu geben, wurde auch im Jahre 1896, sowohl im Sommerdienst als im Winterdienst 1896/97, zum Dienstgebrauch das „Postkursbuch der Schweiz“ herausgegeben.

13. Im Berichtsjahre wurde der Druck und Einband des Postlexikons der Schweiz vollendet und das Werk herausgegeben. Dasselbe enthält circa 62,000 Ortsnamen und ist zu einem Band von 557 Druckseiten angewachsen.

14. Folgende Tarife und Instruktionen wurden im Berichtsjahre neu bearbeitet und herausgegeben:

Tarif und Speditionsbedingungen betreffend die Poststücke (colis postaux) nach dem Ausland.

Fahrposttarif für Deutschland.

Fahrposttarif für Großbritannien und Irland, und für Malta.

Fahrposttarif für Italien.

Fahrposttarif für Österreich-Ungarn, mit Specialtarif für das österreichische Okkupationsgebiet (Bosnien, Herzegovina und Sandschak-Novibazar).

Fahrposttarif für Dänemark (mit Island und Faröer), Schweden und Norwegen.

15. Identitätsbücher wurden im Jahr 1896 66 Stück verkauft.

16. Die Zahl der Schloßfächer ist seit Ende 1895 von 5666 auf 6000 gestiegen; die Vermehrung beträgt mithin 334 Stück.

Mit Eingabe vom 14. Januar 1896 hat der bernische Verein für Handel und Industrie bei der Postverwaltung den Wunsch geäußert, es möchten die Dimensionen der Schloßfächer, die gegenwärtig 10,5/10,5/27,5 cm. betragen, was in vielen Fällen unzureichend sei, auf 10,5/13/30 cm. abgeändert werden. Diesem Wunsche wird in der Weise Rechnung getragen, daß in Zukunft bei Neubauten oder Umbauten die Schloßfächer in den gedachten größern Dimensionen erstellt werden. Dagegen müssen die bestehenden Einrichtungen in ihrem dermaligen Bestande verbleiben. Eine allgemeine Änderung würde zu große Kosten verursachen.

17. Auf Ende 1896 bestanden 399 Privatverkaufsstellen für Postwertzeichen. Der Bestand hat sich gegenüber dem Vorjahre um eine Stelle vermindert. Die Verkäufer bezogen Fr. 8910. 60 Provisionen (1895: 8633. 38).

18. Dem Betriebe übergeben wurden die Eisenbahnstrecken:

Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen, am 27. Juni.

Schmalspurbahn Chur-Thusis, am 1. Juli.

Elektrische Straßenbahn Aubonne-Allaman, am 23. Juli.

Schmalspurbahn Chur-Landquart, am 29. August.

Elektrische Straßenbahnen in Lausanne, am 1. September.

Schmalspurbahn Apples-L'Isle, am 12. September.

Infolge dieser Bahneröffnungen konnte der Postkursbetrieb auf den Routen Aubonne-Allaman, Lausanne-Pully, Walzenhausen-Rheineck und Chur-Thusis aufgehoben werden. Ganz besonders brachte die Eröffnung der Schmalspurbahn Chur-Thusis bedeutende Veränderungen in den Postkursen des Kantons Graubünden mit sich. Es sind daraus erhebliche Verbesserungen entstanden, indem für mehrere Routen mit namhaftem Verkehr neue Kurse errichtet wurden, so für die Strecken Thusis-Splügen, Thusis-Bergün, Samaden-Schuls, Silvaplana-Maloja, Rothenbrunnen-Rodels-Sils Domleschg und Bonaduz-Disentis.

Sodann wurde bei weitaus den meisten Sommerkursen deren Dauer verlängert, wodurch dann auch eine größere Stabilität in den Fahrplänen erreicht werden konnte.

19. Im ganzen wurden auf Schweizergebiet 29 neue Postkurse errichtet; hiervon fallen 15 auf Strecken, die vor der Errichtung dieser Kurse von Postwagen überhaupt nicht befahren worden sind. Außerdem wurden neue Einrichtungen nur für den Transport von Postsachen (Maultierkurse, Fourgonfahrten, Bestellung von Fahrpoststücken vermittelt Fourgon) getroffen.

Ferner sind zahlreiche Dienstverbesserungen im Kurswesen durch Verwendung größerer Wagen, Ausdehnung der Beiwagenlieferung, Vermehrung der Fahrten etc. geschaffen worden.

20. Die Öffnung der Alpenpässe für den Wagenverkehr erfolgte:

|                      | 1896.      | 1895.      |
|----------------------|------------|------------|
| Maloja . . . . .     | 22. März.  | 11. April. |
| Ofen . . . . .       | 17. April. | 14. April. |
| Simplon . . . . .    | 4. Mai.    | 23. März.  |
| Julier . . . . .     | 11. Mai.   | 22. April. |
| Bernina . . . . .    | 11. Mai.   | 11. Mai.   |
| Splügen . . . . .    | 13. Mai.   | 6. Mai.    |
| Bernhardin . . . . . | 16. Mai.   | 13. Mai.   |
| Albula . . . . .     | 21. Mai.   | 6. Mai.    |
| Fluela . . . . .     | 5. Juni.   | 10. Mai.   |
| Luckmanier . . . . . | 12. Juni.  | 17. Mai.   |
| Oberalp . . . . .    | 14. Juni.  | 30. Mai.   |
| Furka . . . . .      | 15. Juni.  | 31. Mai.   |
| Grimsel . . . . .    | 24. Juni.  | 11. Juni.  |

21. Verkehrsstörungen. Am 23. Mai stürzte die Versamerbrücke ein. Der durchgehende Postkursbetrieb Ilanz-Bonaduz mußte eingestellt werden; für den Verkehr auf der Strecke Ilanz-Versam wurde ein Einspännerdoppelpass errichtet.

Der Grimselpaß konnte für den Wagenverkehr erst am 24. Juni geöffnet werden infolge der großen vorhandenen Schneemassen.

Starker Schneefall im Oktober verursachte Störungen im Betrieb der Alpenpostkurse; vorwiegend wurde hiervon die Simplonroute betroffen.

### III. Telegraphenverwaltung.

#### 1. Allgemeine Bemerkungen.

Infolge der außergewöhnlich ungünstigen Witterung während des Sommerhalbjahres hat die Zahl der Telegramme im internen, internationalen und Transitverkehr die dem Budget zu Grunde gelegten Ziffern nicht erreicht und ist auch durchwegs unter den

Verkehrszahlen des Vorjahres zurückgeblieben, ein Rückgang, welchen auch die von der Landesausstellung in Genf herrührende lokale Zunahme nicht ausgleichen konnte. Derselbe beträgt im internen Verkehr 3,83 %, im internationalen Verkehr 0,04 %, im Transitverkehr 5 % und im Gesamtverkehr 2,56 %. Es dürfte nicht ohne Interesse sein, durch nachfolgende Vergleichung der Telegrammzahlen einiger größerer Städte und einiger Sommerbureaux mit denjenigen des Vorjahres nachzuweisen, welchen Einfluß auf den Verkehr der einzelnen Bureaux die ungünstigen Witterungsverhältnisse ausgeübt haben:

|                                     | Zahl der Telegramme. |         |
|-------------------------------------|----------------------|---------|
|                                     | 1895.                | 1896.   |
| Basel . . . . .                     | 435,716              | 415,971 |
| Bern . . . . .                      | 194,984              | 187,826 |
| Genf . . . . .                      | 333,933              | 394,579 |
| Luzern . . . . .                    | 148,262              | 135,063 |
| St. Gallen . . . . .                | 123,529              | 119,248 |
| Zürich . . . . .                    | 605,959              | 612,679 |
| Andermatt . . . . .                 | 8,809                | 7,848   |
| Beckeuried . . . . .                | 3,296                | 2,478   |
| Brienz . . . . .                    | 3,661                | 2,830   |
| Brunnen . . . . .                   | 14,307               | 13,217  |
| Churwalden . . . . .                | 2,425                | 2,045   |
| Einsiedeln . . . . .                | 11,506               | 9,568   |
| Engelberg . . . . .                 | 10,022               | 7,689   |
| Fiesch . . . . .                    | 2,363                | 1,669   |
| Giessbach . . . . .                 | 2,351                | 1,434   |
| Gletsch . . . . .                   | 5,568                | 3,732   |
| Göschenen . . . . .                 | 7,023                | 6,408   |
| Grindelwald . . . . .               | 9,529                | 6,977   |
| Meiringen . . . . .                 | 9,815                | 7,569   |
| Mürren . . . . .                    | 5,268                | 2,980   |
| Pontresina . . . . .                | 17,866               | 15,340  |
| St. Beatenberg . . . . .            | 6,084                | 3,859   |
| St. Moritz (Bad und Dorf) . . . . . | 45,013               | 40,255  |
| Schuls . . . . .                    | 5,666                | 4,961   |
| Vitznau . . . . .                   | 3,529                | 2,923   |
| Zermatt . . . . .                   | 15,370               | 11,055  |

(nebst Filialen)

Dem verminderten Verkehr entsprechend blieb denn auch der Ertrag der Telegramme um Fr. 92,049. 25 unter demjenigen des Vorjahres und um Fr. 44,275. 93 unter dem Voranschlage.

Die auf 1. Januar 1896 in Kraft getretene Herabsetzung der Telephon-Abonnementsgebühr (Bundesgesetz vom 7. Dezember 1894)

bewirkte eine erheblich stärkere Zunahme der Abonnentenzahl, indem dieselbe im Jahre 1896 auf 4555 anstieg, gegenüber 3343 im Vorjahre, so daß die Gesamtzahl aller Abonnemente der schweizerischen Netze Ende 1896 sich auf 25,090 beläuft. Infolge der genannten Maßnahme stellen sich die Einnahmen auf den Abonnementsgebühren um Fr. 284,348. 55 niedriger als im Vorjahre, übersteigen aber den Voranschlag um Fr. 145,806. 64.

Die auf die Erfahrungen des Jahres 1890 gestützte Befürchtung, die durch das neue Gesetz eingeführte Taxation sämtlicher Lokalgespräche werde einen fühlbaren Rückgang in deren Zahl bewirken, hat sich nur insofern begründet gezeigt, als die durchschnittliche Gesprächszahl per Abonnent gegenüber 1895 von 608 auf 529 gesunken ist, während bei Aufstellung des Budgets pro 1896 ein Zurückgehen des Durchschnittes bis auf circa 400 Gespräche erwartet wurde. Der in Wirklichkeit erfolgte Rückgang des Durchschnittes war nicht erheblich genug, um bei der außerordentlich starken Zunahme der Abonnentenzahl eine Verminderung der Gesamtzahl der Lokalgespräche herbeiführen zu können, vielmehr ergibt sich bei einer Gesamtzahl von 13,436,918 eine Vermehrung um 1,034,878 Gespräche. Auch der interurbane Gesprächsverkehr zeigt eine sehr beträchtliche Zunahme von 23,83 %, obgleich dieselbe etwas geringer ist, als nach dem Budget erwartet wurde, was wohl, wie beim Telegraphenverkehr, der ungünstigen Sommersaison zugeschrieben werden kann.

Die Gesamteinnahme im lokalen und interurbanen Gesprächsverkehr übersteigt diejenige des Vorjahres um Fr. 684,770. 65 und den Voranschlag um Fr. 171,602. 45.

Das finanzielle Gesamtergebnis der Verwaltung stellt sich für das Jahr 1896 wie folgt:

|                                                                                             |                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Einnahmen . . . . .                                                                         | Fr. 7,147,484. 35 |
| Ausgaben (inbegriffen Fr. 799,045. 55 = 15 %<br>ordentliche Amortisation des Baucontos) . . | „ 6,946,159. 99   |
| Aktiv-Saldo                                                                                 | Fr. 201,324. 36   |

Mit Genehmigung der eidgenössischen Räte (siehe Botschaft zum Budget für das Jahr 1897, Ausgaben der Telegraphenverwaltung, Rubrik X) wurde der Aktiv-Saldo von Fr. 201,324. 36 als außerordentliche Amortisation vom Bauconto abgeschrieben, und es ergab sich so für diesen letztern auf Jahresende folgender Rechnungsab-schluß:

|                                                         |                   |
|---------------------------------------------------------|-------------------|
| Bestand des Baucontos auf 1. Januar 1896 . . . . .      | Fr. 5,326,970. 29 |
| Ordentliche Amortisation 15 % . . . . .                 | Fr. 799,045. 55   |
| Außerordentliche Amortisation<br>(Aktivsaldo) . . . . . | „ 201,324. 36     |
|                                                         | <hr/>             |
|                                                         | „ 1,000,369. 91   |
|                                                         | <hr/>             |
|                                                         | Fr. 4,326,600. 38 |
| Zuwachs im Jahre 1896 . . . . .                         | „ 2,512,419. 17   |
|                                                         | <hr/>             |
| Bestand auf 31. Dezember 1896 . . . . .                 | Fr. 6,839,019. 55 |
|                                                         | <hr/>             |

Folgende auf Grund der Rechnungsbelege vorgenommene Verteilung der Einnahmen und Ausgaben auf den Telegraphen- und Telephonbetrieb giebt über das Rechnungsergebnis jedes einzelnen dieser beiden Dienstzweige Aufschluß:

|                        | Telegraph.        | Telephon.         |
|------------------------|-------------------|-------------------|
| Einnahmen . . . . .    | Fr. 2,813,944. 27 | Fr. 4,333,540. 08 |
| Ausgaben . . . . .     | „ 2,597,678. 88   | „ 4,348,481. 11   |
|                        | <hr/>             | <hr/>             |
| Aktiv-Saldo . . . . .  | Fr. 216,265. 39   |                   |
| Passiv-Saldo . . . . . |                   | Fr. 14,941. 03    |

Von der in den Einnahmen inbegriffenen Inventarvermehrung, im Gesamtbetrag von Fr. 1,027,375. 97, fallen Fr. 99,640. 79 auf den Telegraphen- und Fr. 927,735. 18 auf den Telephonbetrieb.

## 2. Telegraphenlinien.

Die Linienarbeiten des Jahres 1896 fassen sich wie folgt zusammen:

|                                       | Länge in Kilometern |             |
|---------------------------------------|---------------------|-------------|
|                                       | der Linien.         | der Drähte. |
| a. Neu erstellte Linien:              |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .              | 1,2                 | 5,7         |
| An Straßen . . . . .                  | 108,2               | 175,2       |
|                                       | <hr/>               | <hr/>       |
| Total                                 | 109,4               | 180,9       |
|                                       | <hr/>               | <hr/>       |
| b. Neue Drähte an bestehenden Linien: |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .              | —                   | 48,3        |
| An Straßen . . . . .                  | —                   | 164,5       |
|                                       | <hr/>               | <hr/>       |
| Total                                 | —                   | 212,8       |
|                                       | <hr/>               | <hr/>       |

|                                  |       | Länge in Kilometern |             |
|----------------------------------|-------|---------------------|-------------|
|                                  |       | der Linien.         | der Drähte. |
| <b>c. Umgebaute Linien:</b>      |       |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .         | —     | —                   |             |
| An Straßen . . . . .             | 12,1  | 29,6                |             |
| Total                            | 12,1  | 29,6                |             |
| <b>d. Ausgewechselte Drähte:</b> |       |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .         | —     | 197,6               |             |
| An Straßen . . . . .             | —     | 169,0               |             |
| Total                            | —     | 366,6               |             |
| <b>e. Abgebrochene Linien:</b>   |       |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .         | 8,6   | 53,9                |             |
| An Straßen . . . . .             | 108,0 | 111,6               |             |
| Total                            | 116,6 | 165,5               |             |
| <b>f. Abgebrochene Drähte:</b>   |       |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .         | —     | 17,2                |             |
| An Straßen . . . . .             | —     | 34,8                |             |
| Total                            | —     | 52,0                |             |

Infolge dieser Änderungen stellt sich die Länge der Staatstelegraphenlinien, nach der Drähtezahl geordnet, auf den 31. Dezember 1896 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 . . .     | 726,9                              | 419,2      | 79,6       | 87,2       | 103,2      | 134,8                  | 1550,9              |
| II. Bern . . . . .    | 615,9                              | 320,7      | 130,4      | 112,3      | 72,9       | 180,8                  | 1433,0              |
| III. Olten . . . . .  | 473,1                              | 181,7      | 213,8      | 60,1       | 131,6      | 227,5                  | 1287,8              |
| IV. Zürich . . . . .  | 258,3                              | 248,6      | 45,7       | 24,8       | 92,8       | 164,8                  | 835,0               |
| V. St. Gallen . . .   | 345,9                              | 195,9      | 116,3      | 129,6      | 57,9       | 143,9                  | 989,5               |
| VI. Chur . . . . .    | 220,8                              | 211,1      | 133,3      | 43,8       | 28,5       | 26,6                   | 663,6               |
| VII. Bellinzona . . . | 166,7                              | 87,3       | 12,3       | 2,4        | 46,7       | 67,6                   | 383,0               |
| Bestand auf Ende 1896 | 2807,6                             | 1664,5     | 731,4      | 459,7      | 533,6      | 946,0                  | 7142,8              |
| „ „ „ 1895            | 2860,9                             | 1631,1     | 775,6      | 433,0      | 510,7      | 941,3                  | 7152,6              |
| Vermehrung . .        | —                                  | 33,4       | —          | 26,7       | 22,9       | 4,7                    | 87,7                |
| Verminderung .        | 53,3                               | —          | 44,2       | —          | —          | —                      | 97,5                |
| Total Verminderung    |                                    |            |            |            |            |                        | 9,8                 |

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 . . . . .     | 421,5             | 1129,4      | 1550,9 | 2,139,3           | 1754,6      | 3,893,9  |
| II. Bern . . . . .        | 548,0             | 885,0       | 1433,0 | 2,466,2           | 1325,9      | 3,792,1  |
| III. Olten . . . . .      | 714,1             | 573,7       | 1287,8 | 3,264,7           | 970,3       | 4,235,0  |
| IV. Zürich . . . . .      | 523,8             | 311,2       | 835,0  | 1,927,6           | 868,5       | 2,796,1  |
| V. St. Gallen . . . . .   | 536,3             | 453,2       | 989,5  | 2,278,6           | 680,3       | 2,958,9  |
| VI. Chur . . . . .        | 43,2              | 620,4       | 663,6  | 109,3             | 1445,7      | 1,555,0  |
| VII. Bellinzona . . . . . | 135,6             | 247,4       | 383,0  | 714,4             | 357,9       | 1,072,3  |
| Bestand auf Ende 1896 . . | 2922,5            | 4220,3      | 7142,8 | 12,900,1          | 7403,2      | 20,303,3 |
| „ „ „ 1895 . .            | 2929,9            | 4222,7      | 7152,6 | 12,917,2          | 7215,1      | 20,132,3 |
| Vermehrung . .            | —                 | —           | —      | —                 | 188,1       | 171,0    |
| Verminderung . .          | 7,4               | 2,4         | 9,8    | 17,1              | —           | —        |

Der Grund, warum trotz bedeutender Neubauten eine kleine Verminderung in der Länge der Telegraphenlinien zu verzeichnen ist, liegt wie in frühern Jahren darin, daß eine Anzahl derselben zur Anlage von Telephondrähten benutzt und deshalb vom Telegrapheninventar abgeschrieben und dem Telephoninventar zugewiesen wurde.

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

|                                             | Länge in Kilometern |             |
|---------------------------------------------|---------------------|-------------|
|                                             | der Linien.         | der Drähte. |
| Bestand auf Ende 1895 . . . . .             | 7152,6              | 20,132,3    |
| Neubauten im Jahr 1896 . . . . .            | 109,4               | 393,7       |
| Total                                       | 7262,0              | 20,526,0    |
| Abbruch im Jahr 1896 . . . . .              | 116,6               | 217,5       |
| Scheinbarer Bestand auf Ende 1896 . . . . . | 7145,4              | 20,308,5    |
| Wirklicher Bestand auf Ende 1896 . . . . .  | 7142,8              | 20,303,8    |
| Die Differenzen von . . . . .               | 2,6                 | 5,2         |

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

In obigen Zahlen sind 135,9 km. Kabellinien inbegriffen mit einer Vermehrung von 4,6 km. gegenüber dem Vorjahre. Dieser Zuwachs rührt her von neuen Kabelanlagen in Basel, längs der Gotthardbahn auf der Strecke Brunnen-Flüelen (Hochfluh-Ölberg und Ölberg-Sisikon), sowie längs des Oberalpsees, wo der Bau der neuen Militärlinie Chur-Andermatt die Legung eines 1750 m. langen Kabels erforderte.

Die wichtigsten, während des Berichtsjahres vorgenommenen Neubauten betreffen:

1. Die Verlängerung des Drahtes Göschenen-Gletsch bis Brig (Nummer der Leitung 447).
2. Die Anlage eines neuen Drahtes Chaux-de-Fonds-Col-des-Roches für die Leitung Chaux-de-Fonds-Besançon (Nr. 16).
3. Die Verlängerung des Drahtes Nr. 187: St. Gallen-Romanshorn bis Ermatingen.
4. Den Bau der Linie Chur-Disentis-Andermatt (Nr. 582).
5. Die Verlängerung des Drahtes Münster-Zerneß bis Samaden (Nr. 600).
6. Die Verlängerung der Linie Bellinzona-Olivone bis Disentis (auf Rechnung der Militärverwaltung).
7. Den Bau der Linie Lugano-Maglio di Colla (Nr. 534).

Die den Eisenbahnverwaltungen angehörenden Telegraphen-Linien und -Drähte erzeugen auf Ende 1896 folgenden Bestand:

|                                      | Länge in Kilometern |             |
|--------------------------------------|---------------------|-------------|
|                                      | der Linien.         | der Drähte. |
| Selbständige Bahnlinien . . . . .    | 943,8               | 2,028,4     |
| Bahndrähte an Staatslinien . . . . . | —                   | 8,450,7     |
| Bestand auf Ende 1896 . . . . .      | 943,8               | 10,479,1    |
| Bestand auf Ende 1895 . . . . .      | 862,3               | 10,183,8    |
| Vermehrung                           | 81,0                | 295,3       |

Diese Vermehrung rührt her, teils von der Anlage neuer Korrespondenz- und Signaldrähte, teils vom Bau neuer Linien längs den Bahnstrecken Apples-l'Isle, Ossingen-Etzweilen, Chur-Landquart und Chur-Thusis.

Die konzedierten Privatlinien und -drähte (Telegraph, Telephon, Läuteeinrichtungen, elektrische Uhren, Wasserstandsanzeiger u. dgl.) hatten auf Ende 1896 folgenden Bestand:

|                                        | Länge in Kilometern |             |
|----------------------------------------|---------------------|-------------|
|                                        | der Linien.         | der Drähte. |
| Unabhängige Privatlinien . . . . .     | 761,1               | 1325,6      |
| Privatdrähte an Staatslinien . . . . . | —                   | 63,5        |
| Bestand auf Ende 1896 . . . . .        | 761,1               | 1389,1      |
| Bestand auf Ende 1895 . . . . .        | 689,7               | 1121,9      |
| Vermehrung                             | 71,4                | 267,2       |

Die Gesamtlänge der in der Schweiz auf Ende 1896 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 . . . . . | 7142,8              | 20,303,3    |
| Bahnlinien . . . . .              | 943,8               | 10,479,1    |
| Privatlinien . . . . .            | 761,1               | 1,389,1     |
| Bestand auf Ende 1896 . . . . .   | 8847,2              | 32,171,5    |
| Bestand auf Ende 1895 . . . . .   | 8704,6              | 31,438,0    |
| Vermehrung                        | 142,6               | 733,5       |

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

| Art der Störungen. | Zahl der Störungen. |       | Dauer in Stunden. |        | Durchschnittsdauer. |       |
|--------------------|---------------------|-------|-------------------|--------|---------------------|-------|
|                    | 1895.               | 1896. | 1895.             | 1896.  | 1895.               | 1896. |
| Verwicklungen .    | 1822                | 2015  | 7,022             | 10,091 | 3,51                | 5,00  |
| Unterbrechungen    | 548                 | 703   | 3,502             | 6,926  | 6,38                | 9,51  |
| Ableitungen . .    | 395                 | 450   | 2,294             | 2,424  | 5,49                | 5,23  |
| Total              | 2765                | 3168  | 12,818            | 19,441 | 4,88                | 6,08  |

Während die bisherigen Störungstabellen nur die den „ordentlichen“ Störungen entsprechenden Zahlen enthielten, sind in den Angaben der diesjährigen Statistik auch die „außerordentlichen“ Störungen inbegriffen. Um daher einen Vergleich mit der vorjährigen Statistik zu ermöglichen, mußte diese entsprechend vervollständigt werden. Der Vergleich ergibt ein für das Berichtsjahr ungünstiges Resultat, wozu die schlechte Witterung, namentlich der häufige Schneefall in Gebirgsgegenden, hauptsächlich beigetragen haben mag. Viele und dauernde Störungen wurden auch durch die nassen Schneefälle in der zweiten Hälfte des Monats Oktober verursacht. Die große Vermehrung der Verwicklungen ist zum Teil auf die vielerorts wegen Platzmangel nötig gewordene Überlastung des Telegraphengestänges durch Telephondrähte zurückzuführen.

Die wöchentlichen Messungen über den Isolationszustand der Drähte erzeugen folgende Zahlen:

|            | Gut.   | Befriedigend. | Ungenügend. | Total. |
|------------|--------|---------------|-------------|--------|
| 1895 . . . | 14,398 | 1837          | 774         | 17,009 |
| 1896 . . . | 13,934 | 2235          | 1034        | 17,203 |

oder in Prozenten der Gesamtzahl ausgedrückt:

|            |       |       |      |
|------------|-------|-------|------|
| 1895 . . . | 84,65 | 10,80 | 4,55 |
| 1896 . . . | 81,00 | 12,99 | 6,01 |

Die Resultate des Jahres 1896 sind also bedeutend ungünstiger als diejenigen des Vorjahres, was sich aus den oben angeführten Umständen erklärt.

Im Berichtsjahre wurden 60 Starkstromvorlagen geprüft und genehmigt, gegenüber 65 im Vorjahre; ferner 28 Projekte für größere Erweiterungen bestehender Anlagen (im Vorjahre 10) und 4 Projekte für vorübergehende Einrichtungen (gleichwie im Vorjahre).

Die Zahl der Neuanlagen hat somit auch dieses Jahr im Vergleich zum vorgehenden etwas abgenommen, dagegen ist die Zahl der größeren Anlageerweiterungen wieder erheblich gestiegen. Die Zahl solcher Erweiterungen wird sich voraussichtlich noch beträchtlich steigern, indem bei den immer zahlreicher werdenden großen Kraftanlagen, die Kraftstationen, sowie die Verteilungsnetze, im allgemeinen staffelweise ausgebaut werden.

Die 60 Neuanlagen zerfallen in:

- 30 Beleuchtungsanlagen (24 Gleichstrom, 6 Ein- oder Mehrphasenstrom);
- 3 Kraftanlagen (2 Gleichstrom, 1 Drehstrom);
- 21 Anlagen für Beleuchtung und Kraftübertragung (8 Gleichstrom, 13 Ein- oder Mehrphasenstrom);
- 6 Anlagen für elektrischen Tramwaybetrieb:

|          |                               |                            |
|----------|-------------------------------|----------------------------|
| Trambahn | Altstätten-Berneck            | } (mit Gleichstromsystem); |
| "        | St. Gallen                    |                            |
| "        | Neuchâtel-St. Blaise          |                            |
| "        | Zürich-Örlikon                |                            |
| "        | Chaux-de-Fonds                |                            |
| "        | Lugano (mit Drehstromsystem). |                            |

Nach der Stärke der Kraftquelle lassen sich die Vorlagen einteilen in:

|    |                                       |    |      |      | Kilowatt. | Total Kilowatt |
|----|---------------------------------------|----|------|------|-----------|----------------|
| 44 | Anlagen mit einer Arbeitsleistung von | 1— | 100  |      |           | 1243           |
| 13 | " " " "                               | "  | 100— | 500  |           | 3204           |
| 3  | " " " "                               | "  | 500— | 1000 |           | 2300           |

Das Total der während des Berichtsjahres gefaßten Kräfte beträgt 6747 Kilowatts (9000 HP.), gegenüber 12,500 (16,700 HP.) im Vorjahre.

Als größere Anlagen sind zu erwähnen:

1. Usine à Aigle mit Fernleitung bis Montreux, Arbeitsleistung 1000 Kilowatts;
2. Usine des Communes du Val-de-Travers à Noiraigue;
3. Usine de la Société anonyme des Clées à Yverdon; die beiden letztern Kraftstationen mit einer Arbeitsleistung von 650 Kilowatts.

Auch im abgelaufenen Jahre sind wieder zahlreiche Störungen des Telephonbetriebes durch Starkstromanlagen veranlaßt worden. Dieselben machen sich besonders unangenehm fühlbar in großen Telephonnetzen, wo hunderten von Abonnenten gleichzeitig die Benutzung des Telephons erschwert oder verunmöglicht wird. Die Störungen haben in der Regel ihre Ursache in einer mangelhaften Leitungsanlage der Starkstromwerke. Mehrere daherige Anstände konnten im abgelaufenen Jahre noch nicht endgültig erledigt werden.

### 3. Telephonnetze und Telephonlinien.

Der allgemeine Bestand der Telephonnetze und ihrer Verbindungslinien auf 31. Dezember 1896 ergibt sich aus folgenden Zahlen:

|                             | Bestand auf Ende |          | Vermehrung |
|-----------------------------|------------------|----------|------------|
|                             | 1896.            | 1895.    | 1896.      |
| Zahl der Netze . . . . .    | 252              | 225      | 27         |
| „ „ Abonnemente . . . .     | 25,090           | 20,535   | 4,555      |
| Länge der Linien in km. . . | 10,500,1         | 8,911,4  | 1,588,7    |
| „ „ Drähte in km. . . .     | 73,980,0         | 53,075,7 | 20,904,3   |

Über den Bestand der einzelnen Telephonnetze in Bezug auf Abonnemente, Stationen, Linien und Drähte giebt die Tabelle I am Schlusse dieses Abschnittes nähern Aufschluß. Eine zweite Tabelle (II) giebt eine nach Kantonen geordnete Übersicht über die Telephoneinrichtungen.

Neu eröffnet wurden im Laufe des Jahres folgende 27 Netze:

|                     |                 |
|---------------------|-----------------|
| Arosa.              | Rebstein.       |
| Bütschwil.          | Root.           |
| Chesières.          | Rue.            |
| Cully.              | St. Beatenberg. |
| Entlebuch.          | Ste-Ursanne.    |
| Fleurier.           | Sarnen.         |
| Langenbruck         | Schüpfen.       |
| Mezières.           | Sennwald.       |
| Nebikon.            | Sentier, le.    |
| Neuendorf.          | Sion.           |
| Neuenkirch-Sempach. | Thusis.         |
| Orbe.               | Vallorbe.       |
| Oron.               | Wolhusen.       |
| Ponts-de-Martel.    |                 |

Cully und Fleurier, früher Umschaltstationen, wurden in selbständige Telephonnetze umgewandelt.

Im Bau begriffen oder in Vorbereitung dazu waren die Netze:

Bassecourt, Eschenbach (St. Gallen), Illnau, Martigny, Saigne-légier, Salvan, Schüpfheim, Zell und Zweisimmen.

