

Schweizerisches Bundesblatt.

64. Jahrgang. II.

№ 15

10. April 1912.

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 10 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 1911.

Post- und Eisenbahndepartement.

I. Eisenbahnwesen.

A. Allgemeines.

1. Organisation und Personal.

Gestützt auf Ihre durch Genehmigung des Budgets pro 1911 ausgesprochene Ermächtigung (Bundesblatt 1911, I, 4), dem Sekretariate einen weiteren juristischen Beamten zuzuteilen, haben wir unterm 13. Januar 1911 Herrn Dr. Hornstein, Sekretär der administrativen Abteilung, der bereits seit 1906 einen Teil der Sekretariatsgeschäfte besorgt hatte, zum provisorischen II. Adjunkten befördert.

An die erledigte Stelle des Übersetzers ins Französische ist am 17. Februar Herr Adolf Despond, von Domdidier, ernannt worden.

Unterm 14. Dezember 1911 haben wir den provisorischen Kanzleichef, Herrn