Neue interurbane Verbindungen wurden folgende erstellt:

|                                          | Länge<br>in Kilometern. |
|------------------------------------------|-------------------------|
| Genf-Lausanne (3. Verbindung) . . . . .  | 61,0                    |
| Nyon-Lausanne . . . . .                  | 40,7                    |
| Lausanne-le Sentier . . . . .            | 46,0                    |
| Morges-Cossonay . . . . .                | 14,0                    |
| Genf-Morges . . . . .                    | 48,0                    |
| Genf-Vevey . . . . .                     | 80,0                    |
| Vevey-Montreux (3. Verbindung) . . . . . | 6,2                     |
| Lausanne-Cully . . . . .                 | 9,0                     |
| Montreux-Sitten . . . . .                | 68,0                    |
| Lausanne-Oron . . . . .                  | 18,5                    |
| Lausanne-Orbe . . . . .                  | 30,5                    |
| Orbe-Vallorbe . . . . .                  | 16,2                    |
| Lausanne-Mezières . . . . .              | 16,6                    |
| Lausanne-Bern . . . . .                  | 95,0                    |
| Neuenburg-Boudry . . . . .               | 8,5                     |
| Yverdon-Orbe . . . . .                   | 14,6                    |
| Fleurier-Couvet * . . . . .              | 4,2                     |
| Chaux-de-Fonds-Ponts-de-Martel . . . . . | 16,0                    |
| Aigle-Chesières * . . . . .              | 10,8                    |
| Yverdon-Payerne . . . . .                | 27,5                    |
| Romont-Rue . . . . .                     | 12,5                    |
| Oron-Rue . . . . .                       | 6,4                     |
| Bern-Schüpfen . . . . .                  | 16,5                    |
| Pruntrut-St. Ursanne . . . . .           | 12,0                    |
| Interlaken-St. Beatenberg * . . . . .    | 6,6                     |
| Zofingen-Olten . . . . .                 | 7,6                     |
| Zofingen-Nebikon . . . . .               | 12,8                    |
| Olten-Neuendorf . . . . .                | 9,5                     |
| Huttwil-Willisau . . . . .               | 15,0                    |
| Basel-Winterthur . . . . .               | 104,5                   |
| Basel-Zofingen . . . . .                 | 47,3                    |
| Liestal-Langenbruck . . . . .            | 19,0                    |
| Balsthal-Langenbruck . . . . .           | 7,5                     |
| Balsthal-Neuendorf . . . . .             | 10,0                    |
| Luzern-Neuenkirch . . . . .              | 10,5                    |

Übertrag 929,0

|                                             | Länge<br>in Kilometern. |
|---------------------------------------------|-------------------------|
| Übertrag                                    | 929,0                   |
| Luzern-Sarnen . . . . .                     | 27,0                    |
| Luzern-Root . . . . .                       | 10,0                    |
| Luzern-Wolhusen . . . . .                   | 21,0                    |
| Luzern-Entlebuch . . . . .                  | 29,0                    |
| Luzern-Interlaken . . . . .                 | 74,0                    |
| Winterthur-St. Gallen . . . . .             | 58,0                    |
| Zürich-Chur . . . . .                       | 117,5                   |
| Zürich-St. Gallen (3. Verbindung) . . . . . | 84,5                    |
| Zürich-Basel (4. Verbindung) . . . . .      | 107,5                   |
| Winterthur-Uster . . . . .                  | 19,5                    |
| Pfungen-Bülach . . . . .                    | 9,8                     |
| Zürich-Zug (2. Verbindung) . . . . .        | 35,3                    |
| Zürich-Luzern (3. Verbindung) . . . . .     | 51,6                    |
| Horgen-Wädenswil *                          | 7,0                     |
| Rapperswyl-Stäfa *                          | 8,0                     |
| Meilen-Stäfa *                              | 8,5                     |
| Unterwasser-Buchs *                         | 17,0                    |
| Rapperswyl-Lichtensteig . . . . .           | 30,6                    |
| Lichtensteig-Bütschwil . . . . .            | 4,6                     |
| Lichtensteig-Necker . . . . .               | 6,3                     |
| Rorschach-Arbon . . . . .                   | 7,1                     |
| Wyl-Bütschwil . . . . .                     | 13,3                    |
| Chur-Arosa . . . . .                        | 25,7                    |
| Chur-Thusis . . . . .                       | 25,5                    |
| Rebstein-Au . . . . .                       | 6,6                     |
| Rebstein-Altstätten . . . . .               | 4,7                     |
| Buchs-Sennwald . . . . .                    | 11,9                    |
| Total 62 Verbindungen mit km.               | <u>1750,0</u>           |

Die mit Sternchen bezeichneten Leitungen sind eindräftig, die übrigen doppeldräftig (Schleifen).

8 eindräftig angelegte Netzverbindungen wurden in Schleifen umgewandelt und folgende 3 Leitungen verlängert:

Zürich-Lausanne bis Genf,  
Bauma-Pfäffikon bis Uster,  
Buchs-Altstätten bis St. Gallen.

Die beiden eindräftigen Verbindungen Neuenburg-Colombier und Colombier-St. Aubin wurden zu einer einzigen Leitung Neuenburg-St. Aubin verschmolzen.

Die Gesamtzahl der interurbanen Verbindungen hat somit um 61 zugenommen und beträgt nun, mit Inbegriff von 5 internationalen Anschlußleitungen, 386.

Die Totallänge aller interurbanen Verbindungen, einschließlich der internationalen, ist 9555,6 km., von denen 802 km. noch ein-dräftig angelegt sind.

Die Gesamtlänge der interurbanen Drähte (die Schleifen doppelt gezählt und mit Inbegriff der internationalen Leitungen) ist auf 18,263,6 km. gestiegen, gegenüber 14,538,6 km. im Vorjahre, mit einer Vermehrung von 3725,0 km.

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt, wie die interurbanen Verbindungen auf die verschiedenen Netze sich verteilen. Auf Ende 1896 gab es:

|     |           |   |                          |                            |               |
|-----|-----------|---|--------------------------|----------------------------|---------------|
| 123 | Netze mit | 1 | interurbanen Verbindung, |                            |               |
| 59  | "         | " | 2                        | interurbanen Verbindungen, |               |
| 18  | "         | " | 3                        | "                          | "             |
| 13  | "         | " | 4                        | "                          | "             |
| 9   | "         | " | 5                        | "                          | "             |
| 2   | "         | " | 6                        | "                          | "             |
| 8   | "         | " | 7                        | "                          | "             |
| 7   | "         | " | 8                        | "                          | "             |
| 1   | "         | " | 9                        | "                          | "             |
| 3   | "         | " | 10                       | "                          | "             |
| 1   | "         | " | 12                       | "                          | "             |
| 2   | "         | " | 13                       | "                          | "             |
| 1   | "         | " | 15                       | "                          | "             |
| 1   | "         | " | 21                       | "                          | "             |
| 1   | "         | " | 25                       | "                          | "             |
| 1   | "         | " | 29                       | "                          | "             |
| 1   | "         | " | 31                       | "                          | "             |
| 1   | "         | " | 52                       | "                          | "             |
|     |           |   |                          |                            | (Basel),      |
|     |           |   |                          |                            | (Luzern),     |
|     |           |   |                          |                            | (Lausanne)    |
|     |           |   |                          |                            | (St. Gallen), |
|     |           |   |                          |                            | (Bern),       |
|     |           |   |                          |                            | (Zürich).     |

Die Zahl der interurbanen Verbindungen hat im Berichtsjahr um circa 16 %, die Länge ihrer Drähte um 20 % zugenommen. Außerdem waren weitere 2500 km. Drahtlänge im Bau, konnten aber wegen der ungünstigen Witterung vor Jahresschluß nicht mehr fertig gestellt werden.

Es wird nachgerade schwierig, den geeigneten Platz zu finden, um die vieldräftigen interurbanen Linien durchzubringen. An den Landstraßen können Linien mit zehn und mehr Drähten nur mit großer Mühe betriebssicher angelegt werden. Es mußten daher die 40 bis 60dräftigen wichtigeren Linien an die Bahnen verlegt werden, obschon die Telephonlinien an streng befahrenen Bahnen weniger

ruhig sind, als solche an Landstraßen. Dieser Übelstand würde noch bedeutend verschärft, wenn der elektrische Betrieb der ersteren in absehbarer Zeit realisiert würde.

Bei den stets wachsenden Ansprüchen, welche an den interurbanen Telephonverkehr gemacht werden, scheint es angezeigt, auf die großen Schwierigkeiten hinzuweisen, die der Erstellung einer so großen Zahl von Drahtleitungen, wie sie für eine rasche und geregelte Abwicklung des Gesprächsverkehrs erforderlich ist, entgegenstehen.

Der Bestand der Telephonkabel auf Jahresende ist folgender:

| Netze.         | Länge der Kabel |              | Länge<br>der<br>Adern.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. |
|----------------|-----------------|--------------|-------------------------------|--------------------------------|
|                | mit einfachen   | mit Doppel-  |                               |                                |
|                | Adern.<br>m.    | Adern.<br>m. |                               |                                |
| Basel . . .    | 18,900          | 45,165       | 1,994,7                       | 3,479,2                        |
| Bern . . .     | 5,506           | 14,101       | 703,8                         | 1,272,8                        |
| Genf . . .     | 56,027          | 60,873       | 3,426,8                       | 5,069,8                        |
| Interlaken .   | —               | 577          | 30,0                          | 60,0                           |
| Lausanne . .   | 7,455           | —            | 201,3                         | 201,8                          |
| Luzern . . .   | —               | 21,020       | 550,2                         | 1,100,4                        |
| Neuenburg .    | —               | 1,400        | 19,6                          | 39,2                           |
| St. Gallen .   | 18,888          | —            | 510,0                         | 510,0                          |
| Schaffhausen . | —               | 4,100        | 110,7                         | 221,4                          |
| Vevey . . .    | —               | 340          | 7,1                           | 14,8                           |
| Zürich . . .   | 41,840          | 127,615      | 7,483,2                       | 13,836,7                       |
| Bestand 1896   | 148,616         | 275,191      | 15,036,4                      | 25,804,6                       |
| „ 1895         | 148,256         | 184,369      | 10,222,5                      | 16,186,8                       |
| Vermehrung     | 360             | 90,822       | 4,813,9                       | 9,617,8                        |

Diese Vermehrung rührt her von der Erweiterung der Kabelnetze in Basel, Genf, Luzern und Zürich.

Die Länge der unterirdisch verlegten Kabeldrähte beträgt schon circa 35 % des Gesamtbestandes der Telephonnetze und ihrer Verbindungslinien.

Am 12. April wurde die neue Centralstation in Bern, am 6. September diejenige in Basel eröffnet. Die erstere hat eine Kapazität von 5000, die letztere von 10,000 Leitungen.

Das neue Post- und Telegraphengebäude in Glarus konnte am 21. Februar, dasjenige in Neuenburg am 23. Oktober bezogen werden.

Im Laufe des Jahres wurden außerdem folgende Centralstationen neu montiert: Arbon, Baden, Lichtensteig, Liestal (im neuen Postgebäude), Lugano, Rorschach, Spiez und Vevey. Die Neu-montierungen wurden veranlaßt, teils durch den Bezug neuer Lokale, teils durch nötig gewordene Vergrößerung der Centralstationen. In Arbon, Lichtensteig, Lugano, Neuenburg, Rorschach, Spiez und Vevey mußten zugleich erhebliche Netzbauten vorgenommen werden.

Sämtliche Abonnentenleitungen des Netzes Lugano wurden doppeldräftig angelegt, um dem störenden Einfluß vorzubeugen, welchen der neu eröffnete elektrische Tram auf den Telephonverkehr ausübte. Der Erfolg war ein verhältnismäßig befriedigender. Der Betrieb wird aber bei oberirdischer doppeldräftiger Anlage, der komplizierteren technischen Einrichtungen wegen, ungemein erschwert.

In Davos-Platz wurde bei Anlaß des durch den starken Schneefall vom 7. bis 9. März nötig gewordenen Netzbauwerks sämtlicher Bronzedraht durch Stahldraht ersetzt.

Die Statistik der Störungen erzeugt für die Telephonleitungen folgende Zahlen:

|              | Verwicklungen. | Ableitungen. | Unterbrechungen. |
|--------------|----------------|--------------|------------------|
| 1896 . . . . | 10,736         | 1021         | 2905             |
| 1895 . . . . | 9,941          | 811          | 1753             |
| Vermehrung   | 795            | 210          | 1152             |

Durch die außergewöhnlichen Schneefälle vom 22., 23. und 24. Oktober wurden die meisten Telephonnetze der Central- und Westschweiz hart mitgenommen und besonders die Netze Chaux-de-Fonds, Locle und St. Immer fast gänzlich demoliert. Man war bestrebt, die Wiederherstellung des Betriebes dieser Netze mit Aufbietung aller Arbeitskräfte möglichst zu beschleunigen, doch wurde dieselbe durch die ungünstige Witterung erschwert. Immerhin waren nach 6 Wochen wieder sämtliche Verbindungen wenigstens provisorisch hergestellt.

Im Berichtsjahre wurden 36 Stangenbeschädigungen und 22 Drahtabschmelzungen durch Blitzschläge verursacht.

Für den Bau und Unterhalt der Telegraphen- und Telephonlinien wurden verwendet:

|                         |                |
|-------------------------|----------------|
| 34,912 Stangen          | (1895: 32,310) |
| 294,590 Isolatoren      | ( " 233,604)   |
| 54,786 kg. Eisendraht   | ( " 71,163)    |
| 470,397 kg. Bronzedraht | ( " 300,894)   |
| 48,686 kg. Stahldraht.  |                |

Die letztangeführte Drahtsorte fand namentlich für Netz- und Linienbauten in Gebirgsgegenden Verwendung.

Tabelle 1.

## Bestand der Telephonnetze auf 31. Dezember 1896.

| Netze.                | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|-----------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                       |                                |                                |                 | Ende<br>1896. | Ver-<br>mehrung. |
| Aadorf . . . .        | 5,505                          | 15,630                         | 14              | 12            | 4                |
| Aarau . . . .         | 256,479                        | 1,037,826                      | 340             | 280           | 39               |
| Aarberg . . . .       | 46,985                         | 78,920                         | 45              | 44            | 4                |
| Adliswil . . . .      | 9,690                          | 38,180                         | 20              | 17            | 5                |
| Affoltern am Albis    | 14,045                         | 82,745                         | 43              | 41            | 18               |
| Aigle . . . .         | 36,495                         | 174,125                        | 68              | 53            | —                |
| Altdorf . . . .       | 15,700                         | 48,725                         | 27              | 25            | 7                |
| Altstätten(St.Gallen) | 24,485                         | 69,715                         | 29              | 29            | 7                |
| Amriswil . . . .      | 18,440                         | 43,220                         | 24              | 23            | 11               |
| Andelfingen . . . .   | 11,905                         | 30,535                         | 19              | 19            | 4                |
| Appenzell . . . .     | 13,564                         | 53,293                         | 27              | 26            | 4                |
| Arbon . . . .         | 6,600                          | 22,820                         | 17              | 17            | 5                |
| Arosa . . . .         | 3,165                          | 61,885                         | 25              | 25            | 25               |
| Arth . . . .          | 20,685                         | 62,385                         | 29              | 28            | 5                |
| Au (St. Gallen) . .   | 27,475                         | 126,995                        | 45              | 42            | 20               |
| Aubonne . . . .       | 24,821                         | 107,350                        | 53              | 49            | 7                |
| Avenches . . . .      | 25,895                         | 51,150                         | 29              | 28            | 2                |
| Azmoos . . . .        | 5,495                          | 25,740                         | 17              | 17            | —                |
| Baden . . . .         | 102,065                        | 510,180                        | 157             | 141           | 36               |
| Balsthal . . . .      | 10,910                         | 52,315                         | 26              | 22            | 5                |
| Balterswil . . . .    | 12,300                         | 33,050                         | 15              | 15            | —                |
| Bäretswil . . . .     | 3,775                          | 8,195                          | 9               | 6             | —                |
| Basel . . . .         | 491,747                        | 6,635,174                      | 2,745           | 2,460         | 315              |
| Bauma . . . .         | 22,225                         | 59,055                         | 16              | 13            | 1                |
| Beckenried . . . .    | 1,490                          | 15,370                         | 11              | 9             | —                |
| Bellinzona . . . .    | 55,645                         | 107,380                        | 25              | 18            | 1                |
| Bern . . . .          | 597,539                        | 4,329,329                      | 1,642           | 1,490         | 205              |
| Bex . . . .           | 25,970                         | 104,545                        | 47              | 44            | 3                |
| Biel . . . .          | 171,645                        | 718,105                        | 439             | 394           | 62               |
| Bischofzell . . . .   | 23,075                         | 44,020                         | 29              | 24            | 3                |
| Boudry . . . .        | 10,290                         | 36,630                         | 24              | 22            | 3                |
| Übertrag              | 2,096,955                      | 14,804,087                     | 6,056           | 5,433         | 801              |

| Netze.             | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|--------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                    |                                |                                |                 | Ende<br>1896. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag           | 2,096,955                      | 14,804,087                     | 6,056           | 5,433         | 801              |
| Bremgarten (Aarg.) | 17,310                         | 42,200                         | 27              | 27            | 12               |
| Brenets . . . .    | 5,800                          | 17,098                         | 17              | 17            | 2                |
| Brienz . . . .     | 6,261                          | 36,356                         | 16              | 14            | 3                |
| Brugg . . . .      | 64,690                         | 200,900                        | 74              | 69            | 32               |
| Bubikon . . . .    | 6,550                          | 22,445                         | 13              | 13            | 1                |
| Buchs (St. Gallen) | 26,440                         | 153,870                        | 52              | 47            | 3                |
| Bülach . . . .     | 21,380                         | 55,885                         | 30              | 29            | 22               |
| Bulle . . . .      | 52,805                         | 292,390                        | 89              | 77            | 18               |
| Büren a./d. Aare . | 25,220                         | 43,600                         | 22              | 20            | —                |
| Burgdorf . . . .   | 85,563                         | 256,496                        | 125             | 111           | 19               |
| Bütschwil . . . .  | 18,125                         | 64,765                         | 20              | 20            | 20               |
| Cernier . . . .    | 34,655                         | 116,580                        | 47              | 41            | 2                |
| Château-d'Oex . .  | 4,864                          | 31,680                         | 19              | 19            | 4                |
| Châtel-St. Denis . | 11,110                         | 37,675                         | 19              | 17            | 10               |
| Chaux-de-Fonds .   | 166,050                        | 735,850                        | 691             | 603           | 47               |
| Chesières . . . .  | 1,425                          | 9,895                          | 8               | 8             | 8                |
| Chur . . . .       | 49,495                         | 188,135                        | 167             | 137           | 26               |
| Churwalden . . .   | 0,780                          | 24,090                         | 9               | 9             | —                |
| Colombier . . . .  | 20,895                         | 42,573                         | 31              | 29            | 1                |
| Concise . . . .    | 6,130                          | 10,070                         | 13              | 13            | 2                |
| Cossonay . . . .   | 22,450                         | 100,375                        | 35              | 34            | 6                |
| Couvét . . . .     | 32,480                         | 59,890                         | 30              | 27            | — 21             |
| Cully . . . .      | 8,070                          | 27,710                         | 16              | 16            | 16               |
| Davos-Platz . . .  | 27,855                         | 182,920                        | 151             | 139           | 24               |
| Degersheim . . .   | 8,430                          | 35,510                         | 15              | 11            | 2                |
| Delsberg . . . .   | 62,660                         | 258,295                        | 59              | 58            | 20               |
| Dielsdorf . . . .  | 27,135                         | 67,625                         | 39              | 38            | 5                |
| Dießenhofen . . .  | 2,520                          | 9,610                          | 12              | 10            | 3                |
| Dietikon . . . .   | 10,470                         | 42,475                         | 20              | 20            | 7                |
| Düdingen . . . .   | 15,475                         | 45,490                         | 18              | 17            | —                |
| Dußnang . . . .    | 11,790                         | 32,140                         | 16              | 16            | —                |
| Ebnat-Kappel . .   | 11,890                         | 39,750                         | 28              | 28            | 3                |
| Echallens . . . .  | 48,990                         | 102,240                        | 33              | 33            | 16               |
| Übertrag           | 3,012,728                      | 18,190,665                     | 8,017           | 7,200         | 1,114            |

| Netze.              | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|---------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                     |                                |                                |                 | Ende<br>1896. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag            | 3,012,728                      | 18,190,665                     | 8,017           | 7,200         | 1,114            |
| Einsiedeln . . .    | 9,985                          | 18,455                         | 31              | 29            | 6                |
| Engi (Glarus) . .   | 1,741                          | 10,579                         | 12              | 9             | —                |
| Entlebuch . . .     | 12,035                         | 28,654                         | 20              | 20            | 20               |
| Ermatingen . . .    | 22,460                         | 52,035                         | 19              | 18            | 1                |
| Eschenbach (Luzern) | 5,360                          | 40,620                         | 22              | 22            | 7                |
| Escholzmatt . . .   | 19,190                         | 48,730                         | 18              | 17            | 6                |
| Estavayer . . .     | 25,580                         | 59,110                         | 12              | 10            | 4                |
| Fahrwangen . . .    | 6,530                          | 29,280                         | 14              | 10            | 3                |
| Feydey-Leysin . .   | 4,430                          | 6,730                          | 13              | 12            | — 1              |
| Fischenthal . . .   | 8,115                          | 23,855                         | 11              | 11            | 4                |
| Flawil . . . . .    | 16,665                         | 34,540                         | 31              | 23            | 3                |
| Fleurier . . . . .  | 11,425                         | 18,340                         | 30              | 28            | 28               |
| Fraubrunnen . . .   | 35,570                         | 138,290                        | 37              | 35            | 2                |
| Frauenfeld . . . .  | 53,420                         | 214,165                        | 82              | 72            | 17               |
| Freiburg . . . . .  | 190,140                        | 966,140                        | 282             | 243           | 34               |
| Frick . . . . .     | 25,545                         | 138,665                        | 23              | 22            | 6                |
| Frutigen . . . . .  | 1,480                          | 31,280                         | 10              | 8             | —                |
| Gais . . . . .      | 8,385                          | 34,455                         | 23              | 19            | 3                |
| Gelterkinden . . .  | 6,660                          | 11,270                         | 12              | 11            | 3                |
| Genf . . . . .      | 655,699                        | 8,754,026                      | 3,325           | 3,058         | 381              |
| Glarus . . . . .    | 96,894                         | 519,156                        | 183             | 157           | 23               |
| Goßau (St. Gallen)  | 22,125                         | 61,710                         | 47              | 47            | 10               |
| Goßau (Zürich) . .  | 9,340                          | 29,115                         | 14              | 14            | 7                |
| Grandson . . . . .  | 10,620                         | 23,800                         | 21              | 19            | 2                |
| Granges (Vaud) . .  | 18,845                         | 46,665                         | 16              | 16            | 2                |
| Grenchen . . . . .  | 15,735                         | 38,180                         | 40              | 32            | 2                |
| Grindelwald . . . . | 2,091                          | 5,941                          | 11              | 9             | —                |
| Grüsch . . . . .    | 1,130                          | 14,900                         | 6               | 6             | —                |
| Hausen am Albis . . | 11,705                         | 23,955                         | 12              | 9             | —                |
| Heiden . . . . .    | 9,080                          | 37,885                         | 34              | 31            | 9                |
| Herisau . . . . .   | 36,920                         | 246,571                        | 162             | 134           | 27               |
| Herzogenbuchsee . . | 35,280                         | 111,395                        | 45              | 43            | 4                |
| Hessigkofen . . . . | 7,340                          | 20,815                         | 7               | 7             | —                |
| Übertrag            | 4,409,658                      | 30,029,472                     | 12,642          | 11,401        | 1,727            |

| Netze.               | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|----------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                      |                                |                                |                 | Ende<br>1896. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag             | 4,409,658                      | 30,029,472                     | 12,642          | 11,401        | 1,727            |
| Hinwil . . . . .     | 13,489                         | 34,543                         | 20              | 19            | 10               |
| Horgen . . . . .     | 14,565                         | 47,530                         | 58              | 49            | 15               |
| Huttwil . . . . .    | 7,870                          | 39,910                         | 23              | 21            | 5                |
| Interlaken . . . .   | 63,109                         | 488,149                        | 158             | 144           | 28               |
| Kalchhofen . . . .   | 10,410                         | 44,460                         | 25              | 23            | 3                |
| Kerzers . . . . .    | 34,080                         | 85,130                         | 32              | 31            | 4                |
| Klosters . . . . .   | 21,640                         | 76,925                         | 9               | 8             | 1                |
| Kloten . . . . .     | 9,810                          | 33,460                         | 14              | 12            | 2                |
| Kreuzlingen . . . .  | 32,765                         | 152,885                        | 65              | 52            | 10               |
| Kußnacht (Schwyz)    | 5,295                          | 15,075                         | 15              | 14            | 3                |
| Lachen . . . . .     | 5,215                          | 11,930                         | 8               | 8             | —                |
| Langenbruck . . . .  | 5,875                          | 11,575                         | 10              | 10            | 10               |
| Langenthal . . . .   | 68,850                         | 253,565                        | 120             | 101           | 28               |
| Langnau (Bern) . .   | 34,895                         | 121,870                        | 67              | 61            | 16               |
| Laufen (Jura) . . .  | 9,235                          | 38,445                         | 17              | 17            | 7                |
| Laufenburg . . . .   | 10,365                         | 21,435                         | 13              | 11            | 1                |
| Laupen . . . . .     | 62,835                         | 308,735                        | 56              | 56            | 5                |
| Lausanne . . . . .   | 362,285                        | 2,757,605                      | 1,359           | 1,185         | 143              |
| Lauterbrunnen . .    | 12,310                         | 46,075                         | 24              | 21            | 7                |
| Lenzburg . . . . .   | 30,500                         | 124,875                        | 79              | 67            | 15               |
| Lichtensteig . . . . | 13,215                         | 116,685                        | 33              | 26            | 7                |
| Liestal . . . . .    | 54,880                         | 326,075                        | 70              | 58            | 9                |
| Lintthal . . . . .   | 9,638                          | 21,952                         | 15              | 10            | —                |
| Locarno . . . . .    | 15,055                         | 40,485                         | 48              | 37            | 7                |
| Locle . . . . .      | 40,361                         | 179,695                        | 166             | 158           | 16               |
| Lömmenswil . . . .   | 7,860                          | 25,530                         | 13              | 13            | —                |
| Lugano . . . . .     | 26,160                         | 233,405                        | 120             | 91            | 23               |
| Luzern . . . . .     | 416,710                        | 2,456,464                      | 849             | 696           | 98               |
| Malleray . . . . .   | 22,291                         | 71,260                         | 15              | 12            | 2                |
| Männedorf . . . . .  | 4,920                          | 19,210                         | 16              | 14            | 4                |
| Meggen . . . . .     | 7,558                          | 24,784                         | 20              | 17            | —                |
| Meilen . . . . .     | 5,720                          | 43,810                         | 38              | 37            | 4                |
| Meiringen . . . . .  | 11,889                         | 16,275                         | 18              | 17            | 1                |
| Übertrag             | 5,858,768                      | 38,319,229                     | 16,235          | 14,497        | 2,211            |

| Netze.             | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|--------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                    |                                |                                |                 | Ende<br>1896. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag           | 5,858,763                      | 38,319,229                     | 16,235          | 14,497        | 2,211            |
| Merligen . . .     | 4,210                          | 40,280                         | 11              | 10            | —                |
| Mézières . . .     | 10,650                         | 31,650                         | 15              | 15            | 15               |
| Monthey . . .      | 8,430                          | 32,995                         | 13              | 11            | —                |
| Montreux . . .     | 85,170                         | 721,700                        | 426             | 371           | 46               |
| Morges . . .       | 78,267                         | 283,468                        | 143             | 134           | 29               |
| Moudon . . .       | 43,940                         | 77,040                         | 27              | 24            | 7                |
| Mühlehorn . . .    | 8,157                          | 67,859                         | 10              | 10            | —                |
| Müllheim . . .     | 22,800                         | 76,850                         | 20              | 20            | 5                |
| Münsingen . . .    | 17,076                         | 52,655                         | 23              | 20            | 2                |
| Münster (Bern) .   | 13,600                         | 57,660                         | 24              | 19            | 3                |
| Murgenthal . . .   | 9,235                          | 17,515                         | 13              | 12            | 12               |
| Muri (Aargau) .    | 22,945                         | 70,245                         | 27              | 25            | 13               |
| Murten . . .       | 30,205                         | 97,875                         | 60              | 55            | —                |
| Näfels-Mollis . .  | 5,501                          | 15,685                         | 9               | 9             | 3                |
| Nebikon . . .      | 20,620                         | 56,840                         | 19              | 15            | 15               |
| Necker . . .       | 5,960                          | 50,470                         | 19              | 19            | 1                |
| Neßlau . . .       | 8,090                          | 47,150                         | 20              | 20            | 4                |
| Neuenburg . . .    | 180,489                        | 916,724                        | 550             | 492           | 56               |
| Neuendorf . . .    | 9,600                          | 44,050                         | 14              | 14            | 14               |
| Neuenkirch-Sempach | 7,095                          | 41,585                         | 17              | 17            | 17               |
| Neuenstadt . . .   | 17,220                         | 41,615                         | 25              | 23            | 4                |
| Niederurnen . . .  | 6,870                          | 17,372                         | 9               | 8             | —                |
| Noirigue . . .     | 9,565                          | 37,345                         | 13              | 11            | 1                |
| Nyon . . .         | 61,176                         | 230,379                        | 137             | 119           | 28               |
| Oberriet . . .     | 16,190                         | 63,540                         | 20              | 18            | 5                |
| Olten . . .        | 41,965                         | 302,235                        | 73              | 66            | 22               |
| Orbe . . .         | 11,200                         | 79,235                         | 30              | 28            | 28               |
| Oron . . .         | 9,170                          | 34,525                         | 11              | 11            | 11               |
| Payerne . . .      | 38,510                         | 123,100                        | 48              | 45            | 6                |
| Pfäffikon . . .    | 7,315                          | 16,915                         | 16              | 15            | 8                |
| Pfungen . . .      | 16,540                         | 47,270                         | 33              | 27            | 11               |
| Ponts-de-Martel .  | 5,715                          | 38,260                         | 17              | 17            | 17               |
| Pruntrut . . .     | 95,860                         | 262,110                        | 121             | 106           | 38               |
| Übertrag           | 6,788,098                      | 42,412,916                     | 18,248          | 16,303        | 2,632            |

| Netze.                  | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|-------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                         |                                |                                |                 | Ende<br>1896. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag                | 6,788,098                      | 42,412,916                     | 18,248          | 16,303        | 2,632            |
| Ragaz . . . . .         | 146,110                        | 539,620                        | 92              | 85            | 18               |
| Rapperswil . . . .      | 43,325                         | 217,770                        | 65              | 61            | 24               |
| Rebstein . . . . .      | 4,485                          | 12,610                         | 11              | 10            | 10               |
| Rehetobel . . . . .     | 10,925                         | 44,985                         | 19              | 19            | 3                |
| Reinach (Aargau)        | 44,880                         | 216,055                        | 83              | 71            | 23               |
| Rheineck . . . . .      | 8,425                          | 24,830                         | 21              | 18            | 6                |
| Rheinfelden . . . .     | 30,750                         | 85,810                         | 49              | 39            | 21               |
| Richterswil . . . .     | 25,860                         | 90,465                         | 53              | 49            | 26               |
| Riggisberg . . . . .    | 14,295                         | 57,990                         | 12              | 12            | —                |
| Rolle . . . . .         | 43,408                         | 150,901                        | 78              | 72            | 11               |
| Romanshorn . . . .      | 27,215                         | 74,155                         | 58              | 51            | 5                |
| Romont . . . . .        | 34,545                         | 108,470                        | 40              | 39            | 6                |
| Root . . . . .          | 3,690                          | 32,420                         | 14              | 14            | 14               |
| Rorschach . . . . .     | 47,690                         | 214,880                        | 121             | 104           | 26               |
| Rue . . . . .           | 11,285                         | 38,885                         | 15              | 15            | 15               |
| Rüti (Zürich) . . . .   | 34,715                         | 142,400                        | 30              | 28            | 7                |
| St. Aubin (Neuchâtel)   | 15,440                         | 33,850                         | 23              | 23            | 1                |
| St. Beatenberg . . . .  | 0,810                          | 18,740                         | 14              | 14            | 14               |
| Ste. Croix . . . . .    | 16,105                         | 41,020                         | 41              | 37            | 5                |
| St. Gallen . . . . .    | 257,887                        | 2,273,191                      | 1,032           | 879           | 100              |
| St. Immer . . . . .     | 31,999                         | 159,342                        | 77              | 69            | 3                |
| St. Moritz-Dorf . . . . | 21,460                         | 405,680                        | 107             | 98            | 11               |
| St. Peterzell . . . . . | 8,045                          | 57,755                         | 20              | 17            | 2                |
| St. Ursanne . . . . .   | 2,525                          | 4,960                          | 10              | 10            | 10               |
| Sarnen . . . . .        | 13,965                         | 38,855                         | 21              | 20            | 20               |
| Schaffhausen . . . . .  | 174,465                        | 963,275                        | 395             | 349           | 59               |
| Schleitheim . . . . .   | 11,685                         | 41,290                         | 20              | 20            | —                |
| Schüpfen . . . . .      | 10,850                         | 26,500                         | 15              | 15            | 15               |
| Schuls . . . . .        | 6,470                          | 32,080                         | 21              | 17            | — 1              |
| Schwarzenburg . . . .   | 32,510                         | 106,155                        | 33              | 33            | 5                |
| Schwyz . . . . .        | 30,881                         | 109,845                        | 51              | 45            | 10               |
| Sennwald . . . . .      | 1,120                          | 19,720                         | 9               | 9             | 9                |
| Sentier . . . . .       | 36,725                         | 128,970                        | 59              | 59            | 59               |
| Übertrag                | 7,991,048                      | 48,923,790                     | 20,957          | 18,701        | 3,169            |

| Netze.                 | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                        |                                |                                |                 | Ende<br>1896. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag               | 7,991,048                      | 48,923,790                     | 20,957          | 18,704        | 3,169            |
| Sépey . . . .          | 0,455                          | 24,150                         | 8               | 8             | —                |
| Siebnen . . . .        | 5,540                          | 12,570                         | 11              | 10            | 1                |
| Sissach . . . .        | 16,490                         | 35,250                         | 23              | 22            | 14               |
| Sitten . . . .         | 17,562                         | 43,844                         | 50              | 50            | 50               |
| Solothurn . . . .      | 124,691                        | 823,053                        | 245             | 212           | 37               |
| Sonceboz . . . .       | 14,415                         | 120,975                        | 14              | 12            | —                |
| Spiez . . . .          | 12,069                         | 60,395                         | 21              | 20            | 3                |
| Stäfa . . . .          | 6,890                          | 23,230                         | 16              | 15            | 1                |
| Stans . . . .          | 4,876                          | 40,132                         | 20              | 19            | 8                |
| Steckborn . . . .      | 4,310                          | 28,240                         | 16              | 12            | 2                |
| Stein (Aargau) . . . . | 2,220                          | 6,405                          | 7               | 5             | — 1              |
| Stein a./Rh. . . .     | 4,035                          | 15,760                         | 24              | 20            | 1                |
| Sumiswald . . . .      | 6,112                          | 20,517                         | 16              | 16            | 4                |
| Sursee . . . .         | 13,443                         | 57,473                         | 27              | 27            | 18               |
| Tavannes . . . .       | 5,190                          | 15,590                         | 15              | 9             | — 2              |
| Thalwil . . . .        | 15,585                         | 68,150                         | 45              | 43            | 15               |
| Thun . . . .           | 66,044                         | 354,131                        | 191             | 170           | 37               |
| Thuisis . . . .        | 8,370                          | 63,435                         | 24              | 20            | 20               |
| Tramelan . . . .       | 1,335                          | 5,060                          | 9               | 9             | 1                |
| Travers . . . .        | 3,540                          | 16,655                         | 13              | 10            | 1                |
| Turbenthal . . . .     | 18,815                         | 44,520                         | 26              | 24            | 11               |
| Unterhallau . . . .    | 21,590                         | 75,200                         | 38              | 38            | 3                |
| Unterwasser . . . .    | 0,805                          | 43,630                         | 9               | 8             | 1                |
| Urnäsch . . . .        | 9,970                          | 31,860                         | 21              | 17            | — 1              |
| Uster . . . .          | 36,650                         | 123,080                        | 51              | 46            | 18               |
| Uznach . . . .         | 9,330                          | 60,295                         | 25              | 24            | 9                |
| Uzwil . . . .          | 12,880                         | 63,680                         | 41              | 37            | 9                |
| Vättis . . . .         | 0,480                          | 0,890                          | 4               | 4             | —                |
| Vallorbe . . . .       | 9,370                          | 50,960                         | 33              | 27            | 27               |
| Verrières . . . .      | 2,735                          | 5,915                          | 7               | 7             | 2                |
| Vevey . . . .          | 86,973                         | 554,107                        | 374             | 346           | 25               |
| Vitznau . . . .        | 14,540                         | 43,700                         | 18              | 18            | 3                |
| Wädenswil . . . .      | 22,995                         | 100,065                        | 54              | 42            | 14               |
| Übertrag               | 8,571,847                      | 51,956,649                     | 22,453          | 20,051        | 3,500            |

| Netze.                                 | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|----------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                                        |                                |                                |                 | Ende<br>1896. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag                               | 8,571,847                      | 51,956,649                     | 22,453          | 20,051        | 3,500            |
| Wald (Zürich) . .                      | 29,610                         | 71,595                         | 43              | 32            | 15               |
| Waldkirch . . .                        | 9,495                          | 24,405                         | 13              | 12            | 1                |
| Wallenstadt . . .                      | 23,812                         | 81,588                         | 60              | 49            | 3                |
| Walzenhausen . .                       | 12,080                         | 45,365                         | 21              | 20            | 3                |
| Wangen a. d. A. .                      | 13,865                         | 45,450                         | 21              | 20            | 3                |
| Wängi . . . . .                        | 11,960                         | 34,195                         | 13              | 12            | 1                |
| Weesen . . . . .                       | 5,771                          | 13,129                         | 9               | 9             | 1                |
| Weinfelden . . .                       | 47,325                         | 110,900                        | 49              | 48            | 20               |
| Wetzikon . . . .                       | 20,845                         | 68,625                         | 36              | 32            | 8                |
| Wichtrach . . . .                      | 35,889                         | 99,668                         | 43              | 41            | 11               |
| Wil (St. Gallen) .                     | 73,880                         | 300,975                        | 98              | 95            | 23               |
| Willisau . . . . .                     | 9,499                          | 74,836                         | 28              | 27            | 6                |
| Wimmis . . . . .                       | 2,790                          | 31,320                         | 20              | 18            | 4                |
| Winterthur . . .                       | 172,115                        | 944,865                        | 449             | 389           | 81               |
| Wohlen (Aargau)                        | 25,853                         | 92,424                         | 52              | 47            | 13               |
| Wolhusen . . . .                       | 7,582                          | 59,128                         | 22              | 21            | 21               |
| Yverdon . . . . .                      | 105,270                        | 340,495                        | 111             | 103           | 24               |
| Yvonand . . . . .                      | 10,040                         | 14,270                         | 12              | 11            | 5                |
| Zofingen . . . . .                     | 70,010                         | 214,685                        | 131             | 98            | —                |
| Zug . . . . .                          | 70,820                         | 222,585                        | 151             | 143           | 29               |
| Zürich . . . . .                       | 1,114,088                      | 19,012,358                     | 4,308           | 3,757         | 751              |
| Zurzach . . . . .                      | 49,420                         | 100,960                        | 48              | 48            | 31               |
| Zuzwil . . . . .                       | 6,250                          | 19,590                         | 7               | 7             | 1                |
| Bestand auf 31. De-<br>zember 1896 . . | 10,500,116                     | 73,980,060                     | 28,198          | 25,090        | 4,553            |
| Bestand auf 31. De-<br>zember 1895 . . | 8,911,465                      | 53,075,754                     | 23,446          | 20,535        |                  |
| Vermehrung im<br>Jahr 1896 . . .       | 1,588,651                      | 20,904,306                     | 4,752           | 4,555         |                  |
|                                        |                                |                                |                 |               |                  |

Tabelle II.

## Übersicht der Telephoneinrichtungen nach Kantonen.

| Kantone.                 | Ortschaften<br>mit<br>Telephon. | Central-<br>stationen. | Umschalte-<br>stationen. | Gemeinde-<br>stationen. |
|--------------------------|---------------------------------|------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Zürich . . . . .         | 240                             | 30                     | 19                       | 39                      |
| Bern . . . . .           | 553                             | 41                     | 70                       | 93                      |
| Luzern . . . . .         | 88                              | 13                     | 7                        | 5                       |
| Uri . . . . .            | 3                               | 1                      | —                        | —                       |
| Schwyz . . . . .         | 29                              | 6                      | 4                        | 1                       |
| Obwalden . . . . .       | 9                               | 1                      | 1                        | —                       |
| Nidwalden . . . . .      | 8                               | 2                      | 1                        | 2                       |
| Glarus . . . . .         | 31                              | 6                      | 4                        | 4                       |
| Zug . . . . .            | 17                              | 1                      | 3                        | 2                       |
| Freiburg . . . . .       | 189                             | 9                      | 10                       | 91                      |
| Solothurn . . . . .      | 73                              | 6                      | 1                        | 16                      |
| Baselstadt . . . . .     | 6                               | 1                      | 1                        | 1                       |
| Baselland . . . . .      | 40                              | 4                      | 5                        | 12                      |
| Schaffhausen . . . . .   | 34                              | 3                      | 4                        | 20                      |
| Appenzell A.-Rh. . . . . | 32                              | 6                      | 5                        | —                       |
| Appenzell I.-Rh. . . . . | 4                               | 1                      | 1                        | —                       |
| St. Gallen . . . . .     | 210                             | 33                     | 11                       | 33                      |
| Graubünden . . . . .     | 48                              | 9                      | 3                        | 4                       |
| Aargau . . . . .         | 179                             | 16                     | 20                       | 41                      |
| Thurgau . . . . .        | 99                              | 14                     | 5                        | 11                      |
| Tessin . . . . .         | 21                              | 3                      | —                        | —                       |
| Waadt . . . . .          | 391                             | 30                     | 22                       | 145                     |
| Wallis . . . . .         | 12                              | 1                      | —                        | —                       |
| Neuenburg . . . . .      | 99                              | 14                     | 5                        | 9                       |
| Genf . . . . .           | 82                              | 1                      | 10                       | 12                      |
| Total                    | 2497                            | 252                    | 212                      | 541                     |

#### 4. Apparate.

Auf Ende 1896 standen folgende Telegraphenapparate im Betrieb:

- 1825 Morseapparate (Vermehrung 28),
- 52 Hughes,
- 1 Baudot (Duplex),
- 245 Relais (Verminderung 6),
- 163 Telephonstationen an Stelle von Telegraphenapparaten (Verminderung 28).

In Bern wurde die Aufstellung eines Multipelapparates, System Baudot, nötig, weil der Hughesapparat für den besonders während der Sommermonate regen Verkehr auf der Linie Bern-Paris nicht mehr genügte. Außerdem wurden an den Hughesapparaten mit gutem Erfolge Versuche gemacht mit einem neuen Regulator und mit einem elektrischen Aufzug, welche Verbesserungen die Arbeit der bedienenden Beamten bedeutend erleichtern und eine größere Regelmäßigkeit im Gang des Apparates bewirken.

Der Ruhestrom wurde im Berichtsjahre auf 9 weitem Drähten eingeführt und umfaßte auf Jahresende 104 Leitungen mit 937 Apparaten. Auf einem Drahte wurde der Ruhestrom durch Arbeitsstrom ersetzt. Eine weitergehende Ausdehnung des Ruhestrombetriebes scheint nicht wünschbar, da den Vorteilen desselben ebenso gewichtige Nachteile gegenüberstehen, welche hauptsächlich darin bestehen, daß die Zwischenbureaux viel weniger selbständig sind, als beim Arbeitsstrombetrieb, und in weit höherem Maße vom mehr oder weniger guten Stande der Linien abhängen.

Zum Telegraphenbetriebe wurden im ganzen 24,540 Zinkkohlenelemente und 3110 Callaudelemente verwendet.

Die Telephonnetze zählen 28,198 Stationen (Vermehrung 4752) und 659 Umschalter auf den Central- und Umschaltstationen (Vermehrung 157).

Vom Centralmagazin wurden teils für Neueinrichtungen, teils zur Auswechslung reparaturbedürftiger Apparate abgegeben:

|                                           |             |
|-------------------------------------------|-------------|
| 194 Morseapparate                         | (1895: 162) |
| 17 Hughesapparate                         | ( " 13)     |
| 26 Relais                                 | ( " 16)     |
| 6591 Telephonstationen                    | ( " 5775)   |
| 264 Umschaltapparate für Centralstationen | ( " 195)    |

Außerhalb der eigentlichen Telephonnetze liegende, unabhängige Verbindungen gab es auf Ende des Berichtsjahres noch 5 mit 11 Stationen.

Die Statistik der Apparatenstörungen in den Telephonnetzen weist folgende Zahlen auf:

|                          | 1896. | 1895. | Ver-<br>mehrung. | Ver-<br>minderung. |
|--------------------------|-------|-------|------------------|--------------------|
| Wechselgestell . . . . . | 3848  | 1869  | 1979             | —                  |
| Induktor . . . . .       | 1758  | 2239  | —                | 481                |
| Glocke . . . . .         | 978   | 978   | —                | —                  |
| Mikrophon . . . . .      | 3761  | 4401  | —                | 640                |
| Telephon . . . . .       | 1947  | 1943  | 4                | —                  |
| Batterie . . . . .       | 2337  | 1890  | 447              | —                  |
| Blitzplatte . . . . .    | 3361  | 1131  | 2230             | —                  |
| Verschiedenes . . . . .  | 1282  | 1217  | 65               | —                  |

Davon waren vom Blitze verursacht:

| Störungen der                                   | 1896. | 1895. | Ver-<br>mehrung. |
|-------------------------------------------------|-------|-------|------------------|
| Blitzplatten . . . . .                          | 2501  | 444   | 2057             |
| Apparate der Centralstation (Klappen) . . . . . | 103   | 36    | 67               |
| Abonnenstationen (Glocken) . . . . .            | 127   | 84    | 43               |

Wie aus dieser Tabelle hervorgeht, war das Berichtsjahr im Gegensatz zum Jahre 1895 ein ausnahmsweise gewitterreiches.

## 5. Bureaux.

Im Jahre 1896 wurden 8 Staatstelegraphenbureaux und ein Sommertelegraphenbureau, somit 9 neue Bureaux eröffnet, gegenüber 6 im Vorjahre. Überdies wurden 199 mit dem Telegraphennetze in Verbindung stehende Gemeindetelephonstationen errichtet, also 111 mehr als im Vorjahre. 2 Privattelegraphenbureaux, 1 Sommer-telegraphenbureau, sowie 7 als Telegraphenbureaux dienende Telephonstationen wurden aufgehoben, 2 Bahntelegraphenbureaux und 3 Telephonstationen in eidgenössische Telegraphenbureaux, ein Bahn-telegraphenbureau in eine Gemeindetelephonstation und ein Telegraphenbureau III. Klasse in ein Bureau II. Klasse umgewandelt.

Im Vergleich zum Vorjahre ergibt sich, mit Einschluß der Gemeindetelephonstationen, folgende Bureauzahl:

|                                                                   | Bestand<br>Ende 1895. | Ver-<br>mehrung. | Ver-<br>minderung. | Bestand<br>Ende 1896. |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------|--------------------|-----------------------|
| Fortwährend geöffnete<br>Staats- und Privat-<br>bureaux . . . . . | 1509                  | 210              | 9                  | 1710                  |
| Sommerbureaux . . . . .                                           | 80                    | 1                | 1                  | 80                    |
| Eisenbahnbureaux . . . . .                                        | 79                    | —                | 3                  | 76                    |
| Total der Telegraphen-<br>bureaux . . . . .                       | 1668                  | 211              | 13                 | 1866                  |
| Aufgabebureaux . . . . .                                          | 70                    | —                | —                  | 70                    |
|                                                                   | 1738                  | 211              | 13                 | 1936                  |

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

|                                             |             |
|---------------------------------------------|-------------|
| Mit ununterbrochenem Dienst . . . . .       | 5           |
| „ verlängertem Tagdienst . . . . .          | 10          |
| „ vollem Tagdienst . . . . .                | 85          |
| „ teilweise erweitertem Tagdienst . . . . . | 61          |
| „ beschränktem Tagdienst . . . . .          | 1705        |
|                                             | <u>1866</u> |

## 6. Personal.

Im Laufe des Berichtsjahres sind im Personalbestand der Telegraphenverwaltung folgende Änderungen vorgekommen:

|                                     | Freiwillige<br>Rücktritte. | Abberufungen<br>(resp. Demission auf<br>Einladung der Ver-<br>waltung hin). | Todes-<br>fälle. |
|-------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------|
| Centralverwaltung . . . . .         | —                          | 1                                                                           | —                |
| Bureaux I. und II. Klasse . . . . . | 8                          | 1                                                                           | 4                |
| Bureaux III. Klasse . . . . .       | 76                         | —                                                                           | 15               |
| Telephonnetze I. Klasse . . . . .   | —                          | —                                                                           | 2                |
| Bedienstete . . . . .               | 2                          | —                                                                           | —                |
|                                     | 86                         | 2                                                                           | 21               |

Die nebenstehende Tabelle III enthält, nach Kreisen geordnet, eine Übersicht des gesamten im Telegraphen- und Telephondienste verwendeten Personals, mit Ausnahme der im Taglohn bezahlten Arbeiter.

# Personalbestand der Telegraphenverwaltung auf 31. Dezember 1896.

Tabelle III.

Zu Seite 864.

|                      | Direktion. |                        |               | Kreisinspektoren. | Kreisadjunkte. | Telegraphenbureaux I. und II. Klasse. |                  |            |            |            |            |            |            | Telegraphenbureaux III. Klasse. |              |            |                |            |              | Aufgabenbureaux. |             |               | Boten.      |             | Telephonchefs I. Klasse. | Telephon-gehilfen. |             | Telephonistinnen der Centralstationen I. und II. Klasse. |            | Telephonisten der Centralstationen III. Klasse und Umschaltstationen ohne Telegraphendienst. |           | Total des Personals. |            | Total des Personals. |             | Gesamt-Total. |                   |
|----------------------|------------|------------------------|---------------|-------------------|----------------|---------------------------------------|------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|---------------------------------|--------------|------------|----------------|------------|--------------|------------------|-------------|---------------|-------------|-------------|--------------------------|--------------------|-------------|----------------------------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|----------------------|------------|----------------------|-------------|---------------|-------------------|
|                      | Beamte.    | Provisorische Gehülfn. | Bureaudiener. |                   |                | Bureauchefs.                          | Tele-graphisten. |            | Gehülfn.   |            |            |            | Lehrlinge. |                                 | Post-beamte. |            | Privat-beamte. |            | Bahn-beamte. |                  | Postbeamte. | Privatbeamte. | Bahnbeamte. | Definitive. |                          | Provisorische.     | Definitive. | Provisorische.                                           | Männliche. | Weibliche.                                                                                   | Männlich. | Weiblich.            | Definitiv. | Provisorisch.        |             |               |                   |
|                      |            |                        |               |                   |                |                                       | Männliche.       | Weibliche. | Männliche. | Weibliche. | Männliche. | Weibliche. | Männliche. | Weibliche.                      | Männliche.   | Weibliche. | Männliche.     | Weibliche. | Männliche.   | Weibliche.       |             |               |             |             |                          |                    |             |                                                          |            |                                                                                              |           |                      |            |                      |             |               |                   |
|                      |            |                        |               |                   |                |                                       |                  |            |            |            |            |            |            |                                 |              |            |                |            |              |                  |             |               |             |             |                          |                    |             |                                                          |            |                                                                                              |           |                      |            |                      | Patentirte. |               | Nicht-patentirte. |
| Direktion . . . . .  | 51         | 3                      | 2             | —                 | —              | —                                     | —                | —          | —          | —          | —          | —          | —          | —                               | —            | —          | —              | —          | —            | —                | —           | —             | —           | —           | —                        | —                  | —           | —                                                        | —          | —                                                                                            | 56        | —                    | 53         | 3                    | 56          |               |                   |
| Telegraphenkreise:   |            |                        |               |                   |                |                                       |                  |            |            |            |            |            |            |                                 |              |            |                |            |              |                  |             |               |             |             |                          |                    |             |                                                          |            |                                                                                              |           |                      |            |                      |             |               |                   |
| Lausanne . . . . .   | —          | —                      | —             | 1                 | 1              | 3                                     | 68               | 6          | 8          | —          | 2          | —          | 16         | —                               | 136          | 77         | 154            | 126        | 10           | —                | 5           | —             | 5           | 29          | 3                        | 3                  | 11          | 1                                                        | 73         | 6                                                                                            | 4         | 4                    | 460        | 292                  | 716         | 36            | 752               |
| Bern . . . . .       | —          | —                      | —             | 1                 | 1              | 3                                     | 61               | 14         | 4          | 1          | —          | 5          | 15         | —                               | 102          | 53         | 112            | 64         | 18           | 1                | 1           | 1             | 11          | 24          | 3                        | 3                  | 7           | —                                                        | 72         | 2                                                                                            | 16        | 5                    | 383        | 217                  | 570         | 30            | 600               |
| Olten . . . . .      | —          | —                      | —             | 1                 | 1              | 3                                     | 73               | 11         | 5          | —          | 2          | 7          | 12         | —                               | 126          | 41         | 82             | 24         | 10           | —                | —           | —             | 18          | 20          | 4                        | 2                  | 7           | —                                                        | 50         | 3                                                                                            | 12        | 2                    | 378        | 138                  | 483         | 33            | 516               |
| Zürich . . . . .     | —          | —                      | —             | 1                 | 1              | 3                                     | 62               | 14         | 2          | 2          | —          | 5          | 7          | —                               | 102          | 29         | 62             | 42         | 14           | 1                | —           | —             | 16          | 25          | 3                        | 2                  | 11          | —                                                        | 59         | 5                                                                                            | 5         | 3                    | 316        | 160                  | 452         | 24            | 476               |
| St. Gallen . . . . . | —          | —                      | —             | 1                 | 1              | 1                                     | 46               | 6          | 2          | —          | —          | —          | 11         | —                               | 110          | 36         | 42             | 23         | 18           | 1                | —           | —             | 13          | 9           | 3                        | 1                  | 3           | —                                                        | 25         | 2                                                                                            | 8         | 7                    | 269        | 100                  | 351         | 18            | 369               |
| Chur . . . . .       | —          | —                      | —             | 1                 | 1              | 2                                     | 19               | 3          | 1          | —          | —          | 1          | 11         | —                               | 95           | 43         | 33             | 25         | 3            | —                | —           | —             | 3           | 8           | 1                        | 1                  | —           | —                                                        | 6          | —                                                                                            | —         | —                    | 179        | 78                   | 243         | 14            | 257               |
| Total der Kreise     | —          | —                      | —             | 6                 | 6              | 15                                    | 329              | 54         | 22         | 3          | 4          | 18         | 72         | —                               | 671          | 279        | 485            | 304        | 73           | 3                | 6           | 1             | 66          | 115         | 17                       | 12                 | 39          | 1                                                        | 285        | 18                                                                                           | 45        | 21                   | 1985       | 985                  | 2815        | 155           | 2970              |
| Gesamtzahl Ende 1896 | 51         | 3                      | 2             | 6                 | 6              | 15                                    | 329              | 54         | 22         | 3          | 4          | 18         | 72         | —                               | 671          | 279        | 485            | 304        | 73           | 3                | 6           | 1             | 66          | 115         | 17                       | 12                 | 39          | 1                                                        | 285        | 18                                                                                           | 45        | 21                   | 2041       | 985                  | 2868        | 158           | 3026              |
| Gesamtzahl Ende 1895 | 45         | 8                      | 2             | 6                 | 6              | 15                                    | 308              | 58         | 54         | 4          | 5          | 10         | 46         | —                               | 633          | 271        | 375            | 260        | 76           | 3                | 6           | 1             | 66          | 91          | 15                       | 11                 | 33          | 2                                                        | 232        | 43                                                                                           | 11        | 8                    | 1815       | 889                  | 2517        | 187           | 2704              |
| Vermehrung           | 6          | —                      | —             | —                 | —              | —                                     | 21               | —          | —          | —          | —          | 8          | 26         | —                               | 38           | 8          | 110            | 44         | —            | —                | —           | —             | —           | 24          | 2                        | 1                  | 6           | —                                                        | 53         | —                                                                                            | 34        | 13                   | 226        | 96                   | 351         | —             | 322               |
| Verminderung         | —          | 3                      | —             | —                 | —              | —                                     | —                | 4          | 32         | 1          | 1          | —          | —          | —                               | —            | —          | —              | —          | 3            | —                | —           | —             | —           | —           | —                        | —                  | 1           | —                                                        | —          | 25                                                                                           | —         | —                    | —          | —                    | 29          | —             |                   |

Die Zahl der Telegraphisten, welche gleichzeitig Telephonnetze überwachen, beläuft sich auf 37; dieselben sind auf der Tabelle nur in ihrer Eigenschaft als Telegraphisten mitgerechnet und erscheinen somit nicht unter dem Telephonpersonal, obwohl der Telephondienst sie vorzugsweise in Anspruch nimmt.

Im Berichtsjahre wurden neuerdings 29 Lehrlinge aufgenommen und von den 46 Lehrlingen, die im Jahre 1895 in die Verwaltung eintraten, zwei krankheitshalber und einer wegen tadelhaften Betragens entlassen.

Die Zahl der im Laufe des Berichtsjahres getroffenen Bußverfügungen gegenüber Beamten und Bediensteten beläuft sich auf 866 (im Vorjahre auf 865) und der daherige Gesamtbetrag auf Fr. 1706. Diese Summe wurde vorschriftsgemäß zu gunsten des Beamtenversicherungsvereins an die eidgenössische Staatskasse abgeliefert.

Im Jahre 1896 sind der Verwaltung 4 Beschwerden wegen Verletzung des Depeschengeheimnisses zugegangen, von denen 3 sich als unbegründet herausstellten, während die vierte, welche ein Bahntelegraphenbureau betraf, zu einer disciplinarischen Verfügung seitens der zuständigen Bahnverwaltung Anlaß gab.

## 7. Beziehungen zum Auslande.

Dem internationalen Telegraphenvertrage sind beigetreten die englische Kolonie Queensland, die französische Kolonie Neukaledonien und die portugiesischen Kolonien Provinz Mozambique, Provinz Cap Vert, Autonomer Militärdistrikt Guinea, Provinz San Thomé und Principe, Provinz Angola, die Staaten von portugiesisch Indien mit Damao und Diu, die Provinz Maceo und Timor.

Vom 16. Juni bis zum 22. Juli fand in Budapest eine internationale Telegraphenkonferenz statt, an welcher die Schweiz durch den Direktor der Telegraphenverwaltung vertreten war. An dieser Konferenz waren 47 Staaten und 25 Gesellschaften vertreten, wovon unter den erstern 6 (Chile, Ecuador, Nicaragua, Salvador, Mexiko und Venezuela), die dem Telegraphenvertrag bis jetzt nicht beigetreten waren. Im Laufe der Konferenz erklärten zwar 2 derselben (Nicaragua und Peru) durch ihre Delegierten offiziell den Beitritt, doch steht die diplomatische Bestätigung noch aus.

Die Resultate der genannten Konferenz sind im ganzen genommen nicht gerade von großer Bedeutung, namentlich hat die schon seit längerer Zeit hängende Frage einer Vereinheitlichung der Tarife auch bei diesem Anlasse ihre Lösung nicht gefunden, weil keiner der vorliegenden Anträge die Interessen der verschied-

denen Staaten versöhnen konnte. Dagegen sind, außer einer übersichtlicheren Anordnung der Bestimmungen des internationalen Reglements, manche Verbesserungen und Erleichterungen für das Publikum zu verzeichnen.

Der Specialvertrag mit Deutschland vom 15. September 1885 wurde für die Gültigkeitsdauer des neuen internationalen Reglements und ebenso der am 15. Juli 1890 mit Frankreich abgeschlossene auf unbestimmte Zeit verlängert.

Der telephonische Gesprächsverkehr mit Österreich wurde in der Weise erweitert, daß seit dem Monat Oktober auch die Netze Zürich und Winterthur mit Bregenz verkehren können.

## **8. Telegraphischer und telephonischer Verkehr.**

Wie in den frühern Jahren folgen hiernach:

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

Tabelle IV.

## Vergleichende Übersicht der Telegrammzahlen pro 1895 und 1896.

| Monat.       | Beförderte interne<br>Telegramme. |           | Beförderte und<br>empfangene interna-<br>tionale Telegramme. |           | Transittelegramme. |         | Total.    |           |
|--------------|-----------------------------------|-----------|--------------------------------------------------------------|-----------|--------------------|---------|-----------|-----------|
|              | 1895.                             | 1896.     | 1895.                                                        | 1896.     | 1895.              | 1896.   | 1895.     | 1896.     |
| Januar . .   | 107,153                           | 98,888    | 94,578                                                       | 92,503    | 48,288             | 46,493  | 250,019   | 237,884   |
| Februar . .  | 98,749                            | 98,992    | 82,735                                                       | 92,643    | 44,594             | 44,777  | 226,078   | 236,412   |
| März . . .   | 116,429                           | 120,391   | 104,209                                                      | 103,780   | 41,437             | 40,324  | 262,075   | 264,495   |
| April . . .  | 133,446                           | 130,266   | 105,257                                                      | 104,082   | 47,894             | 45,128  | 286,597   | 279,476   |
| Mai . . . .  | 148,343                           | 140,896   | 116,116                                                      | 108,587   | 47,896             | 43,806  | 312,355   | 293,289   |
| Juni . . . . | 151,671                           | 152,427   | 111,461                                                      | 116,477   | 41,455             | 42,360  | 304,587   | 311,264   |
| Juli . . . . | 202,982                           | 192,185   | 148,724                                                      | 148,610   | 46,498             | 40,987  | 398,204   | 381,782   |
| August . . . | 248,217                           | 222,522   | 197,022                                                      | 191,622   | 47,674             | 39,383  | 492,913   | 453,527   |
| September .  | 202,481                           | 182,258   | 154,031                                                      | 150,607   | 46,814             | 45,163  | 403,326   | 378,028   |
| Oktober . .  | 169,603                           | 177,537   | 131,694                                                      | 131,834   | 52,344             | 49,974  | 353,641   | 359,345   |
| November .   | 123,386                           | 118,602   | 103,623                                                      | 104,621   | 48,030             | 46,555  | 275,039   | 269,778   |
| Dezember .   | 107,878                           | 106,054   | 92,667                                                       | 96,190    | 42,033             | 42,234  | 242,578   | 244,478   |
| Total        | 1,810,338                         | 1,741,018 | 1,442,117                                                    | 1,441,556 | 554,957            | 527,184 | 3,807,412 | 3,709,758 |
| Vermehrung . |                                   | —         |                                                              | —         |                    | —       |           | —         |
| Verminderung |                                   | 69,320    |                                                              | 561       |                    | 27,773  |           | 97,654    |
|              |                                   | 3,83 %    |                                                              | 0,04 %    |                    | 5,00 %  |           | 2,56 %    |

Tabelle V.

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

| Länder.                                                       | Ausgang.       |                | Eingang.       |                | Total der ausgetauschten Telegramme. |                  |
|---------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------------------------------|------------------|
|                                                               | 1895.          | 1896.          | 1895.          | 1896.          | 1895.                                | 1896.            |
| <b>Europa.</b>                                                |                |                |                |                |                                      |                  |
| Deutschland . . .                                             | 250,343        | 252,093        | 231,533        | 232,301        | 481,876                              | 484,394          |
| Frankreich . . .                                              | 181,310        | 193,502        | 201,330        | 204,526        | 385,640                              | 398,028          |
| Italien . . . . .                                             | 80,843         | 80,880         | 81,332         | 82,074         | 162,175                              | 162,954          |
| Österreich . . . .                                            | 61,777         | 61,313         | 65,124         | 62,269         | 126,901                              | 123,582          |
| England . . . . .                                             | 52,187         | 44,858         | 63,094         | 51,754         | 115,281                              | 96,612           |
| Belgien . . . . .                                             | 19,986         | 20,579         | 17,859         | 18,726         | 37,845                               | 39,305           |
| Rußland . . . . .                                             | 14,370         | 14,617         | 15,309         | 16,765         | 29,679                               | 31,382           |
| Niederlande . . .                                             | 9,471          | 9,677          | 8,554          | 9,949          | 18,025                               | 19,626           |
| Spanien . . . . .                                             | 5,946          | 6,121          | 5,442          | 5,468          | 11,388                               | 11,589           |
| Rumänien, Serbien,<br>Bosnien, Herzego-<br>gowina, Montenegro | 4,583          | 5,195          | 5,294          | 5,972          | 9,877                                | 11,167           |
| Schweden . . . . .                                            | 1,265          | 1,406          | 1,376          | 1,301          | 2,641                                | 2,707            |
| Portugal . . . . .                                            | 743            | 1 063          | 786            | 938            | 1,529                                | 2,001            |
| Europ. Türkei . .                                             | 1,134          | 992            | 1,111          | 1,008          | 2,245                                | 2,000            |
| Dänemark . . . . .                                            | 741            | 811            | 801            | 833            | 1,542                                | 1,644            |
| Bulgarien . . . . .                                           | 817            | 857            | 739            | 779            | 1,556                                | 1,636            |
| Griechenland . . .                                            | 658            | 580            | 718            | 660            | 1,376                                | 1,240            |
| Norwegen . . . . .                                            | 474            | 462            | 598            | 565            | 1,072                                | 1,027            |
| Luxemburg . . . .                                             | 366            | 412            | 409            | 345            | 775                                  | 757              |
| Gibraltar u. Malta                                            | 174            | 198            | 134            | 142            | 308                                  | 340              |
| <b>Amerika.</b>                                               |                |                |                |                |                                      |                  |
| Nordamerika . . .                                             | 13,150         | 12,224         | 15,645         | 14,704         | 28,795                               | 26,928           |
| Südamerika . . . .                                            | 492            | 558            | 760            | 794            | 1,252                                | 1,352            |
| Centralamerika . .                                            | 133            | 131            | 168            | 183            | 301                                  | 314              |
| <b>Asien.</b>                                                 |                |                |                |                |                                      |                  |
| Britisch Indien . .                                           | 2,082          | 2,234          | 2,192          | 2,343          | 4,274                                | 4,577            |
| Asiatische Türkei                                             | 1,060          | 1,025          | 1,132          | 1,121          | 2,192                                | 2,146            |
| Japan . . . . .                                               | 732            | 781            | 904            | 955            | 1,636                                | 1,736            |
| China . . . . .                                               | 549            | 537            | 709            | 725            | 1,258                                | 1,262            |
| Übrige Länder . .                                             | 313            | 268            | 396            | 364            | 709                                  | 632              |
| <b>Afrika.</b>                                                |                |                |                |                |                                      |                  |
| Ägypten . . . . .                                             | 2,104          | 2,160          | 3,035          | 2,957          | 5,139                                | 5,117            |
| Algier u. Tunis . .                                           | 1,642          | 1,836          | 2,117          | 2,285          | 3,759                                | 4,121            |
| Übrige Länder . .                                             | 118            | 155            | 151            | 244            | 269                                  | 399              |
| <b>Oceanien.</b>                                              |                |                |                |                |                                      |                  |
| Australien u. Neu-<br>seeland . . . . .                       | 159            | 244            | 145            | 223            | 304                                  | 467              |
| Philippinen . . . .                                           | 120            | 91             | 187            | 194            | 307                                  | 285              |
| Niederl. Indien . .                                           | 85             | 102            | 106            | 127            | 191                                  | 229              |
| <b>Total</b>                                                  | <b>712,927</b> | <b>717,962</b> | <b>729,190</b> | <b>723,594</b> | <b>1,442,117</b>                     | <b>1,441,556</b> |

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

|                                       | Total der<br>Telegramme<br>im Jahre 1896. | Durch-<br>schnitt<br>per Tag. |
|---------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------|
| Zürich . . . . .                      | 612,679                                   | 1674                          |
| Basel . . . . .                       | 415,971                                   | 1137                          |
| Genf . . . . .                        | 394,579                                   | 1078                          |
| Bern . . . . .                        | 187,826                                   | 513                           |
| Luzern . . . . .                      | 135,068                                   | 369                           |
| Lausanne . . . . .                    | 127,960                                   | 350                           |
| St. Gallen . . . . .                  | 119,248                                   | 326                           |
| Winterthur . . . . .                  | 115,368                                   | 315                           |
| Neuenburg . . . . .                   | 51,278                                    | 140                           |
| Chaux-de-Fonds . . . . .              | 51,182                                    | 140                           |
| Chur . . . . .                        | 50,549                                    | 138                           |
| Lugano . . . . .                      | 47,616                                    | 130                           |
| Interlaken . . . . .                  | 41,521                                    | 113                           |
| Biel . . . . .                        | 40,552                                    | 111                           |
| St. Moritz, Graubünden (Dorf und Bad) | 40,255                                    | 110                           |
| Montreux . . . . .                    | 37,256                                    | 102                           |
| Vivis . . . . .                       | 35,230                                    | 96                            |
| Davos-Platz . . . . .                 | 34,063                                    | 93                            |
| Schaffhausen . . . . .                | 32,431                                    | 89                            |
| Freiburg . . . . .                    | 31,131                                    | 85                            |
| Thun . . . . .                        | 29,004                                    | 79                            |
| Aarau . . . . .                       | 25,997                                    | 71                            |
| Baden . . . . .                       | 25,778                                    | 70                            |
| Solothurn . . . . .                   | 25,742                                    | 70                            |
| Rorschach . . . . .                   | 25,739                                    | 70                            |
| Bellenz . . . . .                     | 24,326                                    | 66                            |
| Yverdon . . . . .                     | 18,657                                    | 51                            |

Überdies finden sich:

|                                              |   |               |   |   |   |
|----------------------------------------------|---|---------------|---|---|---|
| 7 Ortschaften mit 41—50 Telegrammen per Tag, |   |               |   |   |   |
| 13                                           | " | 31—40         | " | " | " |
| 29                                           | " | 21—30         | " | " | " |
| 72                                           | " | 11—20         | " | " | " |
| 962                                          | " | 1—10          | " | " | " |
| 494                                          | " | weniger als 1 | " | " | " |

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

|                         | Interne. |        | Internationale. |        |
|-------------------------|----------|--------|-----------------|--------|
|                         | 1895.    | 1896.  | 1895.           | 1896.  |
| Staatstelegramme . .    | 0,74     | 1,17   | 0,14            | 0,19   |
| Börsennachrichten . .   | 3,80     | 3,55   | 13,28           | 10,21  |
| Handelstelegramme . .   | 31,28    | 30,83  | 47,25           | 48,83  |
| Privatangelegenheiten . | 63,20    | 63,55  | 38,60           | 40,24  |
| Zeitungs Nachrichten .  | 0,98     | 0,90   | 0,73            | 0,54   |
|                         | 100,00   | 100,00 | 100,00          | 100,00 |

Die in dieser Ausscheidung nicht inbegriffenen Diensttelegramme erreichen die Zahl von 138,731, wovon 58,09 % auf den Post- und 41,91 % auf den Telegraphendienst fallen.

Die Klassifikation nach der Art der Telegramme ergibt folgendes Prozentverhältnis:

|                               | Interne. |        | Internationale. |        |
|-------------------------------|----------|--------|-----------------|--------|
|                               | 1895.    | 1896.  | 1895.           | 1896.  |
| Ohne besondere Angaben . .    | 79,82    | 79,39  | 93,87           | 93,41  |
| Mit bezahlter Antwort . . .   | 8,84     | 8,77   | 3,08            | 3,25   |
| Bezahlte Antworten . . . .    | 7,78     | 7,77   | 2,80            | 2,39   |
| Mit „Expressen bezahlt“ . . . | 2,80     | 2,26   | 0,02            | 0,03   |
| Mit „Expressen“ . . . . .     | 0,54     | 0,58   | 0,11            | 0,10   |
| Rekommandierte . . . . .      | 0,01     | 0,01   | —               | —      |
| Kollationierte . . . . .      | 0,01     | —      | 0,02            | 0,02   |
| Chiffrierte . . . . .         | —        | 0,01   | 0,03            | 0,03   |
| Mit Empfangsanzeige . . . .   | 0,01     | 0,01   | 0,02            | 0,04   |
| Nachzusendende . . . . .      | 0,29     | 0,23   | 0,07            | 0,06   |
| Mit mehreren Adressen . . .   | 0,45     | 0,52   | 0,49            | 0,62   |
| Per Post zu bestellende . . . | 0,12     | 0,11   | 0,01            | 0,03   |
| Offene Zustellung . . . . .   | —        | —      | —               | —      |
| Während der Nachtzeit zu be-  |          |        |                 |        |
| stellende . . . . .           | 0,08     | 0,10   | —               | —      |
| Mit mehreren Angaben . . .    | 0,25     | 0,24   | 0,08            | 0,08   |
|                               | 100,00   | 100,00 | 100,00          | 100,00 |

Die Klassifikation nach der Wortzahl ergibt folgendes Prozentverhältnis:

| Wortzahl.             | Interne. |        | Internationale. |        |
|-----------------------|----------|--------|-----------------|--------|
|                       | 1895.    | 1896.  | 1895.           | 1896.  |
| 3                     | 0,05     | 0,06   | 1,63            | 1,82   |
| 4                     | 0,95     | 0,88   | 2,99            | 3,25   |
| 5                     | 1,46     | 1,27   | 4,57            | 4,90   |
| 6                     | 4,96     | 4,90   | 6,13            | 5,97   |
| 7                     | 5,85     | 5,50   | 7,52            | 7,29   |
| 8                     | 10,76    | 10,54  | 8,29            | 8,91   |
| 9                     | 8,57     | 8,57   | 8,90            | 8,86   |
| 10                    | 13,34    | 13,19  | 9,81            | 9,60   |
| 11                    | 7,19     | 7,80   | 7,61            | 7,60   |
| 12                    | 8,81     | 8,94   | 6,78            | 6,69   |
| 13                    | 5,14     | 5,50   | 5,83            | 5,63   |
| 14                    | 6,06     | 5,95   | 4,81            | 4,99   |
| 15                    | 3,92     | 3,93   | 3,85            | 3,99   |
| 16                    | 4,15     | 4,16   | 3,57            | 3,38   |
| 17                    | 2,53     | 2,73   | 2,95            | 2,70   |
| 18                    | 2,98     | 2,94   | 2,27            | 2,80   |
| 19                    | 1,93     | 1,96   | 1,92            | 1,95   |
| 20                    | 2,26     | 2,15   | 1,76            | 1,63   |
| 21—30                 | 6,70     | 7,07   | 6,55            | 6,51   |
| über 30               | 2,39     | 2,36   | 2,26            | 1,98   |
| <hr/>                 |          |        |                 |        |
|                       | 100,00   | 100,00 | 100,00          | 100,00 |
| Durchschnittswortzahl | 13,06    | 13,14  | 12,36           | 12,17  |

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 Transittelegramme doppelt berechnet sind.

|                                       |           |           |
|---------------------------------------|-----------|-----------|
| Interne abgehende Telegramme . . .    | 1,741,018 |           |
| „ ankommende Telegramme . . .         | 1,749,196 |           |
|                                       | <hr/>     | 3,490,214 |
| Internationale abgehende Telegramme . | 717,962   |           |
| „ ankommende Telegramme               | 723,594   |           |
|                                       | <hr/>     | 1,441,556 |
| Amtliche abgehende Telegramme . .     | 138,731   |           |
| „ ankommende Telegramme . .           | 125,662   |           |
|                                       | <hr/>     | 264,393   |
|                                       | <hr/>     |           |
| Übertrag                              | 5,196,163 |           |

|                                                                         |          |            |
|-------------------------------------------------------------------------|----------|------------|
|                                                                         | Übertrag | 5,196,163  |
| Interne übertelegraphierte . . . . .                                    |          | 5,056,242  |
| Internationale Transittellegramme (Auswechslungs-<br>verkehr) . . . . . |          | 3,142,228  |
| Total der Telegramme                                                    |          | 13,394,633 |

|         |           | Anzahl der |             |              | Durchschnitt<br>per Beamten<br>und per Tag. |
|---------|-----------|------------|-------------|--------------|---------------------------------------------|
|         |           | Bureaux.   | Telegramme. | Arbeitstage. |                                             |
| Bureaux | I. Klasse | 15         | 8,728,283   | 106,508      | 81,9                                        |
| "       | II. " "   | 36         | 1,407,288   | 35,114       | 40,1                                        |
| "       | III. " "  | 1815       | 3,259,062   | 626,226      | 5,2                                         |
| Total   |           | 1866       | 13,394,633  | 767,848      | 17,4                                        |

Der Durchschnitt per Arbeitstag ist somit gegenüber dem Vorjahre auf den Bureaux I. Klasse um 2,5, auf den Bureaux II. Klasse um 0,7 und auf den Bureaux III. Klasse um 0,5 gesunken.

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

Bern 94, Basel 93, St. Gallen und Zürich je 85, Genf 83, Chur und Olten je 78, Luzern 77, Vivis 74, Lausanne 73, Bellenz 67, Winterthur 65, Lugano 62, Neuenburg 60, Glarus, Thun und Uster je 57, Samaden 56, Brig und Chaux-de-Fonds je 54, Interlaken 51, Schaffhausen 50, Romanshorn und Sitten je 49, Aarau 46, Klein-Basel und Rapperswyl je 44, Ragaz und Iferten je 43, Frauenfeld und Rorschach je 42, Biel und Davos-Platz je 40, Freiburg 38, Baden 35, Montreux und Solothurn je 34, Langenthal 32, Liestal 31, Nyon 30, Aigle und Zofingen je 29, Brugg und Pruntrut je 26, Burgdorf 25, Delsberg 23, Wyl 22, Locle, Morges und Zug je 21 und Bulle 17.

Die der Verwaltung wegen Verstümmelung, Verspätung oder Verlust von Telegrammen zugegangenen Reklamationen erreichen die Zahl von 1067, wovon 541 durch die Centralverwaltung und 526 durch die Kreisinspektionen erledigt wurden. Davon fallen auf den internen Verkehr 445, von denen 143 als unbegründet abgelehnt wurden, während 298 zu Disciplinarverfügungen und Taxrückerstattungen Anlaß gaben. 4 Fälle blieben auf Jahresende unerledigt. Die Summe der Rückerstattungen im internen Verkehr beläuft sich in 178 Fällen zusammen auf Fr. 133. 70.

Auf den internationalen Verkehr fallen 586 Reklamationen, wovon sich 374 als begründet erwiesen, während 182 abgelehnt wurden. 30 Fälle blieben auf Jahresende unerledigt.

Im Transitverkehr betrug die Zahl der Reklamationen 36, wovon 25 anerkannt und 4 abgelehnt wurden, während 7 auf Jahresende unerledigt blieben.

In 333 den internationalen und den Transitverkehr betreffenden Fällen fanden Taxrückerstattungen im Betrage von Fr. 10,842. 49 statt, an welchen sich die Schweiz mit Fr. 10,512. 61 zu beteiligen hatte. Diese hohe Anteilsumme der Schweiz erklärt sich daraus, daß darin 203 Fälle von Taxrückerstattungen für Berichtigungs-telegramme (taxierte Diensttelegramme) inbegriffen sind mit einem Gesamtbetrage von Fr. 10,303. Da die Taxen solcher Telegramme, gemäß den Bestimmungen des internationalen Reglementes, nicht an das Ausland vergütet werden, so sind dieselben im Rückerstattungs-falle auch ganz von der Schweiz zu tragen.

Der telephonische Verkehr erzeugt im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

|                                    | 1895.      | 1896.      | Ver-<br>mehrung. | Ver-<br>minderung. |
|------------------------------------|------------|------------|------------------|--------------------|
| Lokalgespräche . .                 | 12,402,040 | 13,436,918 | 1,034,878        | —                  |
| <hr/>                              |            |            |                  |                    |
| Interurbane Gespräche:             |            |            |                  |                    |
| I. 1—50 km. . .                    | 1,788,910  | 2,183,717  | 394,807          | —                  |
| II. Über 50—100 km.                | 338,295    | 455,908    | 117,613          | —                  |
| III. „ 100 km. .                   | 79,319     | 81,803     | 2,484            | —                  |
|                                    | <hr/>      | <hr/>      | <hr/>            | <hr/>              |
|                                    | 2,206,524  | 2,721,428  | 514,904          | —                  |
| <hr/>                              |            |            |                  |                    |
| Internationale Gespräche           |            |            |                  |                    |
| (Ausgang) . . .                    | 6,183      | 7,651      | 1,468            | —                  |
| Phonogramme . . .                  | 4,879      | 4,608      | —                | 271                |
| Vermittelte Telegramme             | 208,792    | 212,184    | 3,392            | —                  |
|                                    | <hr/>      | <hr/>      | <hr/>            | <hr/>              |
| Total aller Ver-<br>mittlungen . . | 14,828,418 | 16,382,789 | 1,554,371        | —                  |

Die Vermehrung beträgt bei den Lokalgesprächen 8,84 % und bei den interurbanen Gesprächen (internationaler Verkehr nicht inbegriffen) 23,88 %. Bei den Phonogrammen zeigt sich eine Verminderung von 5,55 %, bei den Telegrammen aber eine Vermehrung von 1,62 %.

Die durchschnittliche Zahl der Lokalgespräche, nach der Gesamtzahl der mit einer Centralstation verbundenen Abonnenten berechnet, beträgt 529 gegenüber 608 im Vorjahre.

Von den interurbanen Gesprächen fallen 80,24 % in den ersten Rayon, 16,75 % in den zweiten Rayon und 3,01 % in den dritten Rayon.

Gegenüber dem Vorjahre haben die Gespräche im ersten Rayon um 22,07 %, im zweiten Rayon um 34,76 % und im dritten Rayon um 3,13 % zugenommen.

Der in obigen Zahlen inbegriffene Verkehr der öffentlichen Sprechstationen betrug im Jahre 1896:

|                                 |        |
|---------------------------------|--------|
| Lokalgespräche . . . . .        | 60,628 |
| Interurbane Gespräche . . . . . | 24,968 |
| Phonogramme . . . . .           | 18     |

Über den Gesprächsverkehr der verschiedenen schweizerischen Telephonnetze im Berichtsjahre giebt die nachfolgende Tabelle Aufschluß.

| Netze.                              | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         | Total<br>sämtlicher<br>Gespräche. |
|-------------------------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|-----------------------------------|
|                                     |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |                                   |
| Aadorf . . . .                      | 633                  | 3,456                  | 3,076    | 6,532   | 7,165                             |
| Aarau . . . .                       | 133,195              | 40,556                 | 39,429   | 79,985  | 213,180                           |
| Aarberg . . . .                     | 15,105               | 8,738                  | 8,895    | 17,633  | 32,738                            |
| Adlisweil . . . .                   | 1,638                | 6,695                  | 7,181    | 13,876  | 15,514                            |
| Affoltern . . . .                   | 2,190                | 6,342                  | 6,895    | 13,237  | 15,427                            |
| Aigle . . . . .                     | 19,603               | 13,194                 | 12,978   | 26,172  | 45,775                            |
| Altdorf . . . .                     | 5,802                | 3,741                  | 2,260    | 6,001   | 11,803                            |
| Altstätten (St. Gallen)             | 4,173                | 7,103                  | 7,057    | 14,160  | 18,333                            |
| Amriswil . . . .                    | 1,565                | 5,590                  | 3,654    | 9,244   | 10,809                            |
| Andelfingen . . . .                 | 2,633                | 3,131                  | 2,039    | 5,220   | 7,853                             |
| Appenzell . . . .                   | 4,625                | 5,581                  | 4,984    | 10,565  | 15,190                            |
| Arbon . . . . .                     | 1,899                | 6,762                  | 7,135    | 13,897  | 15,796                            |
| Arosa . . . . .                     | 2,870                | 2,587                  | 1,498    | 4,085   | 6,955                             |
| Arth . . . . .                      | 8,042                | 5,989                  | 4,473    | 10,462  | 18,504                            |
| Au . . . . .                        | 3,943                | 6,904                  | 5,648    | 12,552  | 16,495                            |
| Aubonne . . . .                     | 12,371               | 9,558                  | 9,832    | 19,390  | 31,761                            |
| Avenches . . . .                    | 8,693                | 4,740                  | 4,732    | 9,472   | 18,165                            |
| Azmoos . . . . .                    | 2,529                | 2,690                  | 2,029    | 4,719   | 7,248                             |
| Baden . . . . .                     | 64,273               | 27,439                 | 29,734   | 57,173  | 121,446                           |
| Balsthal . . . .                    | 5,312                | 4,880                  | 5,071    | 9,951   | 15,263                            |
| Balterswil . . . .                  | 3,960                | 3,018                  | 3,173    | 6,191   | 10,151                            |
| Bäretswil . . . .                   | 252                  | 1,391                  | 1,316    | 2,707   | 2,959                             |
| Basel . . . . .                     | 2,035,259            | 103,026                | 102,467  | 205,493 | 2,240,752                         |
| Bauma . . . . .                     | 805                  | 3,086                  | 2,721    | 5,807   | 6,612                             |
| Beatenberg (20. V.<br>96) . . . . . | 891                  | 2,667                  | 1,915    | 4,582   | 5,473                             |
| Beckenried . . . .                  | 1,159                | 2,477                  | 1,814    | 4,291   | 5,450                             |
| Bellenz . . . . .                   | 1,266                | 4,557                  | 3,069    | 7,626   | 8,892                             |
| Bern . . . . .                      | 833,861              | 155,397                | 122,914  | 278,311 | 1,112,172                         |
| Bex . . . . .                       | 17,869               | 7,265                  | 6,267    | 13,532  | 31,401                            |
| Biel . . . . .                      | 202,390              | 47,056                 | 46,035   | 93,091  | 295,481                           |
| Bischofszell . . . .                | 2,721                | 7,292                  | 6,180    | 13,472  | 16,193                            |
| Boudry . . . . .                    | 2,721                | 5,573                  | 5,099    | 10,672  | 13,393                            |
| Bremgarten . . . .                  | 2,688                | 7,128                  | 5,575    | 12,703  | 15,391                            |
| Brenets, les . . . .                | 2,763                | 2,422                  | 1,896    | 4,318   | 7,081                             |
| Brienz . . . . .                    | 1,792                | 3,677                  | 2,309    | 5,986   | 7,778                             |
| Brugg . . . . .                     | 12,994               | 12,707                 | 9,866    | 22,573  | 35,567                            |
| Bubikon . . . . .                   | 1,758                | 1,604                  | 1,706    | 3,310   | 5,068                             |

| Netze.                   | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         | Total<br>sämtlicher<br>Gespräche. |
|--------------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|-----------------------------------|
|                          |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |                                   |
| Buchs . . . . .          | 12,788               | 10,915                 | 8,915    | 19,830  | 32,618                            |
| Bülach . . . . .         | 1,470                | 3,977                  | 3,665    | 7,642   | 9,112                             |
| Bulle . . . . .          | 26,678               | 9,926                  | 7,723    | 17,649  | 44,327                            |
| Büren a/A. . . . .       | 6,012                | 6,238                  | 5,134    | 11,372  | 17,384                            |
| Burgdorf . . . . .       | 30,649               | 21,223                 | 21,590   | 42,813  | 73,462                            |
| Bütschwil (II. II. 96)   | 3,038                | 3,085                  | 2,413    | 5,498   | 8,536                             |
| Cernier . . . . .        | 11,771               | 8,100                  | 8,986    | 17,086  | 28,857                            |
| Château-d'Oex . . . .    | 4,796                | 3,462                  | 2,482    | 5,944   | 10,740                            |
| Châtel-St. Denis . . . . | 1,353                | 3,404                  | 2,637    | 6,041   | 7,394                             |
| Chaux-de-Fonds . . . .   | 335,181              | 50,960                 | 51,600   | 102,560 | 437,741                           |
| Chesières (16. VII. 96)  | 280                  | 1,507                  | 963      | 2,470   | 2,750                             |
| Chur . . . . .           | 29,800               | 18,455                 | 15,446   | 33,901  | 63,701                            |
| Churwalden . . . . .     | 834                  | 1,398                  | 1,445    | 2,843   | 3,677                             |
| Colombier . . . . .      | 2,536                | 8,591                  | 8,978    | 17,569  | 20,105                            |
| Concise . . . . .        | 2,250                | 1,909                  | 1,547    | 3,456   | 5,706                             |
| Cossonay . . . . .       | 14,371               | 8,302                  | 7,215    | 15,517  | 29,888                            |
| Couvet . . . . .         | 1,585                | 4,416                  | 4,389    | 8,805   | 10,390                            |
| Cully (I. I. 96) . . . . | 3,590                | 4,260                  | 3,833    | 8,093   | 11,683                            |
| Davos-Platz . . . . .    | 58,969               | 7,910                  | 6,392    | 14,302  | 73,271                            |
| Degersheim . . . . .     | 394                  | 4,007                  | 3,470    | 7,477   | 7,871                             |
| Delsberg . . . . .       | 18,946               | 10,828                 | 8,279    | 19,107  | 38,053                            |
| Dielsdorf . . . . .      | 6,625                | 6,194                  | 5,489    | 11,683  | 18,308                            |
| Dießenhofen . . . . .    | 256                  | 3,220                  | 2,876    | 6,096   | 6,352                             |
| Dietikon . . . . .       | 2,636                | 6,226                  | 4,229    | 10,455  | 13,091                            |
| Düdingen . . . . .       | 3,331                | 3,193                  | 3,282    | 6,475   | 9,806                             |
| Dußnang . . . . .        | 2,000                | 2,649                  | 2,709    | 5,358   | 7,358                             |
| Ebnat-Kappel . . . . .   | 6,223                | 4,453                  | 4,754    | 9,207   | 15,430                            |
| Echallens . . . . .      | 4,921                | 4,593                  | 4,667    | 9,260   | 14,181                            |
| Einsiedeln . . . . .     | 2,812                | 5,679                  | 3,188    | 8,867   | 11,679                            |
| Engi . . . . .           | 1,414                | 1,773                  | 1,635    | 3,408   | 4,822                             |
| Entlebuch (I. II. 96)    | 3,180                | 2,767                  | 2,505    | 5,272   | 8,452                             |
| Ermtalingen . . . . .    | 1,748                | 2,600                  | 6,178    | 8,778   | 10,526                            |
| Eschenbach (Luzern)      | 2,398                | 2,461                  | 1,912    | 4,373   | 6,771                             |
| Escholz matt . . . . .   | 3,967                | 1,681                  | 1,280    | 2,961   | 6,928                             |
| Estavayer . . . . .      | 772                  | 2,551                  | 1,758    | 4,309   | 5,081                             |
| Fahrwangen . . . . .     | 459                  | 2,415                  | 1,877    | 4,292   | 4,751                             |
| Feydey-Leysin . . . . .  | 3,639                | 5,740                  | 3,309    | 9,049   | 12,688                            |
| Fiscenthal . . . . .     | 1,243                | 1,837                  | 1,448    | 3,285   | 4,528                             |

| Netze.                                  | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |        | Total<br>sämtlicher<br>Gespräche. |
|-----------------------------------------|----------------------|------------------------|----------|--------|-----------------------------------|
|                                         |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total. |                                   |
| Flawil . . . . .                        | 1,455                | 5,104                  | 4,066    | 9,170  | 10,625                            |
| Fleurier . . . . .                      | 3,670                | 4,648                  | 4,155    | 8,803  | 12,473                            |
| Fraubrunnen . . . . .                   | 13,856               | 10,312                 | 10,415   | 20,727 | 34,583                            |
| Frauenfeld . . . . .                    | 11,741               | 14,644                 | 14,654   | 29,298 | 41,039                            |
| Freiburg . . . . .                      | 90,072               | 30,455                 | 28,849   | 59,304 | 149,376                           |
| Frick . . . . .                         | 3,653                | 2,879                  | 2,543    | 5,422  | 9,075                             |
| Frutigen . . . . .                      | 625                  | 2,565                  | 1,671    | 4,236  | 4,861                             |
| Gais . . . . .                          | 2,006                | 4,113                  | 4,452    | 8,565  | 10,571                            |
| Gelterkinden . . . . .                  | 429                  | 1,612                  | 1,131    | 2,743  | 3,172                             |
| Genf . . . . .                          | 2,087,156            | 59,184                 | 38,782   | 97,966 | 2,185,122                         |
| Glarus . . . . .                        | 53,917               | 19,874                 | 19,022   | 38,896 | 92,813                            |
| Goßau (St. Gallen)                      | 9,433                | 10,200                 | 9,282    | 19,482 | 28,915                            |
| Goßau (Zürich) . . . . .                | 1,450                | 2,404                  | 2,076    | 4,480  | 5,930                             |
| Grandson . . . . .                      | 1,717                | 3,036                  | 3,838    | 6,874  | 8,591                             |
| Granges (Vaud) . . . . .                | 2,952                | 3,335                  | 3,073    | 6,408  | 9,360                             |
| Grenchen . . . . .                      | 8,712                | 7,990                  | 7,753    | 15,743 | 24,455                            |
| Grindelwald . . . . .                   | 650                  | 4,300                  | 4,065    | 8,365  | 9,015                             |
| Grüsch . . . . .                        | 1,976                | 2,107                  | 1,853    | 3,960  | 5,936                             |
| Hausen a/Albis . . . . .                | 880                  | 1,837                  | 2,520    | 4,357  | 5,237                             |
| Heiden . . . . .                        | 3,843                | 5,271                  | 4,845    | 10,116 | 13,959                            |
| Herisau . . . . .                       | 45,585               | 19,098                 | 31,994   | 51,092 | 96,677                            |
| Herzogenbuchsee . . . . .               | 10,159               | 6,976                  | 7,306    | 14,282 | 24,441                            |
| Hessigkofen . . . . .                   | 970                  | 1,627                  | 1,569    | 3,196  | 4,166                             |
| Hinwil . . . . .                        | 1,468                | 2,301                  | 1,986    | 4,287  | 5,755                             |
| Horgen . . . . .                        | 10,866               | 11,221                 | 14,402   | 25,623 | 36,489                            |
| Huttwil . . . . .                       | 2,620                | 2,961                  | 2,923    | 5,884  | 8,504                             |
| Interlaken . . . . .                    | 63,371               | 26,025                 | 23,288   | 49,313 | 112,684                           |
| Kalchofen . . . . .                     | 3,479                | 4,327                  | 4,257    | 8,584  | 12,063                            |
| Kerzers . . . . .                       | 8,849                | 5,550                  | 5,138    | 10,688 | 19,537                            |
| Klosters . . . . .                      | 224                  | 1,473                  | 943      | 2,416  | 2,640                             |
| Kloten . . . . .                        | 1,114                | 4,801                  | 5,667    | 10,468 | 11,582                            |
| Kreuzlingen . . . . .                   | 10,098               | 9,568                  | 7,730    | 17,298 | 27,396                            |
| Küßnacht (Schwyz)                       | 1,776                | 2,507                  | 2,206    | 4,713  | 6,489                             |
| Lachen . . . . .                        | 97                   | 1,654                  | 1,193    | 2,847  | 2,944                             |
| Langenbruck (25.<br>VIII. 96) . . . . . | 248                  | 517                    | 464      | 981    | 1,229                             |
| Langenthal . . . . .                    | 33,683               | 16,633                 | 13,055   | 29,688 | 63,371                            |
| Langnau (Bern) . . . . .                | 11,592               | 8,962                  | 9,171    | 18,133 | 29,725                            |

| Netze.                   | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         | Total<br>sämtlicher<br>Gespräche. |
|--------------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|-----------------------------------|
|                          |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |                                   |
| Laufen . . . . .         | 1,719                | 3,783                  | 3,535    | 7,318   | 9,037                             |
| Laufenburg . . . . .     | 372                  | 1,803                  | 1,047    | 2,850   | 3,222                             |
| Laupen . . . . .         | 22,644               | 6,792                  | 8,191    | 14,983  | 37,627                            |
| Lausanne . . . . .       | 807,894              | 87,380                 | 129,214  | 216,594 | 1,024,488                         |
| Lauterbrunnen . . . . .  | 3,226                | 5,272                  | 3,959    | 9,231   | 12,457                            |
| Lenzburg . . . . .       | 16,233               | 9,056                  | 10,364   | 19,420  | 35,653                            |
| Lichtensteig . . . . .   | 1,715                | 5,269                  | 4,378    | 9,647   | 11,362                            |
| Liestal . . . . .        | 10,851               | 9,632                  | 9,387    | 19,019  | 29,870                            |
| Linththal . . . . .      | 1,007                | 1,629                  | 1,496    | 3,125   | 4,132                             |
| Locarno . . . . .        | 2,947                | 2,268                  | 2,235    | 4,503   | 7,450                             |
| Locle . . . . .          | 57,494               | 16,467                 | 16,003   | 32,470  | 89,964                            |
| Lömmenswil . . . . .     | 1,597                | 2,489                  | 2,387    | 4,876   | 6,473                             |
| Lugano . . . . .         | 22,915               | 2,511                  | 2,846    | 5,357   | 28,272                            |
| Luzern . . . . .         | 466,708              | 67,875                 | 70,270   | 138,145 | 604,853                           |
| Malleray . . . . .       | 1,846                | 2,864                  | 2,046    | 4,910   | 6,756                             |
| Männedorf . . . . .      | 524                  | 4,865                  | 3,672    | 8,537   | 9,061                             |
| Meggen . . . . .         | 2,409                | 2,795                  | 2,539    | 5,334   | 7,743                             |
| Meilen . . . . .         | 7,117                | 7,818                  | 8,722    | 16,540  | 23,657                            |
| Meiringen . . . . .      | 1,352                | 3,266                  | 2,048    | 5,314   | 6,666                             |
| Merligen . . . . .       | 1,959                | 3,765                  | 2,880    | 6,645   | 8,604                             |
| Mézières (15. I. 96)     | 2,333                | 2,463                  | 2,145    | 4,608   | 6,941                             |
| Monthey . . . . .        | 1,179                | 1,790                  | 1,447    | 3,237   | 4,416                             |
| Montreux . . . . .       | 250,057              | 43,076                 | 29,415   | 72,491  | 322,548                           |
| Morges . . . . .         | 39,687               | 20,791                 | 30,081   | 50,872  | 90,559                            |
| Moudon . . . . .         | 4,971                | 5,883                  | 5,916    | 11,799  | 16,770                            |
| Moutier (Bern) . . . . . | 2,446                | 4,153                  | 4,114    | 8,267   | 10,713                            |
| Mühlehorn . . . . .      | 2,014                | 1,706                  | 2,115    | 3,821   | 5,835                             |
| Müllheim . . . . .       | 5,962                | 2,890                  | 2,827    | 5,717   | 11,679                            |
| Münsingen . . . . .      | 3,691                | 5,156                  | 5,453    | 10,609  | 14,300                            |
| Murgenthal . . . . .     | 1,162                | 2,606                  | 3,005    | 5,611   | 6,773                             |
| Muri (Aargau) . . . . .  | 1,382                | 2,602                  | 1,890    | 4,492   | 5,874                             |
| Murten . . . . .         | 19,468               | 11,407                 | 9,832    | 21,239  | 40,707                            |
| Näfels-Mollis . . . . .  | 181                  | 2,364                  | 1,821    | 4,185   | 4,366                             |
| Nebikon (22. VIII. 96)   | 871                  | 861                    | 760      | 1,621   | 2,492                             |
| Necker . . . . .         | 2,786                | 2,962                  | 2,195    | 5,157   | 7,943                             |
| Neßlau . . . . .         | 3,953                | 2,860                  | 2,695    | 5,555   | 9,508                             |
| Neuchâtel . . . . .      | 244,948              | 48,003                 | 47,751   | 95,754  | 340,702                           |
| Neuendorf (3. XII. 96)   | 317                  | 149                    | 125      | 274     | 591                               |

| Netze.                                 | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         | Total<br>sämtlicher<br>Gespräche. |
|----------------------------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|-----------------------------------|
|                                        |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |                                   |
| Neuenkirch - Sem-<br>pach (16. XI. 96) | 484                  | 329                    | 204      | 533     | 1,017                             |
| Neuenstadt . . .                       | 1,885                | 4,486                  | 5,127    | 9,613   | 11,498                            |
| Niederurnen . . .                      | 921                  | 2,914                  | 2,990    | 5,904   | 6,825                             |
| Noiraigne . . .                        | 734                  | 2,577                  | 2,337    | 4,914   | 5,648                             |
| Nyon . . . . .                         | 41,854               | 20,393                 | 19,504   | 39,897  | 81,751                            |
| Oberriet . . . .                       | 4,245                | 4,041                  | 3,366    | 7,407   | 11,652                            |
| Olten . . . . .                        | 14,494               | 13,401                 | 12,504   | 25,905  | 40,399                            |
| Orbe (10. II. 96) .                    | 2,986                | 5,193                  | 3,562    | 8,755   | 11,741                            |
| Oron (3. III. 96) .                    | 1,038                | 2,342                  | 2,016    | 4,358   | 5,396                             |
| Payerne . . . .                        | 7,883                | 7,790                  | 9,230    | 17,020  | 24,903                            |
| Peterzell . . . .                      | 2,060                | 3,158                  | 2,507    | 5,665   | 7,725                             |
| Pfäffikon . . . .                      | 264                  | 4,806                  | 4,420    | 9,226   | 9,490                             |
| Pfungen . . . . .                      | 4,745                | 6,227                  | 5,573    | 11,800  | 16,545                            |
| Ponts-de-Martel (1.<br>VI. 96) . . . . | 1,274                | 1,751                  | 1,756    | 3,507   | 4,781                             |
| Pruntrut . . . .                       | 37,886               | 7,639                  | 4,490    | 12,129  | 50,015                            |
| Ragaz . . . . .                        | 27,716               | 15,435                 | 16,162   | 31,597  | 59,313                            |
| Rapperswil . . . .                     | 6,278                | 10,422                 | 9,039    | 19,461  | 25,739                            |
| Rebstein (11. V. 96)                   | 395                  | 2,697                  | 2,928    | 5,625   | 6,020                             |
| Rehetobel . . . .                      | 2,730                | 3,271                  | 3,497    | 6,768   | 9,498                             |
| Reinach . . . . .                      | 15,232               | 5,761                  | 5,587    | 11,348  | 26,580                            |
| Rheineck . . . .                       | 534                  | 4,769                  | 3,519    | 8,288   | 8,822                             |
| Rheinfelden . . .                      | 6,336                | 7,193                  | 8,006    | 15,199  | 21,535                            |
| Richterswil . . .                      | 5,799                | 9,305                  | 10,771   | 20,076  | 25,875                            |
| Riggisberg . . . .                     | 2,620                | 4,903                  | 4,653    | 9,556   | 12,176                            |
| Rolle . . . . .                        | 15,729               | 10,495                 | 6,473    | 16,968  | 32,697                            |
| Romanshorn . . .                       | 8,466                | 10,632                 | 8,423    | 19,055  | 27,521                            |
| Romont . . . . .                       | 7,116                | 5,838                  | 6,512    | 12,350  | 19,466                            |
| Root (6. VIII. 96)                     | 756                  | 1,173                  | 727      | 1,900   | 2,656                             |
| Rorschach . . . .                      | 25,574               | 23,003                 | 23,190   | 46,193  | 71,767                            |
| Rue (9. X. 96) . .                     | 588                  | 500                    | 291      | 791     | 1,379                             |
| Rüti (Zürich) . .                      | 5,599                | 7,854                  | 6,874    | 14,728  | 20,327                            |
| St. Aubin (Neuchâtel)                  | 3,749                | 3,856                  | 3,608    | 7,464   | 11,213                            |
| Ste. Croix . . . .                     | 8,929                | 2,636                  | 2,299    | 4,935   | 13,864                            |
| St. Gallen . . . .                     | 583,508              | 121,077                | 93,678   | 214,755 | 798,263                           |
| St. Immer . . . .                      | 20,268               | 9,833                  | 11,479   | 21,312  | 41,580                            |
| St. Moritz . . . .                     | 36,568               | 8,487                  | 4,845    | 13,332  | 49,900                            |

| Netze.                   | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |        | Total<br>sämtlicher<br>Gespräche. |
|--------------------------|----------------------|------------------------|----------|--------|-----------------------------------|
|                          |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total. |                                   |
| St. Ursanne (13. XI. 96) | 162                  | 276                    | 187      | 463    | 625                               |
| Sarnen (18. VII. 96)     | 2,075                | 2,261                  | 2,042    | 4,303  | 6,378                             |
| Schaffhausen . . .       | 212,895              | 30,181                 | 26,571   | 56,752 | 269,647                           |
| Schleitheim . . .        | 8,211                | 2,689                  | 3,286    | 5,975  | 14,186                            |
| Schuls . . . . .         | 6,735                | 2,061                  | 2,000    | 4,061  | 10,796                            |
| Schüpfen (11. IX. 96)    | 1,218                | 961                    | 896      | 1,857  | 3,075                             |
| Schwarzenburg . .        | 9,601                | 5,749                  | 6,067    | 11,816 | 21,417                            |
| Schwyz . . . . .         | 11,317               | 7,572                  | 7,424    | 14,996 | 26,313                            |
| Sennwald (2. X. 96)      | 573                  | 480                    | 303      | 783    | 1,356                             |
| Sentier (16. XII. 96)    | 856                  | 342                    | 205      | 547    | 1,403                             |
| Sépey . . . . .          | 647                  | 2,369                  | 2,407    | 4,776  | 5,423                             |
| Siebnen . . . . .        | 501                  | 1,406                  | 1,032    | 2,438  | 2,939                             |
| Sissach . . . . .        | 2,778                | 3,214                  | 3,556    | 6,770  | 9,548                             |
| Sitten (1. IX. 96)       | 1,554                | 1,131                  | 441      | 1,572  | 3,126                             |
| Solothurn . . . .        | 133,648              | 30,984                 | 31,649   | 62,633 | 196,281                           |
| Sonceboz . . . . .       | 1,676                | 3,229                  | 2,640    | 5,869  | 7,545                             |
| Spiez . . . . .          | 7,751                | 6,008                  | 4,245    | 10,253 | 18,004                            |
| Stäfa . . . . .          | 2,053                | 5,640                  | 5,459    | 11,099 | 13,152                            |
| Stans . . . . .          | 2,196                | 4,586                  | 3,760    | 8,346  | 10,542                            |
| Steckborn . . . .        | 803                  | 2,635                  | 2,112    | 4,747  | 5,550                             |
| Stein (Aargau) . .       | 533                  | 2,501                  | 1,279    | 3,780  | 4,313                             |
| Stein a/Rh. . . .        | 3,340                | 4,267                  | 3,912    | 8,179  | 11,519                            |
| Sumiswald . . . .        | 2,321                | 2,525                  | 2,619    | 5,144  | 7,465                             |
| Sursee . . . . .         | 1,886                | 4,527                  | 3,747    | 8,274  | 10,160                            |
| Tavannes . . . . .       | 1,198                | 3,408                  | 4,301    | 7,709  | 8,907                             |
| Thalwil . . . . .        | 5,648                | 12,700                 | 12,455   | 25,155 | 30,803                            |
| Thun . . . . .           | 63,869               | 30,738                 | 25,312   | 56,050 | 119,919                           |
| Thusis (10. X. 96)       | 242                  | 735                    | 543      | 1,278  | 1,520                             |
| Tramelan . . . . .       | 886                  | 2,641                  | 1,850    | 4,491  | 5,377                             |
| Travers . . . . .        | 582                  | 1,130                  | 1,131    | 2,261  | 2,843                             |
| Turbenthal . . . .       | 1,624                | 3,803                  | 4,865    | 8,668  | 10,292                            |
| Unterhallau . . .        | 9,219                | 4,517                  | 4,070    | 8,587  | 17,806                            |
| Unterwasser . . .        | 1,515                | 1,806                  | 1,685    | 3,491  | 5,006                             |
| Urnäsch . . . . .        | 2,160                | 2,301                  | 2,485    | 4,786  | 6,946                             |
| Uster . . . . .          | 8,939                | 10,710                 | 10,929   | 21,639 | 30,578                            |
| Uznach . . . . .         | 2,923                | 3,556                  | 3,375    | 6,931  | 9,854                             |

| Netze.                  | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         | Total<br>sämtlicher<br>Gespräche. |
|-------------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|-----------------------------------|
|                         |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |                                   |
| Uzwil . . . . .         | 6,528                | 7,346                  | 6,180    | 13,526  | 20,054                            |
| Vallorbe . . . . .      | 5,411                | 3,508                  | 2,759    | 6,267   | 11,678                            |
| Vättis . . . . .        | 1                    | 669                    | 803      | 1,472   | 1,473                             |
| Verrières . . . . .     | 421                  | 2,330                  | 1,567    | 3,897   | 4,318                             |
| Vevey . . . . .         | 157,600              | 36,351                 | 37,048   | 73,399  | 230,999                           |
| Vitznau . . . . .       | 2,903                | 6,529                  | 5,078    | 11,607  | 14,510                            |
| Wädenswil . . . . .     | 5,897                | 12,114                 | 10,032   | 22,146  | 28,043                            |
| Wald (Zürich) . . . . . | 2,097                | 6,650                  | 6,086    | 12,736  | 14,833                            |
| Waldkirch . . . . .     | 1,405                | 2,315                  | 2,316    | 4,631   | 6,036                             |
| Wallenstadt . . . . .   | 15,542               | 5,393                  | 5,596    | 10,989  | 26,531                            |
| Walzenhausen . . . . .  | 1,611                | 3,010                  | 2,549    | 5,559   | 7,170                             |
| Wangen a/A. . . . .     | 3,481                | 3,858                  | 3,668    | 7,526   | 11,007                            |
| Wängi . . . . .         | 2,432                | 2,434                  | 2,207    | 4,641   | 7,073                             |
| Weesen . . . . .        | 591                  | 2,612                  | 1,050    | 3,662   | 4,253                             |
| Weinfelden . . . . .    | 6,190                | 6,837                  | 6,149    | 12,986  | 19,176                            |
| Wetzikon . . . . .      | 4,017                | 6,928                  | 6,163    | 13,091  | 17,108                            |
| Wichtrach . . . . .     | 10,700               | 7,792                  | 7,547    | 15,339  | 26,039                            |
| Wil . . . . .           | 30,611               | 17,354                 | 14,183   | 31,537  | 62,148                            |
| Willisau . . . . .      | 5,163                | 5,657                  | 3,534    | 9,191   | 14,354                            |
| Wimmis . . . . .        | 3,053                | 2,947                  | 2,633    | 5,580   | 8,633                             |
| Winterthur . . . . .    | 148,941              | 66,311                 | 60,748   | 127,059 | 276,000                           |
| Wohlen . . . . .        | 11,542               | 10,536                 | 6,444    | 16,980  | 28,522                            |
| Wolhusen (15. II. 96)   | 3,014                | 3,820                  | 2,886    | 6,706   | 9,720                             |
| Yverdon . . . . .       | 26,925               | 15,277                 | 14,156   | 29,433  | 56,358                            |
| Yvonand . . . . .       | 1,279                | 2,124                  | 2,108    | 4,232   | 5,511                             |
| Zofingen . . . . .      | 34,118               | 15,630                 | 15,734   | 31,364  | 65,482                            |
| Zug . . . . .           | 58,998               | 18,021                 | 17,069   | 35,090  | 94,088                            |
| Zürich . . . . .        | 2,890,871            | 355,880                | 281,628  | 637,508 | 3,528,379                         |
| Zurzach . . . . .       | 6,450                | 4,902                  | 3,489    | 8,391   | 14,841                            |
| Zuzwil . . . . .        | 261                  | 1,802                  | 2,129    | 3,931   | 4,192                             |

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen  
Hochachtung.

Bern, den 13. April 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Deucher.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



## Nachtrags-Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zu den Entwürfen  
von zwei Bundesgesetzen betreffend die Kranken- und  
Unfallversicherung.

(Vom 13. April 1897.)

Tit.

Über die Finanzierung der Kranken- und Unfallversicherung, soweit es die Leistungen des Bundes betrifft, spricht sich die Botschaft des Bundesrates vom 21. Januar 1896 nur in sehr dürftiger Weise aus.

Auf Seite 25 jener Botschaft sagte der Bundesrat, die Frage der Beschaffung neuer Geldmittel zur Bestreitung der in den zwei Gesetzesentwürfen vorgesehenen neuen Bundesleistungen könne im gegenwärtigen Stadium noch keiner Lösung entgegengebracht werden und werde den Gegenstand einer nachfolgenden besondern Vorlage an die Bundesversammlung bilden. Immerhin war sich der Bundesrat schon damals über zwei Punkte vollständig klar:

Von der Ansicht ausgehend, es handle sich um eine Mehrausgabe, welche sich für den Bund jährlich auf etwa 7 bis 8 Millionen Franken beziffern werde, erklärte es die Botschaft als unstatthaft, daß die beiden Versicherungsgesetze in Kraft treten können, wenn nicht gleichzeitig dafür gesorgt werde, daß die Mittel zur Deckung dieser Mehrausgabe vorhanden seien; ein anderes Vorgehen müßte in verhängnisvoller Weise das mühsam hergestellte Gleichgewicht unserer Finanzen dauernd untergraben und den Bund unhaltbaren Zuständen entgegentreiben.

Im fernern betrachtete es der Bundesrat als ausgeschlossen, daß die dem Bunde aus der Versicherungsgesetzgebung erwachsenden Lasten durch die bisherigen laufenden Einnahmen gedeckt werden können, sofern die jährliche Mehrbelastung bis auf 8 Millionen Franken sich belaufen würde. Der Bundesrat war vielmehr zur Überzeugung gelangt, daß trotz den anwachsenden Zolleinnahmen neue Mehreinnahmen in ganz beträchtlichem Umfange geschaffen werden mußten, wenn anders die staatliche Kranken- und Unfallversicherung auf den Grundlagen der bundesrätlichen Entwürfe und der daselbst in Aussicht genommenen Leistungen des Bundes ins Leben gerufen werden solle.

Als am naheliegendsten und als die beste und einfachste Lösung betrachtete damals der Bundesrat die Einführung des Tabakmonopols unter Wahrung der Interessen der bei der schweizerischen Tabakindustrie beschäftigten Arbeiterschaft und des inländischen Tabakbaues, sowie des Grundsatzes, daß die für die Großzahl unserer Bevölkerung bestimmten Fabrikate weder verteuert noch verschlechtert werden dürfen. Ein solches Gutachten ist schon seit Anfang 1895 ausgearbeitet und sieht bei Festhaltung dieser Grundlagen und nach Abzug von  $1\frac{1}{2}$  Millionen Franken für Verzinsung und Amortisation des Entschädigungskapitals einen Nettoertrag von  $6\frac{1}{2}$  Millionen Franken jährlich vor.

Immerhin hielt es der Bundesrat in seiner Pflicht, angesichts der von verschiedenen Seiten kundgegebenen Abneigung gegen die Einführung dieses Monopols auch anderweitig aufgetauchte Vorschläge zur Lösung der finanziellen Schwierigkeiten einer einläßlichen Prüfung und Würdigung zu unterziehen.

Dieses Zuwarten empfahl sich übrigens noch ganz besonders aus zwei Betrachtungen. Zur Zeit, als die bundesrätliche Botschaft zu den Versicherungsgesetzen unter Mitwirkung des Finanzdepartements, soweit es die Frage der Beschaffung der Geldmittel für die Bundesleistungen betrifft, entworfen werden mußte, befanden wir uns mit Bezug auf die finanzielle Situation der Eidgenossenschaft noch vollständig im Ungewissen. Wohl glaubte der Bundesrat in seiner Berichterstattung zum Gleichgewichtspostulat, zu dem beruhigenden Schlusse gelangen zu dürfen, daß unter der Voraussetzung des Anwachsens der Bruttozolleinnahmen auf 39 Millionen Franken mit dem Jahre 1897 die Deficitperiode ihren Abschluß erreicht haben dürfte. Aber man befand sich noch unter dem Eindrücke eines Ausgabenüberschusses von 8 Millionen Franken im Jahre 1893 und des Budgets pro 1894 mit einem Ausgabenüberschuß von Fr. 3,575,000, währenddem dann allerdings die abge-

schlossene Staatsrechnung von 1894 einen Einnahmenüberschuß von Fr. 371,000 aufwies und diejenige von 1895, nachdem inzwischen die Bruttozolleinnahmen auf 43 Millionen Franken gestiegen waren, einen solchen von Fr. 4,600,000 erzeugte. Sodann war es für die Beurteilung der finanziellen Seite für den Bundesrat beinahe unerläßlich, zu wissen, welche Aufnahme der Entwurf betreffend die Versicherungsgesetze bei den vorberatenden Kommissionen finden werde. Blieb es, ganz abgesehen von anderweitigen Mehrausgaben des Bundes, bei einer Belastung von 7—8 Millionen aus der Kranken- und Unfallversicherung, so war die Eröffnung neuer Einnahmequellen eine unerläßliche Bedingung, während eine Herabsetzung des Maßes der Bundesleistung durch die vorberatenden Kommissionen von entscheidendem Einflusse auf die Lösung der finanziellen Frage und deren Schwierigkeiten werden konnte.

Nachdem nun inzwischen auch noch das Ergebnis der Staatsrechnung pro 1896 mit einem Einnahmenüberschuß von Fr. 7,700,000 bekannt geworden ist und die einstimmigen Beschlüsse der nationalrätlichen Kommission nach einer neuen Aufstellung des Industriesdepartements eine Reduktion der Bundesleistung auf Fr. 5,334,000 auf Grundlage einer Million Versicherter gestatten, so dürfen wir uns zu der eingetretenen Verzögerung in der Behandlung der finanziellen Seite nur beglückwünschen; denn jetzt hat sich die finanzielle Situation dahin abgeklärt, daß wir uns mit ziemlicher Beruhigung der Hoffnung hingeben dürfen, daß eine Bundesleistung von 5,3 bis 5,4 Millionen für Zwecke der Kranken- und Unfallversicherung, auch ohne Einführung des Tabakmonopols, aus den normalen laufenden Einnahmen bestritten werden kann; der Bundesrat nimmt keinen Anstand, bei der gegenwärtigen Sachlage in diesem Sinne sein Gutachten gegenüber der Bundesversammlung abzugeben.

Wenn nun aber aus dem Rechnungsergebnis von 1896 eine weit größere Leistungsfähigkeit des Bundes hergeleitet werden will, und auch die nationalrätliche Kommission daraus Veranlassung genommen hat, mittelst Schreiben vom 29. März den Bundesrat zu nochmaliger Prüfung der Frage einzuladen, ob nicht dieses Jahresergebnis gestatte, die ursprünglichen Entschädigungsansätze wieder aufzunehmen und ohne Eröffnung neuer Einnahmequellen eine aus den laufenden Einnahmen zu bestreitende Mehrausgabe bis auf 8 Millionen für Zwecke der Kranken- und Unfallversicherung in Aussicht zu nehmen, so muß der Bundesrat eindringlichst einer Auffassung entgegentreten, welcher die gestellte Anfrage entsprungen sein mag.

Vorerst kann die Finanzierung einer Unternehmung, welche vor eine unwandelbare jährliche Ausgabe von 8 Millionen Franken gestellt wäre, nicht auf das Rechnungsergebnis eines einzigen Jahres begründet werden; der Rechnungsfehler könnte um so verhängnisvoller werden, als beinahe der ganze Einnahmenüberschuß des Jahres 1896 daher rührt, daß die Bruttozolleinnahmen den Budgetansatz um Fr. 6,300,000 überstiegen haben. Es kann nie nachdrücklich genug darauf hingewiesen werden, daß die Zölle sozusagen die einzige ergiebige Einnahmequelle des Bundes bilden, daß jedes Escomptieren auf ein weiteres Anwachsen dieser Einnahmen sich bitter rächen könnte, und daß ein intensives Zurückgehen der Zölle das Gleichgewicht in unserm Staatshaushalte dauernd zu untergraben im stande wäre. Die Statistik unserer Zollverwaltung erzeugt nicht bloß Perioden des Stillstandes, sondern selbst solche des Rückganges in unsern Zolleinnahmen, und der außerordentlichen Vermehrung im Jahre 1896 haben wir beispielsweise einen Rückgang der Zolleinnahmen in den Monaten Januar und Februar des Jahres 1897 um Fr. 96,830 gegenüberzustellen.

Sodann darf zur richtigen Würdigung der ganzen Situation die Frage nicht bloß so formuliert werden, ob der dermalige Stand unserer Finanzen eine jährliche Mehrausgabe von 5, beziehungsweise 8 Millionen für die Versicherungsprojekte, zu decken aus den normalen Einnahmen, gestatte. Denn wenn auch die Einführung der Kranken- und Unfallversicherung als eine der erhabensten und dringlichsten Aufgaben erscheint, so hat der Bund auch noch andere volkswirtschaftliche und kulturelle Postulate zu verwirklichen und er muß auf die Erfüllung aller seiner Verbindlichkeiten als Folge von Bundesgesetzen und Bundesbeschlüssen bedacht sein, d. h. für die nötigen Mittel sorgen. Wir haben also nicht nur die Mehrausgaben für die Kranken- und Unfallversicherung zu decken, sondern die gegenwärtige Situation überhaupt und die Mehrbelastung des Bundes auch auf andern Gebieten ins Auge zu fassen.

Der Bundesrat hält es deshalb in seiner Pflicht, die Bundesversammlung auf eine Reihe solcher Mehrausgaben aufmerksam zu machen.

Da ist vor allem aus die vom Nationalrate erheblich erklärte Motion von 1893 betreffend die Subventionierung der Volksschule, welche dadurch allerdings eine Abschwächung erlitten hat, daß die Berücksichtigung der Finanzlage des Bundes ausdrücklich vorbehalten wurde. Es ist nun aber gerade diese konstatierte Besserung in der Finanzlage des Bundes, auf welche von den Ur-

hebern jener Motion hingewiesen wird, um zu verlangen, daß der Bund nun einmal die Subvention der Volksschule an die Hand nehme. Ein Gesetzesentwurf, welcher den Bundesrat schon vor geraumer Zeit erstmals beschäftigt hat, sah eine jährliche Subvention von Fr. 1,200,000 vor. Wir erlauben uns jedoch, einige Zweifel darüber auszusprechen, ob diese Ziffer nicht eher zu tief gegriffen sei, wenn die Subventionierung der Volksschule einmal zur Ausführung gelangen soll.

Vor den eidgenössischen Räten liegt ferner der Entwurf eines neuen allgemeinen Besoldungsgesetzes. Dürfen wir auch die vorgeschlagenen Besoldungserhöhungen als zeitgemäße und in den nötigen Schranken gehaltene bezeichnen, so bedingt bei der großen Ausdehnung des Personals der Centralverwaltung die Annahme dieses Gesetzes eine ganz erhebliche Mehrausgabe, welche unter allen Umständen, wenn die gesetzlichen Bestimmungen betreffend das Vorrücken in der Besoldung nach Dienstalter auf der ganzen Linie und bis zum Maximum der vorgesehenen Besoldungen zur Anwendung gekommen sein werden, zwischen Fr. 500,000 und 600,000 sich bewegen wird.

Die Ratifikation des Staatsvertrages betreffend die Durchbohrung des Simplon ist seit letztem Dezember zur Thatsache geworden. Eine Ausgabe von 4 $\frac{1}{2}$  Millionen Franken, zu verteilen auf die nächsten 4 bis 5 Jahre, steht in sicherer Aussicht und es ist anzunehmen und auch im Interesse der Ostschweiz zu hoffen, daß das Gelingen dieses westschweizerischen Alpenbahnprojektes den ostschweizerischen Bestrebungen einen neuen Impuls verleihen und die Durchquerung der Bündneralpen wesentlich fördern werde. Es muß also mit einer weitem Ausgabe von 4 $\frac{1}{2}$  Millionen Franken gerechnet werden.

Auf der Tagesordnung steht ferner die Frage der Rechteinheit und es ist speciell die Verfassungsnovelle zum Strafrecht, welche Leistungen des Bundes als Subventionen für die Erstellung von kantonalen Strafanstalten in Aussicht nimmt. Wir befinden uns nicht in der Lage, diese Ausgabe gegenwärtig zu beziffern.

Ebenso wird die Erweiterung der Oberaufsicht des Bundes über die Forstpolizei (Revision des Art. 24 der Bundesverfassung) unser Jahresbudget mit Mehrausgaben belasten.

Was aber unsere günstige Finanzlage in ernster Weise bedroht, das ist die so plötzlich aufgetauchte Frage der Neubewaffnung der Artillerie, an welche hinanzutreten wir durch das Vorgehen unserer Nachbarstaaten in nächster Zeit ge-

zwungen werden könnten. Es handelt sich hier um eine Ausgabe, welche, da selbstverständlich auch die ganze Kontingentsmunition neu erstellt werden müßte, wohl kaum auf unter 15 Millionen anzuschlagen ist.

Es käme nun allerdings noch in Betracht, ob nicht diesen aufgezählten Mehrausgaben etwelche Minderausgaben gegenüberstehen. Nun hat unser Finanzdepartement schon im November 1895 die sämtlichen Departemente auf die noch ausstehende nachträgliche Botschaft des Bundesrates betreffend die Finanzierung der Kranken- und Unfallversicherung aufmerksam gemacht und sie eingeladen, Gutachten an das Finanzdepartement zu Händen des Bundesrates einzureichen unter Berücksichtigung der Frage, ob in dem Ressort des betreffenden Departements Mehreinnahmen oder Minderausgaben in Aussicht gestellt werden können. Allein das Ergebnis war ein absolut negatives und kann kurz dahin zusammengefaßt werden, daß, wenn es auch im Sinne unserer Botschaft vom 3. November 1894 betreffend das Gleichgewichtspostulat gelungen ist, dem bedrohlichen und progressiven Anwachsen unserer Ausgaben auf fast allen Verwaltungsgebieten einmal ein Halt zuzurufen, auf der andern Seite wir uns der Ansicht nicht verschließen können, daß auf Grund bestehender Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, welche insbesondere den Kantonen Subventionen in bestimmter Weise zusichern, eher noch an eine Vermehrung der Ausgaben gedacht werden muß.

Das trifft namentlich zu für die Unterstützung der Landwirtschaft, der gewerblichen und industriellen Berufsbildung, der hauswirtschaftlichen und beruflichen Bildung des weiblichen Geschlechts, sowie für die Gewässerkorrekturen. Bei diesen letztern kommen allerdings eine Reihe älterer und kleinerer Korrekturen in Wegfall; aber die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, daß es gerade größere neue Projekte sind, welche diese Budgetrubrik für eine Anzahl von Jahren belasten. Es beträgt beispielsweise diese Ausgabe pro 1895 Franken 3,179,000; das Budget von 1896 sieht Fr. 3,581,000 und dasjenige von 1897 Fr. 3,690,000 vor. Auch bei den Hochbauten sind es immer noch eine Anzahl von Projekten, namentlich Postgebäude in den Kantonshauptorten, welche große Anforderungen an das Budget stellen. Im Jahre 1895 wurden für Neubauten ausgegeben Fr. 2,978,000; das Budget von 1896 sieht Fr. 2,680,000 und dasjenige von 1897 Fr. 3,577,000 vor. Im Gebiete der Post- und Telegraphenverwaltung haben die eidgenössischen Räte bei Behandlung des Budgets von 1897 sich grundsätzlich damit einverstanden erklärt,

daß bis auf weiteres, d. h. bis zu einer merklichen Abnahme des Baucontos der Telegraphenverwaltung, alle Rechnungsüberschüsse dieser Verwaltungsabteilung zur Amortisation dieses Contos zu verwenden seien. Es bedeutet das selbstverständlich eine Schmälerung der Einnahmen der Korrentrechnung, welche allerdings auf der andern Seite dadurch ausgeglichen werden dürfte, daß die Reinerträge der Postverwaltung in den letzten 3 Jahren einer stetigen Steigerung sich erfreuen. Für wie lange diese Steigerung anhalten wird, wagen wir nicht zu prophezeien, lehrt doch die Erfahrung, daß die bessern Rechnungsergebnisse den Ausgangspunkt für vermehrte Anforderungen im Interesse des Verkehrs zu bilden pflegen und sehen wir ja noch der Erledigung des von der nationalrätlichen Budgetkommission aufgestellten Postulats betreffend Herabsetzung des Zeitungsportes entgegen.

Wir ziehen aus dem bisher Vorgebrachten folgende Schlüsse:

Es ist in erfreulicher Weise gelungen, die Deficitperiode nicht nur früher abzuschließen, als wir im Dezember 1894 voraussehen konnten, sondern unsere Staatsrechnung sollte, ohne das Hinzutreten anormaler Verhältnisse, einen Überschuß von 5 bis 7 Millionen in Aussicht zu nehmen gestatten. Dieses Resultat verdanken wir zum überwiegend größten Teile den vermehrten Zolleinnahmen, deren ungeschmälerte Fortdauer in keiner Weise garantiert ist. Wir stehen überdies, ganz abgesehen von der Kranken- und Unfallversicherung, vor einer Reihe von bleibenden oder doch unser Budget auf eine Anzahl von Jahren hinaus belastenden Mehrausgaben, deren Höhe schwierig zu bestimmen ist, jedenfalls aber mit mehreren Millionen per Jahr in Anschlag gebracht werden muß.

Bleibt es mit Bezug auf die Bundesleistung bei den Beschlüssen der nationalrätlichen Kommission, d. h. bei einer Maximalmehrausgabe von 5,3 bis 5,4 Millionen, so würden Rechnungsergebnisse, wie dasjenige des Jahres 1896, noch einige Millionen für die erwähnten übrigen Mehrausgaben verwendbar lassen und wir können über die Notwendigkeit der Eröffnung neuer Einnahmequellen hinwegkommen. Aber noch viel mehr ist der Bundesrat überzeugt davon, daß die Kranken- und Unfallversicherung auf den Grundlagen einer Mehrbelastung mit 8 Millionen Franken und die Subventionierung der Volksschule in Konkurrenz mit allen übrigen normalen oder oben berührten außerordentlichen Mehrausgaben nicht ins Leben geführt werden können, ohne die Eröffnung neuer Einnahmequellen oder ohne eine neue Störung des finanziellen Gleichgewichts.

Wir möchten aber der h. Bundesversammlung um so eher empfehlen, bei den Beschlüssen der nationalrätlichen Kommission

zu verbleiben, als uns in unzweideutiger Weise von seiten der verehrlichen Kommission zur Kenntnis gebracht worden ist, daß sie mit aller Entschiedenheit gegen die Einführung des eventuell vom Bundesrate in Verbindung mit den Versicherungsprojekten in Aussicht genommenen Tabakmonopols Stellung nehmen müßte, und die vom Bundesrat vorgenommene Prüfung zu dem Resultate geführt hat, daß ergiebige anderweitige Hilfsquellen schwerlich anders eröffnet werden könnten als durch Zollerhöhungen, welche der Bundesrat als absolut unzulässig erachtet.

Vor allem aus müßten wir der wiederholt angeregten Erhöhung der Getreidezölle entgegentreten, wobei wir uns insbesondere auf den Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 12. März 1896 berufen.

Veranlaßt durch eine mit 8900 Unterschriften bedeckte Petition aus 260 Gemeinden der Kantone Bern, Luzern, Freiburg, Solothurn, Waadt, Wallis, Neuenburg und Genf, durch welche der Schutz des Bundes für die schweizerischen landwirtschaftlichen Produkte im allgemeinen und ganz besonders des Getreides angerufen wurde, hatten Bundesrat und Bundesversammlung im Laufe der letzten Jahre Gelegenheit, mit der Frage der Erhöhung des Getreidezolles sich zu beschäftigen. Das Resultat der stattgehabten Prüfung dieses Begehrens endigte jedoch, wie bekannt, mit einer vorbehaltlosen Ablehnung desselben.

Wäre nur der finanzielle Effekt im Sinne einer Mehreinnahme maßgebend, so gäbe es vielleicht nicht leicht eine günstigere Tarifposition, handelt es sich ja doch um einen Artikel, dessen Einfuhr jährlich  $3\frac{1}{2}$  Millionen Meterzentner Weizen und 1 Million Meterzentner andere Getreidearten übersteigt. Der finanzielle Gesichtspunkt mußte indessen vor den volkswirtschaftlichen Erwägungen gänzlich in den Hintergrund treten.

Unser Land ist für das Hauptnahrungsmittel unserer Bevölkerung auf den Getreideimport angewiesen und so lange dieses Verhältnis, wie voraussichtlich, bleibt, werden die großen Schichten der industriellen und der Arbeiterbevölkerung und wohl auch ein Teil der landwirtschaftlichen in der Zollerhöhung auf Getreide eine Verteuerung des notwendigsten Lebensmittels, des Brotes, um so eher erblicken, als eine Erhöhung des Getreidezolles gar nicht gedenkbar ist ohne eine gleichzeitige Erhöhung des Mehlszolles.

Die Erhöhung des Getreidezolles allein wäre zudem eine ganz illusorische Maßregel; sie brächte uns nicht einmal Mehreinnahmen, sie hätte einfach zur Folge, daß anstatt des Getreides das Mehl-

produkt eingeführt und dadurch gleichzeitig unsere Mühlenindustrie ruiniert würde.

Niemals wäre das Zolltarifgesetz von 1891 in der Volksabstimmung durchgedrungen, wenn die Bundesversammlung dem Drängen nach Erhöhung des Getreidezolles nachgegeben hätte, das schon damals sich bemerkbar machte, und selbst wenn eine heutige Novelle zum Zolltarifgesetz die Klippen des Referendums glücklich umschiffen könnte, so wäre im gegenwärtigen Momente noch gar nichts gewonnen, da der Getreidezoll durch die Handelsverträge vorerst bis 31. Dezember 1903 gebunden ist und ohne Kündigung auf diesen Termin noch weiterhin in Kraft bleibt.

Von diesen Erwägungen geleitet, hat der Bundesrat mit Botschaft vom 12. März 1896 der Bundesversammlung die Ablehnung der oben genannten Petition beantragt und demgemäß ist auch von letzterer Behörde einstimmig beschlossen worden; ein Zurückkommen auf diesen Beschluß wäre wohl aussichtslos.

Bei weiterer Prüfung, ob gewisse Positionen unseres Zolltarifgesetzes sich für eine allfällige Erhöhung der Zollansätze eignen würden, fällt von vornherein die Thatsache schwer in die Wagschale, daß die meisten unserer grossen Importartikel durch Handelsverträge mit den übrigen Staaten gebunden sind und, sofern unsere bisherigen Handelsbeziehungen mit unsern Nachbarn in bisheriger Weise fort dauern sollen, auch für die Zukunft in der Hauptsache gebunden bleiben werden. Von den nicht gebundenen Artikeln fallen sofort weiter diejenigen außer Betracht, welche geringe Einfuhrmengen aufzuweisen haben, bei welchen deshalb eine Erhöhung der Zollansätze die Einnahmen nur unwesentlich zu steigern vermöchte.

Als nicht gebundene Artikel,\*) welche, sofern man überhaupt an Zollerhöhungen denken wollte, vornehmlich in Betracht fallen dürften, hat der Bundesrat schon in seinem Berichte zum Gleichgewichtspostulat die folgenden aufgeführt:

---

\*) Zucker ist nur insofern gebunden, als der Mehrbetrag des jeweiligen Zollansatzes für geschnittenen oder fein gepulverten Zucker gegenüber dem Ansätze für Zucker in Stäben, Platten, Blöcken Fr. 1. 50 per q. nicht übersteigen darf.

| Gebrauchst-<br>tarif<br>Nr. | Gegenstand.                                                | Durchschnitt-<br>liche Einfuhr<br>in den Jahren<br>1892—95. | Zollansatz<br>per q. | Zollertrag. |
|-----------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|----------------------|-------------|
|                             |                                                            | q. netto.                                                   | Fr.                  | Fr.         |
| 447                         | Roh- und Krystall-<br>zucker, Zuckerab-<br>fälle . . . . . | 308,786                                                     | 7. 50                | 2,315,895   |
| 448                         | Zucker in Hüten, etc.                                      | 113,497                                                     | 9. —                 | 1,021,473   |
| 449                         | Zucker, geschnitten,<br>etc. . . . .                       | 63,171                                                      | 10. 50               | 663,295     |
| 441                         | Tabakblätter, roh .                                        | 53,816                                                      | 25. —                | 1,345,400   |
| 443                         | Tabakfabrikate . .                                         | 420                                                         | 75. —                | 31,500      |
| 444                         | Cigarren u. Cigaretten                                     | 1,021                                                       | 150. —               | 153,150     |
| 423                         | Kaffee, roh . . .                                          | 83,338                                                      | 3. 50                | 291,683     |
| 365                         | Petroleum . . . .                                          | 480,732                                                     | 1. 25                | 600,915     |
|                             |                                                            |                                                             |                      | 6,423,311   |

Ein einziger Blick auf diese Positionen und Ziffern genügt, um sich zu überzeugen, daß es sich um Konsumartikel des täglichen Lebens handelt und obwohl die auf diesen Artikeln erhobenen Zölle vielfach als Finanzzölle bezeichnet werden, deren Bindung in den Handelsverträgen gerade aus diesem Grunde konsequent abgelehnt wurde, so muß schon aus volkswirtschaftlichen Gründen einer stärkern Belastung dieser großen Konsumartikel mit aller Entschiedenheit entgegengetreten werden. Bei 3 Millionen Einwohnern bedeuten unsere 45 Millionen Zolleinnahmen eine indirekte Besteuerung von 15 Franken per Kopf oder 75 Franken per Haushaltung. Das sind denn doch Ansätze, welche uns veranlassen sollten, ohne eine wirkliche finanzielle Notlage an die Erhöhung unserer Zölle überhaupt nicht zu denken.

Unter teilweiser Reproduktion der Ausführungen unseres Zolldepartements in der Beilage zur bundesrätlichen Botschaft betreffend das Gleichgewichtspostulat gestatten wir uns betreffend die einzelnen Positionen noch folgendes anzuführen:

**Zucker.** In der Bevölkerung unseres Landes ist der Zucker ein weitverbreiteter, man kann sagen allgemeiner Verbrauchsgegenstand, so daß man nicht ohne weiteres behaupten kann, es

handle sich um einen Luxusartikel, der eine Zollerhöhung füglich ertragen könne. Ferner ist zu bedenken, daß Zucker für viele Gewerbe und Produktionsgattungen geradezu als ein Bedürfnis, in vielen Fällen zudem als Rohstoff zur weiteren Bearbeitung zu betrachten ist. Beispielsweise würden durch allfällige Erhöhung des Zuckerzolles, namentlich nachdem der Rückzoll auf Zucker zur Fabrikation von kondensierter Milch dahingefallen ist, das Gedeihen dieser Industrie, welche eine sehr erfreuliche Bedeutung erlangt hat, bedenklich gefährdet; ein Rückgang dieser Industrie wäre aber von direkter nachteiliger Rückwirkung auf die schweizerische Landwirtschaft wegen Verminderung des Milchverbrauches in jenen Fabriken, daher auch seitens der landwirtschaftlichen Kreise Stellungnahme gegen Zollerhöhung auf Zucker vorausszusehen wäre. Eine Erhöhung des Zuckerzolles um volle 50 % würde allerdings theoretisch eine Mehreinnahme von 2 Millionen Franken zur Folge haben. Es ist aber gewiß keinem Zweifel unterworfen, daß in diesem Falle die inländische Zuckerproduktion einen solchen Aufschwung nehmen würde, daß vielleicht mit der Zeit gerade das Gegenteil von der erwarteten Wirkung eintreten würde.

**Petroleum und Kaffee.** Diese zwei Artikel gehören unstreitig zu den notwendigsten Verbrauchsgegenständen; eine stärkere Zollbelastung würde hier in erster Linie die ärmere Bevölkerung treffen, abgesehen davon, daß bei Kaffee z. B. (durchschnittliche Einfuhr 1892 bis 1895 rund 83,000 q.) eine bedeutende Erhöhung des Zollansatzes eintreten müßte, um einigermaßen beträchtliche Mehreinnahmen zu erzielen.

**Tabak und Tabakfabrikate.** Die Einführung einer höhern Belastung der Tabakfabrikate behufs Äufnung der Bundesfinanzen wird namentlich auch von solchen befürwortet, welche aus Abneigung gegen jedes Monopol oder in Verteidigung der Interessen der einheimischen Tabakfabriken dieser Zollerhöhung den Vorzug geben vor dem Tabakmonopol. Wir können uns dieser Anschauung keineswegs anschließen. Vor allem aus sei darauf hingewiesen, daß die Einfuhr von Cigarren und Cigaretten rund nur 1000 q., diejenige der Tabakfabrikate nicht einmal 500 q. beträgt. Jede auch noch so große Erhöhung multipliziert sich mit verhältnismäßig kleinen Ziffern und wirkt somit wenig ab. Der Zoll auf dem Hauptartikel, den Tabakblättern, beträgt 25 Franken und es brauchte somit eine Erhöhung des Zolles von circa 80 %, um den Betrag von 1 Million herauszuschlagen. Das Schlimmste aber, im Gegensatz zum Monopol, welches die bei den großen Massen gebräuchliche Cigarre weder verteuern noch verschlechtern würde, ist

das, daß bei der bloßen Erhöhung der Einfuhrzölle gerade dieser Teil der Bevölkerung die Hauptlast des vermehrten Eingangszolles zu tragen hätte. Nur im Vorbeigehen sei noch erwähnt, daß eine aus der Erhöhung der Tabakzölle erhoffte Vermehrung unserer Einnahmen wenigstens für eine Anzahl von Jahren ganz illusorisch gemacht werden könnte durch spekulative massenhafte Einkäufe vor Inkrafttreten des erhöhten Zolles, und daß auch hier wie beim Zucker gedenkbar wäre, daß durch eine Ausdehnung der Tabakulturen in der Schweiz die finanzielle Wirkung der Zollerhöhung zu einem großen Teil wieder aufgehoben werden könnte. Unter diesen Umständen würden wir dem Tabakmonopol immer noch den Vorzug geben vor der Tabaksteuer.

Wir rekapitulieren unsere Anschauung deshalb dahin, daß es heute möglich erscheint, die Kranken- und Unfallversicherung mit einer Bundesleistung von 5,3 bis 5,4 Millionen wie sie aus den einstimmigen Beschlüssen der nationalrätlichen Kommission hervorgegangen ist, aus den normalen Einnahmen des Bundes zu finanzieren, daß aber ein Festhalten an den Grundlagen des bundesrätlichen Entwurfes mit einer Mehrbelastung bis auf 8 Millionen in Konkurrenz mit andern unausweichlichen Mehrausgaben auf verschiedenen Gebieten der Bundesverwaltung zur Eröffnung neuer Bundeseinnahmen, wobei das Tabakmonopol im Vordergrunde stünde, führen müßte.

Die verehrliche Kommission des Nationalrates hat dann die weitere Frage aufgeworfen, ob es sich nicht empfehlen würde, durch Bundesbeschluß zu verfügen, daß der Rechnungsüberschuß von 1896, sowie eventuell diejenigen der nachfolgenden Jahre in Reserve gelegt werden, um diese Summen nötigenfalls der Unfallversicherung dienstbar zu machen.

Die Verfügung über den Staatsrechnungsüberschuß eines Jahres hängt zusammen mit der Genehmigung der Staatsrechnung selbst, und schon dieser Umstand beweist, daß es kaum angeht, durch einen Bundesbeschluß sich derart zum voraus betreffend die Verwendung der Staatsrechnungsüberschüsse künftiger Jahre die Hände zu binden, ganz abgesehen davon, daß möglicherweise ein Überschuß nur deswegen entstanden oder vermehrt worden ist, weil nach Millionen zählende, budgetierte Ausgaben auf das folgende Rechnungsjahr haben verlegt werden müssen.

Hinwiederum steht nichts im Wege, daß die Bundesversammlung anläßlich der Genehmigung der Staatsrechnung pro 1896

einen Beschluß über die Verwendung des Einnahmenüberschusses dieses Jahres fasse. Es ist das auch zu wiederholten Malen geschehen. So erhielt der Invalidenfonds (Pensionsfonds) über die jährliche Einlage von Fr. 100,000 hinaus als außerordentliche Zuwendung aus Rechnungsüberschüssen

|                       |               |
|-----------------------|---------------|
| im Jahre 1884 . . . . | Fr. 1,100,000 |
| 1885 . . . .          | „ 1,000,000   |
| 1887 . . . .          | „ 1,000,000   |
|                       | <hr/>         |
|                       | Fr. 3,100,000 |

Im Jahre 1885 wurden ferner einem Anleihensamortisationsfonds Fr. 1,000,000, im Jahre 1888 dem Châtelainfonds Fr. 100,000 zugewiesen. Übertragungen auf neue Rechnung fanden statt aus den Rechnungsüberschüssen der Jahre 1886, 1888, 1889 und 1890.

Der Bundesrat kann die angeregte Idee der Bildung eines Versicherungsfonds unterstützen. Ihre Realisierung hat eine tatsächliche, innere Berechtigung. Wenn die eidgenössischen Versicherungssubventionen nur aus den laufenden Einnahmen des Bundes bestritten werden sollen, so muß mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß diese Einnahmen in Zeiten von Krisen und allgemeiner Daniederlage der Geschäfte einen erheblichen Rückgang erleiden. In solchen kritischen, ökonomisch schlechten Zeiten sind jedoch umgekehrt die gesundheitlichen Verhältnisse der Bevölkerung eines Landes nicht etwa besser, sondern schlimmer. Hülfe thut da mehr not als in normalen Verhältnissen, und es wäre nur eine kluge Staatsraison, für solche Zeiten in guten Jahren etwas vorzusorgen.

Der Bundesrat nimmt deshalb keinen Anstand, dieser Anregung der verehrlichen Kommission entgegenkommend, bei Anlaß der Genehmigung der Staatsrechnung pro 1896 zu beantragen, es sei aus dem Einnahmenüberschusse dieser Staatsrechnung eine Summe von 5 Millionen Franken für Versicherungszwecke als Specialreserve beiseite zu legen, wobei wir uns vorbehalten, die nähern Modalitäten betreffend Eigentumsrechte und Verwendung eines solchen Fonds noch zu formulieren.

Selbstverständlich könnte eine solche Schlußnahme der Bundesversammlung nicht durch eine Korrektur des Rechnungsabschlusses von 1896 zum Ausdrucke gelangen. Der Einnahmenüberschuß pro 1896 ist vorhanden; unter Vermehrung der verzinlichen Anlagen aller Art: Wertschriften, Wechsel, Bankguthaben, Betriebskapitalien und Vorschüsse an die einzelnen Verwaltungen, hat das Kapital-

vermögen des Bundes um den gleichen Betrag zugenommen. Es kann sich also nur darum handeln, unter Kürzung des Kapitalvermögens um die Summe von 5 Millionen Franken in der Rechnung von 1897 einen Separatfonds in gleicher Höhe auszuscheiden.

Indem wir damit unsere besondere Vorlage über die Finanzierung der Kranken- und Unfallversicherung schließen, benützen wir diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 13. April 1897.

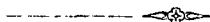
Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Deucher.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



# Experten-Gutachten

über

## den Eisenbahnrückkauf durch den Bund.

---

*Zürich, den 4. März 1897.*

An das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement,  
Eisenbahnabteilung, in Bern.

---

*Hochgeachteter Herr Bundesrat!*

Sie haben die Unterzeichneten mit dem Ersuchen beehrt, die von Ihnen für die Bundesversammlung vorbereitete Vorlage betreffend den Eisenbahnrückkauf vor deren Abgabe an den Bundesrat einer Prüfung zu unterstellen und Ihnen darüber unsere Bemerkungen und allfälligen Abänderungsvorschläge mitzuteilen. Obwohl uns die Schwierigkeiten der zu übernehmenden Aufgabe und die damit verbundene Verantwortlichkeit nicht entgingen, glaubten wir Ihrem Ersuchen doch entsprechen zu sollen. Es bestimmte uns dazu das Gefühl, daß in dieser das Wohl des Landes in mannigfachster und intensivster Weise berührenden Angelegenheit jeder Bürger die ihm zu Gebote stehenden Kenntnisse und Erfahrungen den Behörden zur Verfügung stellen müsse. Auch hofften wir, wenigstens Einiges beitragen zu können, um sie einer glücklichen Lösung entgegenzuführen.

Zur Erfüllung unserer Aufgabe erhielten wir von Ihnen, neben dem Entwurfe der für die Bundesversammlung bestimmten Vorlage, verschiedene Gutachten, welche Sie über die Hauptfragen des Eisenbahnrückkaufes in den letzten Jahren eingeholt haben. Außerdem standen uns die eingehenden und vielseitigen Arbeiten der größeren Kommission, welche im Jahr 1895 von Ihnen für Vorbereitung der Angelegenheit einberufen wurde, zur Verfügung.

Dieses umfangreiche Aktenmaterial zeigt, daß die uns jetzt zur Prüfung überwiesene Vorlage in sehr umsichtiger und gründlicher Weise vorbereitet worden ist, und wir haben durch dessen Studium die Ansicht gewonnen, daß die Angelegenheit nunmehr zu ausreichender Reife gediehen sei, um den zu ihrer endgültigen Austragung berufenen Instanzen die hierfür nötigen Anträge mit Beruhigung stellen zu dürfen.

Erleichtert wurde unsere Aufgabe dadurch, daß Sie uns, nachdem wir die Akten geprüft hatten, die Gelegenheit eröffneten, in gemeinsamer Besprechung die noch weiter wünschbaren Aufschlüsse zu erbeten und alle Bemerkungen und Anregungen, zu denen wir Anlaß fanden, zur Erörterung zu bringen. Diese konferenziellen Verhandlungen haben den günstigen Eindruck, den die Vorlage auf uns gemacht hatte, bestätigt und erzielten zugleich den erfreulichen Erfolg, daß über fast alle Punkte, hinsichtlich deren über die Vorlage bei uns Bedenken bestanden, eine Einigung der Ansichten eintrat, welcher Sie durch entsprechende Änderungen Ausdruck gaben.

Daher fragten wir uns, ob hiermit die uns gestellte Aufgabe nicht als erfüllt angesehen werden könne. Da Sie uns aber den Wunsch geäußert haben, daß wir das Ergebnis unserer Prüfung noch in einem schriftlichen Bericht aussprechen möchten, dürfen wir von einem solchen nicht absehen. Immerhin wäre nicht angezeigt, darin eine vollständige, wenn auch möglichst gedrängte Zusammenfassung unserer Ansichten über die zahlreichen sich bietenden Fragen zu geben, weil bei deren fast völligen Übereinstimmung mit der von Ihnen beabsichtigten Vorlage das ohnehin äußerst umfangreiche Material, welches die obern Bundesinstanzen in dieser Angelegenheit zu bewältigen haben werden, dadurch ohne Not vermehrt würde.

Wir werden nur einige der wichtigsten Fragen herausgreifen, hinsichtlich deren wir mit dem Botschaftsentwurf nicht völlig einig gehen oder sonst auch unsererseits einige Ausführungen angezeigt finden.

## **I. Wünschbarkeit der Eisenbahnverstaatlichung.**

Die Frage, ob Staats- oder Privatbahnen, ist, wie die Botschaft in beachtenswerter Zusammenstellung darlegt, in der Schweiz seit den ersten Anfängen ihres Eisenbahnwesens zur Erörterung gekommen, und die schweizerische Eisenbahngeschichte hat bereits

eine Mehrzahl verschiedenartiger, aber immer gescheiterter Versuche zu verzeichnen, die Eisenbahnen in den Besitz des Staates und zwar des Bundes zu bringen. Bis in die neueste Zeit hatte in unserm Lande die Ansicht, daß der Staat besser thue, deren Bau und Betrieb der Privatthätigkeit zu überlassen und sich auf eine beaufsichtigende und kontrollierende Thätigkeit gegenüber den Bahngesellschaften zu beschränken, das entschiedene Übergewicht. Auch ist die Überzeugung, daß, wenn schon in der ersten Zeit nach Inkrafttreten der 1848er Verfassung der noch junge und wenig gekräftigte Bund den Bau der Eisenbahnen übernommen hätte, außerordentliche Gefahren für das Land entstanden wären und das Bahnnetz sich langsamer und vielleicht auch einseitiger entwickelt hätte, noch immer, und zwar nach unserer Meinung mit Recht, sehr verbreitet. Wir finden aber, daß dies heutigen Tages den Übergang zum Staatsbahnsystem nicht ausschließe, da die Verhältnisse, welche früher für das Privatbahnsystem den Ausschlag gaben, sich seither bedeutend verändert haben.

Die verflossenen 50 Jahre haben den Bund außerordentlich gekräftigt, und niemand kann heute mehr bestreiten, daß er auch großen und schwierigen Aufgaben gewachsen ist. Seine finanzielle Solidität steht außer Zweifel, und auch die Überleitung der Bahnen in den Bundesbesitz wird seinen Kredit nicht erschüttern, sofern sie in umsichtiger Weise erfolgt. Das schweizerische Bahnnetz ist so entwickelt, daß kaum mehr befürchtet werden muß, es könnte der Wetteifer um dessen Bau und Ausgestaltung das politische Leben vergiften und die Zukunft des Landes gefährden. Namentlich ist diesfalls zu beachten, daß für die verschiedenen Alpenbahnbestrebungen der einigende Gedanke schon früher gefunden wurde, und für den Bau der Nebenbahnen, der ohne Zweifel die wohlwollende Aufmerksamkeit des Bundes verdient, wird naturgemäß der nächstbetheiligten Gegend jeweilen die Hauptleistung und damit die Entscheidung zufallen.

Daß ferner auch der Staat zum richtigen Bahnbetrieb sich eignet, hat ein großer Teil der Länder des europäischen Kontinentes durch die dort, und zwar zum Teil seit Jahrzehnten bestehenden Staatsbahnen bewiesen. Hinwieder kann nicht verkannt werden, daß die schweizerischen Eisenbahnaktiengesellschaften, wenigstens die der größeren Bahnen, eine weit von der früheren abweichende Gestalt angenommen haben, die sie in stets wachsendem Grade für die richtige Befriedigung der ihnen anvertrauten Verkehrsinteressen ungeeignet macht und ernste politische und sociale Gefahren in sich birgt.

Auch frühere Freunde des Privatbahnsystems können sich daher des Gedankens nicht mehr erwehren, daß dasselbe unhaltbar geworden sei, und sie werden darin befestigt werden durch die Ausführungen der Botschaft über die für den Staatsbahnbetrieb sprechenden politischen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte, denen wir beistimmen. Unseres Erachtens thun dieselben unwiderleglich dar, daß die Eisenbahnen beim Bundesbetrieb, ohne das finanzielle Gleichgewicht zu verlieren, dem Verkehr vielfache Vorteile bieten können und werden, welche zum Teil den Privatbahnen überhaupt nicht möglich wären, zum Teil von ihnen nicht zu erwarten sind, weil der Gesichtspunkt der Intakterhaltung und möglichsten Erhöhung der Aktiendividenden bei ihnen immer mehr das entscheidende Übergewicht erlangt.

Die Botschaft zeigt außerdem, daß (worauf wir zurückkommen werden) der Übergang der Bahnen an den Bund sich in einer Weise gestalten läßt, welche einer mit unseren Volksanschauungen unvereinbaren Machtkonzentration bei den obersten Bundesbehörden vorbeugt. Auch weist sie nach, wie überwiegend die Eisenbahnaktien, von denen früher ein großer Teil bei den Kantonen und Gemeinden und in den Händen kleiner Kapitalisten sich befand, sich bei Großkapitalisten und Spekulanten, und zwar namentlich solchen des Auslandes angehäuft haben; die Gefahren, welche hieraus drohen, liegen auf der Hand, und daß sie nicht bloß eine Möglichkeit, sondern ernstlich zu befürchten sind, haben allbekannte Vorgänge der letzten Jahre dargethan.

Wir gelangen sonach mit der Botschaft dazu, die Übernahme der Bahnen durch den Bund als sehr angezeigt zu bezeichnen.

## II. Konzessionsgemässer Rückkauf.

Die Botschaft empfiehlt von den verschiedenen Wegen, auf denen die Eisenbahnverstaatlichung durchgeführt werden kann, denjenigen des konzessionsgemäßen Rückkaufs, d. h. die Anhandnahme der Bahnen durch den Staat nach dem seiner Zeit den Bahnkonzessionen beigefügten Vorbehalt und entsprechend den hierfür festgesetzten Normen. Die angeführten Gründe sind so überzeugend und durchschlagend, daß sie der Bestätigung und weiterer Ausführung von unserer Seite nicht bedürfen. Wir begnügen uns, in dieser Hinsicht wenige Punkte hervorzuheben.

Beim konzessionsgemäßen Rückkauf wird der in weiten Volksschichten wurzelnden Auffassung Rechnung getragen, daß zwar der Staat das seinem Wesen entstammende, unveräußerliche Recht

der Gesetzgebung auch den Bahnen gegenüber festhalten und ausüben solle, daß er aber dabei die wohlerworbenen Rechte der Aktionäre zu achten und sich zu hüten habe, finanzielle Vorteile durch Mißachtung solcher Rechte zu erzielen. Freilich ist gerade auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens oft recht schwer zu bestimmen, wie weit die private Rechtsphäre reicht, und gehen die Ansichten hierüber häufig auseinander. Der Staat begegnet daher oft bei Geltendmachung seiner gesetzgeberischen Befugnisse dem Einwande, daß er in Privatrechte eingreife, und ohne Zweifel werden auch beim konzessionsgemäßen Rückkauf Vorwürfe nicht ausbleiben, daß die Grundsätze, nach denen er die Rückkaufswerte der Bahnen berechne, den Rechten der Aktionäre zu nahe treten. Solche Vorwürfe werden sich aber unschwer entkräften lassen durch den Hinweis, daß über solche Differenzen der gerichtliche Entscheid angerufen werden kann. Allerdings erwächst hieraus für die der Rückkaufserklärung zu Grunde liegenden Berechnungen eine gewisse Unsicherheit; denn die Möglichkeit ist vorhanden, daß das zum Entscheide kompetente Bundesgericht in der einen oder andern Richtung die den Berechnungen zu Grunde gelegten Rechtsansichten nicht gutheißt, seine Entscheide aber nicht vor den Terminen, welche für die Rückkaufserklärungen bestehen, erfolgen. Diesem Nachteil steht aber der große Vorteil gegenüber, daß der Rechtsinn des Schweizervolkes auch in dieser Angelegenheit für jeden Unbefangenen unantastbar dastehen wird.

Sodann ist zu betonen, daß beim konzessionsgemäßen Rückkaufe die Verstaatlichung der Bahnen im jetzigen Zeitpunkte sich vorteilhafter erreichen läßt, als wenn sie auf dem Wege des freihändigen Kaufes oder der Expropriation herbeigeführt werden wollte. Nach den Konzessionen hat nämlich der Bund nicht etwa die Aktionäre auszukaufen, wie hie und da geäußert wird, sondern übernimmt er die Bahnen als solche auf Grund der Betriebs- und Baurechnungen, in der Art, daß er dafür, so weit nicht der Anlagewert höher ist, den Ertragswert ersetzt, der durch Kapitalisierung der im Betrieb erzielten Reinerträge zu 4 Prozent bestimmt wird. Das eingetretene Sinken des Zinsfußes der Anleihen unter 4 Prozent kommt daher dem Bunde zu gut, während beim freihändigen Kauf und wohl auch bei der Expropriation die Aktionäre beanspruchen würden, daß die daherige große Steigerung der ihnen verbleibenden Jahresüberschüsse bei Bewertung der Aktien volle Berücksichtigung finde.

Hierzu kommt ein weiterer, sehr ins Gewicht fallender Vorteil, namentlich gegenüber der Expropriation. Bei dieser könnte den

Aktionären, ohne tiefgreifenden Rechtsbruch, jedenfalls die volle Vergütung des Wertes der Bahnen im Zeitpunkte der Expropriation nicht vorenthalten werden, also (im Falle Verbleibens bei den konzessionsgemäßen Abtretungsterminen) des Wertes im Jahr 1903, zum Teil erst 1909 und noch später. Beim konzessionsgemäßen Rückkaufe dagegen bestimmt sich der Ertragswert aus dem Durchschnitte der der Rückkaufserklärung vorausgegangenen zehn Jahre, für die meisten Bahnen aus dem Durchschnitt von 1888 bis 1897 oder (bei der Jura-Simplon-Bahn) von 1890 bis 1899. Welche großen Differenzen hierbei für den Bund in Frage kommen, ergibt sich daraus, daß nach der Botschaft die konzessionsgemäßen Reinerträge der fünf größeren Bahnen zusammen folgende Summen erreichen:

|                                       |                      |
|---------------------------------------|----------------------|
| im Jahr 1888 . . . . .                | Fr. 35,063,179       |
| im Jahr 1895 . . . . .                | „ 39,495,538         |
| im Jahr 1902 (approximativ) . . . . . | „ 42,603,321         |
| im Jahr 1902 mehr als 1888 . . . . .  | <u>Fr. 7,540,142</u> |

### III. Umfang der Verstaatlichung.

Die Botschaft beantragt, sofort die Verstaatlichung aller fünf Hauptbahnen (Jura-Simplon-Bahn, Centralbahn, Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Gotthardbahn) je auf die nächsten offenen Termine in dem zu erlassenden Gesetze zu verfügen, in der Meinung, daß die Rückkaufserklärung selbst gegenüber den einzelnen Bahnen je zu der dafür bestimmten Frist abgegeben würde, für die Jura-Simplon-Bahn somit erst im Jahr 1900 und für die Gotthardbahn im Jahr 1904. Wir geben diesem Antrag unsere Billigung, weil nur, wenn die Verstaatlichung in diesem großen Umfange beginnt, die Vorteile, welche dem Verkehr von ihr versprochen werden, sich in vollem Umfange verwirklichen lassen. Zudem wäre wohl für Verstaatlichung bloß eines Teils der genannten Bahnen die Zustimmung der eidgenössischen Räte und des Volkes nicht erhältlich.

Nach der Botschaft steht zwar nur bei der Centralbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen und der Gotthardbahn der konzessionsgemäß berechnete Ertragswert über dem konzessionsgemäßen Anlagewert. Bei der Jura-Simplon-Bahn und Nordostbahn dagegen steht er bedeutend tiefer. Für die letzteren zwei Bahnen beziffern die Berechnungen der Botschaft den kon-

zessionsgemäßen Ertragswert, nach Abzug des Minderwertes der Rückkaufobjekte, zusammen auf . . . . . Fr. 442,559,876  
 dagegen den konzessionsgemäßen Anlagewert,  
 bei gleichem Abzug, auf . . . . . „ 532,588,550

und da als Rückkaufentschädigung in solchem Falle die letztere Summe anzunehmen ist, so ergibt sich, daß die zwei Bahnen um . . . . Fr. 90,028,674 teurer bezahlt werden müssen, als wenn sie nach dem Ertragswerte zurückgekauft werden könnten. Auf den ersten Blick wird dies manchenorts über die Annehmbarkeit des beantragten Rückkaufs Zweifel erwecken; indessen hat die Überzahlung der zwei Bahnen bei näherem Zusehen doch nicht so schlimme finanzielle Folgen, um deren Einbezug in den Rückkauf und damit wohl den konzessionsgemäßen Rückkauf der Bahnen überhaupt als nicht annehmbar erscheinen zu lassen. Denn die zu verstaatlichenden Bahnen werden trotzdem, wie die Botschaft durch weitere Berechnungen darlegt, beim Bundesbetrieb immer noch einen annehmbaren Ertrag liefern. Die Berechnungen gelangen nämlich, wenn man für den zu bezahlenden Rückkaufspreis einen Zins zu  $3\frac{1}{2}\%$  annimmt, auf folgende Reinerträge über den Zinsbedarf hinaus:

|                             |               |
|-----------------------------|---------------|
| Jura-Simplon-Bahn . . . . . | Fr. 1,270,604 |
| Nordostbahn . . . . .       | „ 1,043,991   |
| <hr/>                       |               |
| Zusammen                    | Fr. 2,314,595 |
| Alle fünf Bahnen . . . . .  | „ 6,654,681   |

Es erklärt sich dies daraus, daß (wie bereits hervorgehoben wurde) für die Betriebsrechnung des Bundes nicht die Reinerträge der zur Zeit der Rückkaufserklärung abgelaufenen 10 Jahre, aus welchen die konzessionsgemäßen Ertragswerte berechnet sind, in Betracht kommen, sondern diejenigen der Jahre, in denen er den Betrieb übernimmt; bis dahin ist mit vieler Wahrscheinlichkeit eine wesentliche Steigerung der Reinerträge durch Verkehrszunahme vor auszusehen. Hierzu kommt, daß der Ertragswert für den Rückkauf nach den Konzessionen durch vierprozentige Kapitalisierung der Reinerträge bestimmt wird, für den Bund aber sich höher stellt, weil er das Rückkaufskapital nach aller Voraussicht jedenfalls nicht teurer als zu  $3\frac{1}{2}\%$  wird beschaffen können.

Noch eine zweite Schwierigkeit dürfen wir nicht unberührt lassen.

In der Botschaft und in unserer vorstehenden Ausführung ist angenommen, daß auch die Nordostbahn, wie es für die andern Bahnen theils durch die Konzessionen, theils vertragsweise festgesetzt ist, beim Rückkauf als einheitliches Objekt behandelt werden könne, daß dafür also der zu 4 % kapitalisierte durchschnittliche Reinertrag des Gesamtnetzes in den Jahren 1888 bis 1897 oder das Anlagekapital, falls dieses sich höher stellt, bezahlt werden müsse. Indessen steht noch nicht fest, daß diese Voraussetzung eintreten werde, indem die Nordostbahn, während sie früher gleich den andern Bahnen mit dem Bund über Zusammenlegung ihrer Linien für den Rückkauf unterhandelte und eine bezügliche Vereinbarung im Frühjahr 1894 wahrscheinlich schien, seither die Verhandlungen ruhen ließ und nunmehr den Anspruch erhebt, daß ihre Linien und zwar auch die schon lange im Betrieb stehenden, nach den successiv erteilten Konzessionen auseinandergehalten und für die über 4 % rentierenden der kapitalisierte Reinertrag, für die andern das Anlagekapital als Rückkaufspreis bezahlt werde. Nach einer von ihr vorgelegten, freilich von ihr selbst als ergänzungsbedürftig bezeichneten und in der That ganz ungenügenden Aufstellung wären ihr demgemäß zu bezahlen:

### *I. Der Ertragswert für:*

|                                                     |                 |
|-----------------------------------------------------|-----------------|
| Romanshorn-Zürich-Aarau, Rorschach-Konstanz,        |                 |
| Turgi-Waldshut . . . . .                            | Fr. 141,518,950 |
| Winterthur-Singen-Konstanz . . . . .                | „ 11,024,325    |
| Niederglatt-Otelfingen-Wettingen . . . . .          | „ 9,078,700     |
| Zürich-Zug-Luzern . . . . .                         | „ 31,491,625    |
| Bötzbergbahn, ohne Koblenz-Stein (Hälfte) . . . . . | „ 13,761,200    |
| Aargauische Südbahn (Hälfte) . . . . .              | „ 6,986,600     |
|                                                     | <hr/>           |
|                                                     | Fr. 213,861,400 |
| Anlagekapital dieser Linien nach Berechnung         |                 |
| der Nordostbahn auf Ende 1895 . . . . .             | „ 127,992,942   |
|                                                     | <hr/>           |
| Überschuß über das Anlagekapital . . . . .          | Fr. 85,868,458  |

### *II. Das Anlagekapital für:*

|                                                |                |
|------------------------------------------------|----------------|
| Alle andern im Betrieb stehenden Linien, nach  |                |
| Berechnung der Nordostbahn auf Ende 1895       | Fr. 93,505,031 |
| Ertragswert derselben nach letzterer . . . . . | „ 38,208,000   |
|                                                | <hr/>          |
| Überschuß des Anlagekapitals . . . . .         | Fr. 55,297,031 |

### III. Im ganzen für:

|                           |                 |
|---------------------------|-----------------|
| Rentable Linien . . . . . | Fr. 213,861,400 |
| Unrentable . . . . .      | „ 93,505,031    |
|                           | <hr/>           |
|                           | Fr. 307,366,431 |

|                                                                                                                                                                                                                          |                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Hierzu kommt das Anlagekapital der noch im Bau stehenden und voraussichtlich nicht 4 % rentierenden Linien, nach den (bedeutend überschrittenen) Voranschlägen der Bundes-expertise von 1886 über die Moratoriumslinien: |                 |
| Eglisau-Schaffhausen . . . . .                                                                                                                                                                                           | Fr. 4,758,000   |
| Thalweil-Zug . . . . .                                                                                                                                                                                                   | „ 9,189,000     |
|                                                                                                                                                                                                                          | <hr/>           |
|                                                                                                                                                                                                                          | „ 13,947,000    |
|                                                                                                                                                                                                                          | <hr/>           |
| Total                                                                                                                                                                                                                    | Fr. 321,313,431 |

|                                                                                                                                                                           |               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Die Botschaft dagegen nimmt für die Nordostbahn einen Rückkaufswert, von dem indessen die Minderwerte für Rückkaufsobjekte noch abgehen werden, in Aussicht von . . . . . | „ 263,876,235 |
|                                                                                                                                                                           | <hr/>         |

|                                         |                |
|-----------------------------------------|----------------|
| Mehrforderung der Nordostbahn . . . . . | Fr. 57,437,196 |
|-----------------------------------------|----------------|

|                                                                                                                                                                                                     |              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Nachdem der Bund auf obiger Entschädigung gegenüber dem konzessionsgemäßen Ertragswert der Gesamtbahn, wie aus den Berechnungen der Botschaft erhellt, bereits einen Verlust erleidet von . . . . . | „ 34,021,010 |
|                                                                                                                                                                                                     | <hr/>        |

|                                                                                                                                               |                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| scheint uns ausgeschlossen, daß auch noch eine derartige Mehrforderung zugestanden werden könne, womit die Überzahlung ansteige auf . . . . . | Fr. 91,458,206 |
|                                                                                                                                               | <hr/>          |

Sollte der Rückkauf der Nordostbahn in einheitlicher Zusammenfassung des ganzen Netzes nicht doch erreichbar sein, so bliebe schwerlich ein anderer Ausweg, als der Nordostbahn eine Anzahl ihrer unrentablen Linien, wozu wir die nach Eröffnung von Thalweil-Zug und der nördlichen Zufahrtslinien der Gotthardbahn sich sehr verschlechternde Linie Zürich-Zug-Luzern rechnen, zum Fortbetrieb zu lassen. Es ist kaum zu bezweifeln, daß sie sich bald zur nachträglichen Abtretung der vom Rückkauf ausgeschlossenen Linien zu annehmbarem Preis herbeilassen würde. Für die Linien Zürich-Zug-Luzern und Thalweil-Zug ist eine solche Erwerbung übrigens konzessionsgemäß dem Bund ge-

sichert, indem er nach zehnjährigem Betrieb von Thalweil-Zug, also im Jahr 1907 die Abtretung beider Linien zusammen um deren durchschnittlichen Ertragswert verlangen und die Nordostbahn dannzumal nach der Konzession nicht mehr das Anlagekapital als Minimum beanspruchen kann.

#### IV. Amortisation.

Großes Gewicht legt die Botschaft darauf, daß die meisten umliegenden Staaten für Tilgung des in den Eisenbahnen investierten Kapitals bis um die Mitte des kommenden Jahrhunderts Anordnung getroffen und damit seit Jahren begonnen haben. Dieser Umstand hat eine außerordentliche Bedeutung, weil demzufolge die betreffenden Staaten auf die genannte Zeit in den fast unentgeltlichen Besitz ihrer Bahnnetze kommen und dadurch befähigt sein werden, deren Leistungen für den Verkehr weit vorteilhafter zu gestalten und namentlich auch die Taxen, welche schon jetzt diejenigen der Schweizerbahnen stark unterbieten, weiter zu ermäßigen. Sollte die Schweiz diesen Beispielen nicht folgen, sondern das Rechnungssystem ihrer Privatbahnen fort dauern, welches von jeglicher Amortisation absieht und das Anlagekapital durch fortwährende Hinzuschrift aller, nicht als reine Betriebsausgaben zu qualifizierenden Kosten stetig erhöht, so würde ihr Verkehr einer großen, nie mehr ausgleichbaren Inferiorität gegenüber dem des Auslandes entgegentreiben. Deshalb schlägt die Botschaft vor, den über den Zinsenbedarf hinausgehenden Reinertrag der Bundesbahnen in erster Linie für die Amortisation des Rückkaufskapitals zu verwenden und diese so einzurichten, daß sie ungefähr zu gleicher Zeit wie die der ausländischen Bahnen durchgeführt sein wird. Nach den beigelegten Berechnungen werden, sofern für das Kapital eine  $3\frac{1}{2}$ prozentige Verzinsung angenommen, die Amortisationsfrist auf 60 Jahre angesetzt und für Zins und Amortisation zusammen eine stets gleich bleibende Jahresrate bestimmt wird, im Jahre 1903 von dem nach der Verzinsung erübrigenden Reinertrage von . . . . . Fr. 6,654,681 für die Amortisation zu verwenden sein . . . . . „ 4,546,599

---

und für Verkehrszwecke bleiben . . . . . Fr. 2,108,082

---

Obwohl hiernach mehr als  $\frac{2}{3}$  des Reinertrages zur Amortisation bestimmt werden und für Zwecke der Verkehrserleichterung nicht ganz  $\frac{1}{3}$  verwendbar bleibt, erklären wir uns mit dem Vor-

schlage doch einverstanden, da der mit der Amortisation angestrebte Zweck bei wesentlicher Abschwächung derselben unerreicht bliebe. Hierbei machen wir darauf aufmerksam, daß nach den Berechnungen der Botschaft das Betriebsmaterial von der Amortisation ausgenommen, wohl aber für die Bundesbahnen ein Erneuerungsfonds nach den gleichen Normen, welche nach dem Rechnungsgesetz gegenüber den Privatbahnen zur Geltung kommen, angelegt werden soll; in diesem Fonds werden die Mittel für Erneuerung und Ersatz des Rollmaterials sich finden. Außerdem noch eine Amortisation desselben vorzunehmen, würde unseres Erachtens zu weit gehen. Frankreich, welches das Prinzip der Amortisation zuerst und am grundsätzlichsten eingeführt hat, nimmt ebenfalls das Rollmaterial davon aus. In der That kann man vom Staat nach unserer Anschauung nicht mehr verlangen, als daß er dereinst die Schienenwege dem Verkehr unentgeltlich zur Verfügung stelle, wie dies jetzt bei den Straßen der Fall ist. Daß er den die Bahnen Benutzenden auch die erforderlichen Fahrzeuge unentgeltlich überlasse, wird wohl Niemand beanspruchen, und nach unserer Meinung werden alle Staaten stets darauf halten, daß von den Personen und Gütern, welche die Bahn benützen, eine ausreichende Vergütung geleistet werde, um neben den Betriebskosten mindestens noch die Anschaffungskosten des Rollmaterials zu decken.

Die hierdurch erzielte Erhöhung des über Zins und Amortisation hinaus verbleibenden Überschusses finden wir erwünscht, weil dadurch die Bundesbahnen für Verkehrserleichterungen leistungsfähiger werden. Die an sie in den verschiedensten Richtungen ergehenden Anforderungen werden groß und jedenfalls in der ersten Zeit nur zum kleineren Teil zu befriedigen sein, was manche Mißstimmung wachrufen wird. Deshalb thut man gut, die Amortisation nicht mehr auszudehnen, als zur Herstellung der Parität mit dem Auslande nötig ist. Sonst könnte der Einwand Platz greifen, daß sie die lebende Generation zu sehr zu gunsten der Zukunft belaste und die Bundesbahnen hindere, ihre Aufgabe in der Gegenwart ausreichend zu erfüllen.

## V. Berechnung der Rückkaufsentschädigungen.

Die Berechnungen, welche den Ausführungen und Vorschlägen der Botschaft zu Grunde liegen, sind mit großem Fleiß und Umsicht erstellt und finden sich ihr beigelegt, soweit es möglich war, ohne sie allzu voluminös zu gestalten oder die rechtliche Stellung

des Bundes bei Austragung der mit den Bahnen vorauszusehenden Differenzen zu benachteiligen. Daß sie nicht volle Gewißheit bieten können, liegt in der Natur der Sache, da in starkem Umfange mit künftigen Zahlen gerechnet werden mußte, die sich zum voraus nur in mehr oder minder approximativer Weise aufstellen lassen. Außerdem werden namentlich darüber, nach welchen Grundsätzen die Rückkaufspreise zu berechnen seien, die Ansichten der Bahnverwaltungen voraussichtlich in sehr wichtigen Punkten von denen der Botschaft abweichen und ist der bundesgerichtliche Entscheid darüber erst abzuwarten.

Indem wir im übrigen auf die sehr einläßlichen Ausführungen der Botschaft Bezug nehmen, heben wir folgendes hervor:

1. Der Anlagewert der rückzukaufenden Bahnen kann erst zur Zeit ihres Überganges an den Bund definitiv festgestellt werden, weil alle bis dahin noch erfolgenden Bauverwendungen dem Bauconto zugeschlagen werden dürfen. Deshalb ist vorauszusehen, daß derselbe noch erheblich über den in der Botschaft angenommenen Betrag, der sich nach den Abzügen für materiellen Minderwert der Rückkaufsobjekte auf Fr. 964,384,769 beziffert, anwachsen wird. Zwar sind in dieser Summe als Bauausgaben von 1896 bis 1903 bzw. 1909 bereits Fr. 102,059,201 eingestellt; allein schon jetzt sind weitere Bauverwendungen wahrscheinlich geworden. Wir erinnern an die Beteiligung der Jura-Simplon-Bahn am Simplonunternehmen, ferner an die Rickenbahn, welche nach der Übereinkunft über Zusammenlegung der Konzessionen der Vereinigten Schweizerbahnen in deren Rückkauf eventuell einbezogen werden soll. Um so notwendiger wird sein — und hierauf legen wir großes Gewicht — die Rückkaufserklärungen geeignet zu formulieren, damit die daraus für den Bund erwachsenden Lasten nicht durch nachträgliche Verpflichtungen der rückzukaufenden Bahnen für eigene Bahnbauten oder für Unterstützung dritter Bahnunternehmungen unvorhergesehen vermehrt und dadurch die für die Bundesbahnen erstellten Ertragsrechnungen in vielleicht verhängnisvollem Maße verschlechtert werden.

2. Wie schon erwähnt, können die Bahnen beim Rückkauf nach den Konzessionen als Minimum den Ersatz des Anlagewertes beanspruchen. Vielfach tritt nun die Ansicht zu Tage, daß sich dieser Wert einfach nach den Baurechnungen bestimme und von den in diesen ausgewiesenen Beträgen einzig für betriebsuntüchtige oder sonst unbrauchbar gewordene oder schlecht unterhaltene Objekte Wertabzüge stattfinden dürfen. Die Bot-

schaft, in Übereinstimmung mit der vom Eisenbahndepartement im Jahr 1895 konsultierten größeren Kommission, nimmt weitergehende Abstriche vor, mit denen wir einig gehen.

Die Konzessionen beschränken sich nicht darauf, den Bahnen die Abtretung ihrer Linien in betriebsfähigem Zustande vorzuschreiben, sondern verlangen deren Abtretung in vollkommen befriedigendem Zustand. Nun ist zu beachten, daß ein großer Teil der Bahnanlagen, sowie das ganze Rollmaterial einer steten Abnutzung unterliegt, die schließlich zu ihrer Unverwendbarkeit für den Betrieb führt und zu ihrem Ersatze nötig. Diese teilweise abgenutzten Objekte will die Botschaft beim Rückkauf von der Übernahme nicht ausschließen, da sie, ohne den Betrieb zu gefährden, noch eine gewisse Zeit in Verwendung bleiben können; sie macht aber dafür einen der erfolgten Abnutzung entsprechenden Wertabzug, der einstweilen nur für Oberbau und für Betriebsmaterial (Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften) approximativ bestimmt wurde und für diese auf die Zeit der Übernahme durch den Bund mit Fr. 74,554,612 beziffert ist, gleich 25,9 % des Anlagekapitals für Oberbau und Betriebsmaterial von Fr. 288,249,296 oder 6,56 % der sämtlichen Baukosten von Fr. 1,136,440,102.

Trotz der hohen Summe erscheint diese Abschreibung nichts weniger als übersetzt, wenn man bedenkt, daß die rückzukaufenden Bahnen ein durchschnittliches Betriebsalter von 26 Jahren haben und Abschreibungen für Abnutzung nie stattfanden. Durch rechtzeitige mäßige Tieferhaltung der Dividenden hätten sich die Bahnen ausreichende Reserven zur Ausgleichung bereit stellen können, während jetzt solche nur in unzureichender Größe vorhanden sind. Allein deshalb kann doch dem Bunde nicht zugemutet werden, für die im Dienste der Bahngesellschaften teilweise abgenutzten Objekte, die er selbst nur noch eine beschränkte Zahl von Jahren wird benutzen können und dann zu ersetzen hat, die vollen Anschaffungskosten zu vergüten. Übrigens giebt unseres Erachtens in dieser Hinsicht schon das Rechnungsgesetz von 1896 die nötige Wegleitung.

3. Für Bestimmung des Ertragswertes der Bahnen haben eine besondere Bedeutung die Einlagen in die Erneuerungsfonds, deren Bildung früher dem Ermessen der Bahngesellschaften anheimgestellt war, ihnen aber durch das Rechnungsgesetz von 1896 (und zwar mit rückgreifender Wirkung) für Oberbau, Rollmaterial und Mobiliar zur Pflicht gemacht ist. Die Botschaft nimmt an, daß aus den Betriebserträgen entsprechende Einlagen in die

Erneuerungsfonds in die Ertragsrechnungen aller für den Rückkauf maßgebenden 10 Jahre einzustellen seien, was wir sowohl nach dem genannten Gesetz als nach der Natur der Sache berechtigt finden. Soweit die Bahnen nicht aus eigener Initiative richtige, der Abnutzung der genannten Anlagen entsprechende Erneuerungsfonds anlegten, haben sie fiktive Reinerträge geschaffen, die zur künstlichen Steigerung der Dividenden dienten; die Abnutzung nahm dennoch ihren Fortgang. Wollte der Bund sich mit bezüglichen Abstrichen am Kapitalwerte begnügen und unterlassen, daneben auch die Ertragsrechnungen richtig zu stellen, so würde er geschädigt; denn alsdann würden die Reinerträge der kritischen 10 Jahre um die den Erneuerungsfonds vorenthaltenen Summen zu hoch berechnet und die Ertragswerte durch die Kapitalisierung des zehnjährigen Durchschnittes zu 4 % fälschlich um dessen 25fachen Betrag erhöht.

Eher als über die grundsätzliche Berechtigung der Abzüge für die Erneuerungsfonds können über deren Höhe verschiedene Ansichten sich geltend machen. Wir finden mit der Botschaft nicht opportun, über die Grundsätze, nach denen die Einlagen und Entnahmen aus diesen Fonds zu bestimmen sind, im jetzigen Stadium der Frage uns auszulassen, und beschränken uns auf Hervorhebung der Thatsache, daß die in die Berechnungen des Eisenbahndepartements eingestellten Einlagen sehr mäßig gegriffen sind. Es erhellt dies schon daraus, daß sie nur wenig über die bisherigen regulativgemäßen der Centralbahn hinausgehen. Auch nähern sie sich den Sätzen an, welche der Verwaltungsrat der Nordostbahn, in Ermäßigung der im Jahr 1881 bestimmten, im Jahr 1893 auf Grund der Erfahrungen der vorangegangenen 13 Jahre neu aufstellte, wozu freilich zu bemerken ist, daß auch die ermäßigten Sätze von der Nordostbahnverwaltung seither nicht beachtet, sondern die Einlagen in den Erneuerungsfonds von ihr annähernd auf die Hälfte vermindert wurden.

4. Die Wertabzüge für mangelhaft unterhaltene, schadhafte oder teilweise abgenutzte und ganz unbrauchbar gewordene Bahnobjekte, welche bei Feststellung der Anlagewerte stattfinden, haben selbstverständlich auch bei denjenigen Bahnen, welche nach dem Ertragswerte zurückgekauft werden, Platz zu greifen. Bei diesen hat aber die Vorschrift der Konzessionen, daß die Bahnen dem Bund in vollkommen befriedigendem Zustand abzutreten seien, noch eine andere Tragweite.

Zu einem solchen Zustande gehört, wie auch in der größeren Expertenkommission von 1895 angenommen wurde, nicht allein,

daß die vorhandenen Objekte befriedigend beschaffen seien, sondern auch, daß sie ausreichen, um den zur Zeit der Übergabe bestehenden Verkehr vollkommen befriedigend zu besorgen. Um dieser Anforderung zu entsprechen, haben die Bahnen in Anerkennung verdienender Weise zum Teil Bedeutendes geleistet; allein um ihr vollkommen zu genügen, bleibt noch viel zu thun. Wir erinnern an die schon vor einiger Zeit verfügte, aber erst teilweise durchgeführte Verstärkung der eisernen Brücken; an die Vervollkommnung der Heizungs-, Beleuchtungs- und Bremsvorrichtungen des Rollmaterials, ferner der Signalvorkehrungen; an die Erweiterung und Umgestaltung einer Reihe von Hauptbahnhöfen und zahlreicher kleinerer Stationen, von welchen Bauten viele durch die Bahnverwaltungen selbst seit langem als notwendig anerkannt und zum Teil bereits beschlossen sind, wenn auch die Ausführung durch äußere, vielfach zufällige Verumständungen bis heute hintangehalten worden ist; an die doppelspurige Anlage der Hauptlinien, welche noch nicht in einem den Verkehrsanforderungen genügenden Maße erfolgt ist; an die Vermehrung des Rollmaterials, das schon für den dermaligen Verkehr nicht mehr ausreichte und bei dessen stetem Wachsen immer unzureichender wird, u. s. f. Der Bund kann verlangen, daß die Bahnen zur Zeit ihrer Übergabe in allen diesen Richtungen völlig befriedigend beschaffen seien, ohne dafür über den konzessionsgemäß festgestellten Ertragswert hinaus, so lange er über dem Anlagewert steht, eine besondere Vergütung leisten zu müssen, während allerdings die nach dem Anlagewert zurückzukaufenden Bahnen dafür in den bis zur Übergabe an den Bund stattfindenden Zuschreibungen zum Bauconto das entsprechende Äquivalent finden. Wir verweisen hierfür auf die näheren Ausführungen der Botschaft und die zugehörigen Berechnungen.

Immerhin finden wir eine Entlastung der Bahnen von den daherigen Ausgaben insofern angezeigt, als die Bauten nicht nur den Bedürfnissen der Gegenwart Rechnung tragen, sondern darauf ausgehen, auch solchen der Zukunft zu genügen. Wir konstatieren, daß die vorliegenden Berechnungen diesen Gesichtspunkt bereits, und zwar unseres Erachtens in sehr weitgehendem Maße, zur Geltung bringen, wenn auch die definitive Entschließung, wo und inwieweit eine derartige Entlastung der Bahnen sich rechtfertigt, erst beim Vorliegen vollständigerer Anhaltspunkte möglich sein wird; der daherige Bundesbeitrag für Ergänzungsanlagen ist auf Fr. 42,680,000 veranschlagt.

5. Die Betriebsüberschüsse der Bahnen sind erst bis 1895 festgestellt; für die weiter in Betracht fallenden Jahre wurden sie schätzungsweise ermittelt. Es ist dabei darauf, daß die Betriebseinnahmen zufolge Verkehrszunahme in stetem Steigen begriffen sind, Rücksicht genommen, immerhin in sehr bescheidenem Grade, so daß, wenn nicht ganz außerordentliche Störungen eintreten, die wirklichen Erträge sich eher höher stellen werden. Soweit die Steigerung innert die kritischen 10 Jahre fällt, kann daraus sich eine Erhöhung der Ertragswerte der Bahnen ergeben, die sich aber für den Bund durch entsprechend höhere Einnahmen nach deren Übergang an ihn ausgleichen.

Größere Unsicherheit erwächst daraus, daß bei einigen der rückzukaufenden Bahnen, besonders bei der Nordostbahn, neue Linien von Bedeutung erst im Laufe der kritischen 10 Jahre, einige derselben erst zu Ende dieser Periode eröffnet werden und die Einwirkungen, welche sie bei zehnjähriger Betriebszeit auf die Reinerträge ausgeübt hätten, schätzungsweise bestimmt werden müssen. Es läßt sich nicht vermeiden, daß solche Aufstellungen einen Zug der Willkürlichkeit an sich tragen und leicht bemängelt werden können. Wir möchten auch nicht in allen Teilen für die bezüglichen Schätzungen in den Berechnungen der Botschaft eintreten und begnügen uns mit der Bemerkung, daß sie im ganzen nach aller Wahrscheinlichkeit, wenn die nachteiligen Einwirkungen der neuen Linien auf den Ertrag der alten Netze ausreichend beachtet werden, für die Bahnen eher zu günstig ausgefallen sind.

6. Zum Schlusse heben wir hervor, daß das Ertragsbudget für den Bund im Jahre 1903 auf der Annahme unveränderten Fortbestandes der für das Jahr 1902 vorgesehenen Reinerträge der zu verstaatlichenden Bahnen beruht. Diese Annahme wird unter allen Umständen insofern nicht zutreffen, als die mit der Verstaatlichung notwendig verbundenen, in der Botschaft dargelegten Taxermäßigungen sich nicht sofort, sondern erst innert einiger Jahre durch Verkehrszunahme ausgleichen können.

Außerdem sind starke Einbußen möglich zufolge fernern Baues neuer Linien, welche den Verkehr, der bisher über rückzukaufende Linien ging, davon ableiten und letztere für ihren verbleibenden Verkehr durch Distanzverkürzungen zu Taxherabsetzungen zwingen. Auch ist keineswegs sicher, daß das von der Jura-Simplon-Bahn in die Simplonunternehmung zu verwendende, vom Bund zu ersetzende Kapital sich voll verzinsen werde, ganz abgesehen von der ihr bereits drohenden Konkurrenz durch

die zur direkten Verbindung des Berner Oberlandes mit dem Simplon bestimmte Lötschbergbahn.

Der für den Fall  $3\frac{1}{2}$  prozentiger Kapitalbeschaffung berechnete Ertragsüberschuß der Bundesbahnen über die Amortisation hinaus von etwas über zwei Millionen kann hierdurch eine wesentliche Schmälerung erleiden. Zur teilweisen Beruhigung ist indessen beizufügen, daß hinwieder in dem für die Bundesbahnen erstellten Betriebsbudget keine Verminderung der Betriebsausgaben in Ansatz gebracht, sondern mit den vollen Ausgaben der Privatbahnen gerechnet ist, obwohl nach den Ausführungen der Botschaft sehr namhafte Betriebsersparnisse schon für das erste Betriebsjahr in Aussicht stehen.

7. Im allgemeinen zeigen unsere Bemerkungen, daß, bis der Bund in den Besitz der Bahnen gelangt, die Berechnungen noch viele Änderungen erleiden werden. Es muß genügen, daß sie mit aller möglichen Sorgfalt und Vollständigkeit erstellt und in manchen zweifelhaften Fällen für den Bund eher zu ungünstig gehalten sind. Man darf daher annehmen, daß, wenn die Angelegenheit in gleichem Sinne fortbehandelt wird, der Bund von der Verstaatlichung finanziell keine unangenehmen Enttäuschungen erleben, sondern die Bundesbahnen gegenteils im stande sein werden, über die Amortisation des Rückkaufkapitals hinaus, welche bis 1962 durchgeführt werden soll, dem Verkehr von Anfang an und später in wachsendem Umfange Erleichterungen zu bringen.

## VI. Finanzielles.

Die Frage der Kapitalbeschaffung und die Rückwirkung der Kontrahierung einer Eisenbahnschuld, die schon für die vorläufig in Aussicht genommene Erwerbung der fünf Hauptbahnen sich um eine Milliarde Franken herum bewegen wird, bildete von jeher ein schwerwiegendes Argument gegen den Rückkauf. Wir halten auch unsererseits dafür, daß diese Seite der Angelegenheit eine äußerst vorsichtige Behandlung, für jetzt und später, gebietet. Die Eidgenossenschaft wußte sich bis anhin vor einer Staatsschuld zu bewahren, deren Größe irgendwie hätte beunruhigen können. Dementsprechend steht auch ihr Kredit unangefochten da. Diesen Kredit sich zu erhalten, muß daher bei der Finanzierung des Rückkaufs das oberste Ziel sein, selbst wenn dafür, wenigstens anfänglich, etwelche materielle Opfer gebracht werden müßten, welche man ohne diese Rücksicht als ungerechtfertigt anzusehen geneigt wäre.

Von diesem Gedankengange ausgehend, wird man zu vermeiden haben, daß namentlich die Obligationenschuld der Eisenbahngesellschaften, die gegenwärtig zum größten Teil im Inlande — bei Ersparniskassen, Kantonal- und andern Banken, Versicherungsgesellschaften und vielfach in den Händen von Privaten mit kleinerem Vermögen — untergebracht ist, deklassiert werde und die Besitzer wechsele, ja etwa gar den Weg ins Ausland nehme.

Man wird ferner darauf Bedacht zu nehmen haben, daß wenigstens ein Teil des sich in Form von Aktien im Auslande befindlichen Restes der Rückkaufssumme in die Schweiz zurückkehre. Alles um zu vermeiden, einerseits, daß die große, mit dem Rückkauf verbundene Finanzoperation eine bedeutende Störung und Erschütterung unseres Geldmarktes nach sich ziehe, anderseits, daß nicht im Falle politischer Verwicklungen ein Nachbarstaat auf den Kredit, und damit auf die Existenz unseres Landes eine Pression ausüben könne. Der schwere Druck, den vor nicht langer Zeit Frankreich, als großer Besitzer italienischer Staatsrente, auf seinen Nachbar und einstigen Freund ausübte, ein Druck, der nur durch die zumeist von politischen Erwägungen diktierte Intervention der Deutschen Kapitalmächte etwas gemildert wurde, giebt in dieser Hinsicht einen nicht zu unterschätzenden Fingerzeig für einen kleinen Staat, wie die Schweiz es ist. Man weiß auch, eine wie unschätzbare Stütze des Staatskredites Frankreich in der Thatsache findet, daß seine Staatsschuldentitel zum weitaus größten Teil im Lande selbst untergebracht sind und sich in den Händen auch der kleinsten Vermögensbesitzer befinden. Es darf im übrigen sofort beigefügt werden, daß ein eventuelles Opfer, das im Zinsfuß seinen Ausdruck fände, direkt und indirekt auch dadurch wieder eingebracht würde, wenigstens teilweise, daß nicht eine noch stärkere Verschiebung der gegenwärtig ungünstigen schweizerisch-ausländischen Wechselkurse einträte, wenn die Eisenbahntitel im Lande blieben.

Nach den vorstehenden allgemeinen Bemerkungen ist nun folgendes festzustellen:

Nach dem Wortlaut der Konzessionen sollen die auf den nächsten offenen Termin zu bezahlenden Rückkaufsentschädigungen den 25fachen Betrag des durchschnittlichen Reinertrages der 10 Jahre, welche der Rückkaufsankündigung vorangehen, ausmachen, insofern die Entschädigungen nicht nach dem Kapitalwerte bemessen werden.

Die Bahngesellschaften werden den Erlös, welcher, wenn keine gegenteiligen Abmachungen vereinbart worden sind, in bar

zu erlegen ist, zunächst zur Abtragung der laufenden und konsolidierten Anleihen, sowie überhaupt aller Schulden und Verbindlichkeiten verwenden, und erst der Rest kann schließlich zur Verteilung unter die Aktionäre gelangen. Daraus geht als selbstverständlich hervor, daß das Interesse der Aktionäre eine möglichst rasche Abwicklung aller Verbindlichkeiten erheischt, indem sonst die Liquidation der Bahngesellschaften auf unabsehbare Zeit hinausgeschoben wird. Um dieses Ziel zu erreichen, werden daher die Eisenbahnverwaltungen, überall da wo es zulässig ist, ihre konsolidierten Anleihen auf den Zeitpunkt der Übernahme durch den Bund kündigen oder aber darnach trachten, dieselben auf den Käufer übergehen zu lassen.

Es kommen dabei folgende, per 31. Dezember 1895 bestehende Anleihen, nach ihrer Kündbarkeit geordnet, in Betracht:

|                            |     |            |                     |
|----------------------------|-----|------------|---------------------|
| Jura-Simplon-Bahn . . .    | Fr. | 400,000    | $3\frac{3}{4} \%$   |
| Schweizerische Centralbahn | "   | 10,000,000 | $4 \%$              |
| Vereinigte Schweizerbahnen | "   | 24,908,800 | $4 \%$              |
| "                          | "   | 13,061,200 | $4 \%$              |
| "                          | "   | 5,000,000  | $4 \%$              |
| Nordostbahn . . . . .      | "   | 15,000,000 | $4 \%$              |
| "                          | "   | 20,000,000 | $4 \%$              |
| "                          | "   | 87,000,000 | $4 \%$              |
| "                          | "   | 5,000,000  | $4 \%$              |
| "                          | "   | 2,000,000  | $2\frac{1}{2} \%$   |
| "                          | "   | 750,000    | $2\frac{1}{2} \%$   |
| "                          | "   | 450,000    | $2\frac{1}{2} \%$   |
| "                          | "   | 450,000    | $4\frac{1}{2} \%$   |
| "                          | "   | 157,000    | $0-4 \%$            |
| "                          | "   | 1,660,000  | $3-3\frac{1}{2} \%$ |
| "                          | "   | 3,000      |                     |

Fr. 185,840,000 Rückzahlbar bis 1. Mai 1903.

|                         |     |             |                   |
|-------------------------|-----|-------------|-------------------|
| Jura-Simplon-Bahn . . . | Fr. | 126,832,500 | $3\frac{1}{2} \%$ |
| Nordostbahn . . . . .   | "   | 1,837,500   | $4\frac{1}{2} \%$ |

" 128,670,000 { Rückzahlbar auf 1. Januar 1904.

|                       |     |           |          |
|-----------------------|-----|-----------|----------|
| Nordostbahn . . . . . | Fr. | 3,600,000 | $2-3 \%$ |
|-----------------------|-----|-----------|----------|

" 3,600,000 { Rückzahlbar auf 15. Februar 1904.

|             |   |           |        |
|-------------|---|-----------|--------|
| " . . . . . | " | 1,650,000 | $3 \%$ |
|-------------|---|-----------|--------|

" 1,650,000 Rückzahlbar auf 1. Juni 1904.

Übertrag Fr. 319,760,000

|                            |     |            |                      |                 |            |                                                                        |
|----------------------------|-----|------------|----------------------|-----------------|------------|------------------------------------------------------------------------|
|                            |     |            | Übertrag             | Fr. 319,760,000 |            |                                                                        |
| Nordostbahn . . . . .      | Fr. | 10,000,000 | $3\frac{1}{2}\%$     | "               | 10,000,000 | { Vom 31. August 1904 an<br>halbjährlich kündbar.                      |
| Schweizerische Centralbahn | "   | 28,000,000 | $3\frac{1}{2}\%$     |                 |            |                                                                        |
| "                          | "   | 30,000,000 | $3\frac{1}{2}\%$     |                 |            |                                                                        |
|                            |     |            |                      | "               | 58,000,000 | { Auf 15. September 1904<br>nach 3 monatlicher Kün-<br>digung zahlbar. |
| Nordostbahn . . . . .      | Fr. | 180,000    | { $3-3\frac{1}{2}\%$ |                 |            |                                                                        |
| " . . . . .                | "   | 157,000    |                      |                 |            |                                                                        |
|                            |     |            |                      | "               | 337,000    | { Rückzahlbar auf 31. De-<br>zember 1904.                              |
| Nordostbahn . . . . .      | Fr. | 110,000    | $3\%$                | "               | 110,000    | { Rückzahlbar auf 1. Februar<br>1905.                                  |
| Nordostbahn . . . . .      | "   | 7,000,000  | $3\frac{1}{2}\%$     | "               | 7,000,000  | { Auf 30. Juni 1905 auf halb-<br>jährliche Kündigung zahl-<br>bar.     |
| Jura-Simplon-Bahn . . .    | "   | 29,000,000 | $3\frac{1}{2}\%$     |                 |            |                                                                        |
| " . . . . .                | "   | 5,000,000  | $3\frac{1}{2}\%$     |                 |            |                                                                        |
|                            |     |            |                      | "               | 34,000,000 | { Vom 30. September 1906 an<br>auf 6 Monate kündbar.                   |
| Nordostbahn . . . . .      | Fr. | 1,400,000  | $2-3\%$              | "               | 1,400,000  | { Vom 15. Februar 1906 bis<br>15. Februar 1910 rück-<br>zahlbar.       |
|                            |     |            | Übertrag             | Fr. 430,607,000 |            |                                                                        |

Übertrag Fr. 430,607,000

|                            |     |            |                                  |   |                 |   |                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------|-----|------------|----------------------------------|---|-----------------|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nordostbahn . . . . .      | Fr. | 1,125,000  | zinsfrei                         | „ | 1,125,000       | { | Wovon Fr. 731,250 auf<br>1. November 1904 rück-<br>zahlbar und Fr. 393,750<br>mit Betriebssubventionen<br>zu kompensieren sind.                                                           |
| Nordostbahn . . . . .      | „   | 3,000,000  | 4 ‰                              | „ | 3,000,000       |   |                                                                                                                                                                                           |
| Jura-Simplon-Bahn . . . .  | „   | 7,630,500  | 3 ‰                              |   |                 | { | Rückzahlbar auf 30. April<br>1930.<br><br>Von 1869—1967<br>1869—1958<br>1887—1936<br>1883—1957<br>1860—1949<br>1860—1949<br>1865—1949                                                     |
| „ . . . . .                | „   | 17,400,900 | 2 <sup>8</sup> / <sub>11</sub> ‰ |   |                 |   |                                                                                                                                                                                           |
| Schweizerische Centralbahn | „   | 26,682,000 | 4 ‰                              |   |                 |   |                                                                                                                                                                                           |
| „ . . . . .                | „   | 19,260,000 | 4 ‰                              |   |                 |   |                                                                                                                                                                                           |
| Vereinigte Schweizerbahnen | „   | 229,500    | 3 ‰                              |   |                 |   |                                                                                                                                                                                           |
| „ . . . . .                | „   | 198,000    | 3 ‰                              |   |                 |   |                                                                                                                                                                                           |
| „ . . . . .                | „   | 997,500    | 5 ‰                              |   |                 |   |                                                                                                                                                                                           |
|                            |     |            |                                  | „ | 72,398,400      |   |                                                                                                                                                                                           |
| Gotthardbahn . . . . .     | Fr. | 99,690,000 | 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ‰  | „ | 99,690,000      | { | Vom 30. September 1895 an<br>in 79 Jahren planmäßig zu<br>tilgen. Das Anleihen kann<br>indessen vom 30. Sep-<br>tember 1901 an auf drei<br>Monate ganz oder teilweise<br>gekündet werden. |
|                            |     |            |                                  |   |                 |   |                                                                                                                                                                                           |
| Total                      |     |            |                                  |   | Fr. 606,820,400 |   |                                                                                                                                                                                           |

Planmäßig  
auszulosen.

Unter den pro 1. Mai 1903 fälligen Anleihen sind alle diejenigen aufgeführt, welche schon auf einen früheren Zeitpunkt zurückbezahlt oder konvertiert werden können, indem angenommen werden darf, daß bei inzwischen vorzunehmenden Anleihsoperationen die Bahngesellschaften die Bedingungen so stellen werden, daß die Kündigungstermine der neu kontrahierten Schulden mit den in den Konzessionen vorgesehenen Rückkaufsterminen zusammenfallen.

Die Botschaft des Bundesrates nimmt nun an, daß der Bund beim Rückkauf die konsolidierten Anleihen voraussichtlich einfach übernehmen und deren Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug bringen werde, und zwar zu demjenigen Kurs, welcher sich unter Berücksichtigung der Differenz zwischen dem Zinsfuß, der für Bundesanleihen maßgebend ist, und demjenigen der zu übernehmenden Anleihen ergibt.

Wir halten diese Ansicht nur teilweise für richtig. Der Bund wird sich darauf gefaßt machen müssen, allerwenigstens für diejenigen Anleihen aufzukommen, welche auf den Zeitpunkt der Übernahme der Bahnen durch den Staat fällig oder inner kurzer Frist kündbar sind.

Als solche sind zu bezeichnen:

|     |             |                                                           |
|-----|-------------|-----------------------------------------------------------|
| Fr. | 185,840,000 | auf 1. Mai 1903 rückzahlbar,                              |
| "   | 128,670,000 | auf 1. Januar 1904 rückzahlbar,                           |
| "   | 3,600,000   | auf 15. Februar 1904 rückzahlbar,                         |
| "   | 1,650,000   | auf 1. Juni 1904 rückzahlbar,                             |
| "   | 10,000,000  | auf 31. August 1904 halbjährlich kündbar,                 |
| "   | 58,000,000  | auf 15. September 1904 auf 3monatliche Kündigung zahlbar, |
| "   | 731,250     | auf 1. November 1904 rückzahlbar,                         |
| "   | 337,000     | auf 31. Dezember 1904 rückzahlbar.                        |

Fr. 388,828,250

In dieser Aufstellung ist das auf 31. Dezember 1901 kündbare Anleihen der Gottthardbahn, vom 1. April 1895 von Fr. 99,690,000, nicht inbegriffen, indem nach den Konzessionen der Rückkauf dieser Bahn erst auf den 1. Mai 1909 erfolgen kann und somit die Finanzierung voraussichtlich eine Operation für sich zu bilden hat. Alle übrigen Anleihen, in einem Gesamtbetrage von Fr. 118,302,150, werden entweder vom Bunde zu übernehmen oder den Aktionären zur Liquidation zu überlassen sein. Im ersteren Falle betrachten wir es als selbstverständlich, daß die Rechte und Pflichten, welche den Bahngesellschaften aus diesen Anleihen erwachsen sind, auf

den Bund überzugehen haben, während eine allfällige Differenz zwischem dem Zinsfuß der Bundes- und Bahnschulden den Aktionären zu belasten ist. Nach unserer Auffassung kann allerdings ein Übergang der Schuldtitel der Bahnen auf den Bund nur unter ausdrücklicher Zustimmung der Gläubiger erfolgen; wir messen aber diesem Umstande keine große praktische Bedeutung bei, indem der Bund hinsichtlich Solidität und Kreditfähigkeit den Bahngesellschaften jedenfalls nicht nachsteht und die hypothekarische Sicherheit im übrigen nicht beeinträchtigt wird. Die Gläubiger werden sich also gerne den Bund als Schuldner gefallen lassen.

Eine Liquidation der in Frage stehenden Anleihen durch die Aktionäre halten wir dagegen kaum für durchführbar, indem, wie in der Botschaft bereits bemerkt wird, für die Anleihen aller Bahngesellschaften, mit Ausnahme derjenigen der Centralbahn und einiger Subventionsdarleihen der Nordostbahn, Hypotheken bestellt worden sind, wobei die Rückkaufsobjekte zugleich das Pfandobjekt bilden. Es geht nun natürlich nicht an, daß der Bund den Bahnverwaltungen die Rückkaufsentschädigungen ausbezahlt oder selbst in dritte Hand legt, während noch ein Pfandrecht besteht, welches erst nach gänzlicher Tilgung der betreffenden Anleihen gelöscht werden kann. Da es im Interesse aller Beteiligten liegt, wenn der Bund diese Kategorie von Anleihen einfach übernimmt, so ist an einer Verständigung im angedeuteten Sinne nicht zu zweifeln.

Wenn wir nun annehmen, daß die erst nach dem 31. Dezember 1904 kündbaren Anleihen im vorerwähnten Betrage von Fr. 118,302,150 einfach auf den Bund übergehen, und wenn im übrigen die Gotthardbahn erst im Jahre 1909 verstaatlicht wird, so hat der Bund auf den 1. Mai 1903 die Beschaffung folgender Summen ins Auge zu fassen:

|                                                                                                                                                  |                             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| 1. für vom 1. Mai 1903 bis Ende 1904 fällige oder kündbare Anleihen . . . .                                                                      | Fr. 388,828,250             |
| 2. für neue Anleihen zur Bestreitung der wahrscheinlichen Bauausgaben von 1896 bis 1903 . . . . .                                                | " 57,665,800                |
| 3. für den mutmaßlichen Beitrag des Bundes an die letztern . . . . .                                                                             | " 38,050,000                |
| 4. für das Betriebskapital des Bundes . .                                                                                                        | " 11,880,204                |
| 5. für die Liquidationsbetreffnisse an die Aktionäre (nach Zurechnung der schwebenden Schulden etc. und Abzug der verfügbaren Aktiven) . . . . . | " 227,217,387               |
|                                                                                                                                                  | <hr/> Fr. 723,641,641 <hr/> |

Diese für unsre Verhältnisse hohen Ziffern sind wohl geeignet, da und dort Bedenken hervorzurufen; indessen darf doch hervorgehoben werden, daß es sich hier um Kontrahierung einer Schuld handelt, deren Betrag ausschließlich zu produktiven Zwecken verwendet wird, daß ferner der Zinslast eine mehr als genügende Einnahme gegenübersteht und daß endlich eine umfangreiche Amortisation wenigstens eines Teils derselben vorgesehen ist. Im Interesse der Aufstellung einheitlicher Zins- und Rückzahlungsbedingungen und eines rationellen Amortisationsplanes dürfte es sodann sowieso liegen, den größeren Teil der für den Rückkauf aufzubringenden Summen in einem Anleihen zu konzentrieren. Von dem allem abgesehen wird sich das Gelingen der Operation und das schon oben erwähnte Ziel, eine Deklassierung und eine Auswanderung der Titel zu verhindern, am besten dadurch erreichen lassen, daß man den gegenwärtigen Obligationeninhabern einen Titel offeriert, dessen Zinsertrag für den Anfang etwas höher, für spätere Perioden etwas tiefer normiert würde. Dabei wäre natürlich die Amortisation der Titel bis zum Jahre 1962 und auch frühere Rückzahlung vorzubehalten, während eine antizipierte Kündbarkeit seitens der Titelinhaber ausgeschlossen bliebe.

Ohne im<sup>ten</sup> Momente, wo die künftige Gestaltung des<sup>en</sup> Geldmarktes noch nicht abzusehen ist, eine bestimmte Ansicht äußern zu wollen, möchten wir doch andeuten, daß uns die Kreierung eines Titels vor Augen schwebt, der anfänglich und für eine bestimmte Reihe von Jahren einen Zins von  $3\frac{1}{2}\%$  abtrüge. Indem wir das sagen, sind wir uns wohl bewußt, daß unter Zuhilfenahme auswärtiger Finanzinstitute und bei Zulassung der Titel an den Börsen von Paris, Berlin und etwa London, wesentlich günstigere Bedingungen zu erzielen wären, da ja gegenwärtig unsere eidgenössische 3prozentige Eisenbahnrente in Paris über pari steht. Ebenso bestimmt wissen wir aber, daß diese letztern Titel weder in der Schweiz, wo die direkten kantonalen Steuern fortwährend sich steigern, noch in Deutschland, wo neuestens bei Konversion von Staatsschulden nicht unter  $3\frac{1}{2}\%$  gegangen wird, nennenswerte Aufnahme finden. Wohl drei Vierteile der eidgenössischen Renten liegen in Frankreich.

Auch davor möchten wir warnen, behufs Erreichung eines niedrigeren Zinsfußes die neuen Titel mit einem starken Disagio auszugeben. Dadurch würde die nominelle Rückkaufsumme entsprechend erhöht, was beim seiner Zeit projektierten Rückkauf der Centralbahn auf die öffentliche Meinung abschreckend wirkte. Auch würde damit das anlagesuchende schweizerische Publi-

kum doch nicht für die Abnahme eines Titels mit niedrigerem Zinsfuß gewonnen.

Ob für die wohl zumeist in den Händen der Spekulation im Auslande liegenden Aktien der gleiche Titel wie für die konsolidierten Anleihen geschaffen werden solle, um für jene Beträge ebenfalls in der Schweiz eine Unterkunft zu bereiten, mag einstweilen auf sich beruhen.

Alles in allem halten wir nicht dafür, daß bei Anwendung der nötigen Vorsicht und Voraussicht die Finanzierung des Rückkaufs erhebliche Schwierigkeiten bieten könne. Indem wir das sagen, wollen wir immerhin nicht unterlassen, auch noch des Risikos zu gedenken, das dem Bunde aus dem Umstande erwächst, daß zwischen der Ankündigung des Rückkaufs und der eigentlichen Übernahme der Bahn ein Zeitraum von 5 Jahren liegt, innert welchem die Verhältnisse des Geldmarktes sich ändern und auch internationale Verwickelungen eintreten können. Das kann aber in der Sache nicht entscheidend sein, so daß wir nicht anstehen, auch vom finanziellen Gesichtspunkte aus den Rückkauf als thunlich zu bezeichnen.

## **VII. Gesetz über Erwerb und Organisation der Bundesbahnen.**

Der Gesetzesentwurf, womit die Botschaft abschließt, ist nach unserer Ansicht so gefaßt, daß die politischen Bedenken, welche bisher gegen die Eisenbahnverstaatlichung geäußert wurden, beruhigt werden sollten.

Das Rechnungswesen der Bahnen wird vom übrigen Finanzwesen des Bundes völlig getrennt gehalten und ist so zu gestalten, daß ihre Finanzlage jederzeit mit voller Sicherheit beurteilt werden kann. Hiermit dürfte sowohl der Gefahr störender Beeinflussung der Bundesfinanzen durch die Verstaatlichung, als derjenigen finanzieller Mißwirtschaft der Bahnen wirksam vorgebeugt sein.

Die Reinerträge der Bundesbahnen werden ausschließlich für die Hebung und Erleichterung des Verkehrs bestimmt. Eine fiskalische Ausbeutung derselben für andere Staatszwecke ist also ausgeschlossen.

Die Verwaltung der Bahnen wird von der übrigen Bundesverwaltung abgetrennt, soweit immer dies möglich ist, ohne die Einheit der letzteren zu durchbrechen. Bei Bestellung der obersten Bahnorgane wirken ferner Bundesversammlung, Kantone und Bundesrat in einer Weise zusammen, welche Einseitigkeiten ausschließt und eine gute Bestellung derselben zu gewährleisten scheint.

Im Eisenbahnrat erblicken wir nicht etwa nur ein Kollegium zur teilweisen Wahl des Verwaltungsrates. Vielmehr glauben wir, daß derselbe bei richtiger Besetzung eine wichtige Aufgabe zu erfüllen haben wird. Er ist unter anderm berufen, Anregungen für den Bau neuer Linien zu begutachten, ferner zu guter Entwicklung des Tarifwesens und zu fortschrittlicher Gestaltung der Fahrtenpläne beizutragen und die ständigen Organe der Bahnverwaltung in regelmäßigem Kontakt mit dem Lande zu erhalten. Die Niedersetzung einer ständigen Kommission, welche im Gesetze vorgesehen ist, wird dazu beitragen, seine Thätigkeit fruchtbringend zu machen, namentlich wenn sie in einem Verkehrscentrum ihren Sitz nimmt.

Durch Gliederung der Bahnverwaltung in Verwaltungsrat, Generaldirektion und Kreisdirektionen und durch die Vorschriften über deren Wechselbeziehungen unter einander dürfte der oft gefürchteten Entartung in eine knöcherne, den Ansichten und Wünschen des Verkehrs wenig zugängliche Bureaukratie vorgebeugt sein. Durch die Kreisdirektionen wird zudem die Verwaltung sehr decentralisiert, und die Centralisation derselben wird nur insoweit festgehalten, als die Einheitlichkeit der Geschäftsführung und die durch sie bedingten wichtigen Vorteile es erheischen.

Dem Einwurf endlich, daß die Verstaatlichung durch den Übergang der Wahl der zahlreichen Bahnangestellten an den Bundesrat diesem eine neue gefährliche Machtfülle verleihe, kann mit Grund entgegengehalten werden, daß dem Bundesrat einzig die Bestellung der Generaldirektion und der Kreisdirektionen zukommen, die andern Wahlen aber von den Direktionen getroffen werden sollen.

Wir gelangen somit nach reiflicher Prüfung und in voller Überzeugung dazu, die von Ihnen beabsichtigte Vorlage empfehlend zu begutachten.

In vollkommener Hochachtung

**von Arx, Ständerat.**

**C. Cramer-Frey, Nationalrat.**

**Dr. E. Escher.**

**R. Moser.**

**Ed. Russenberger.**



## **Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1896.**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1897             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 2                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 15               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 14.04.1897       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 733-923          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 017 839       |

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.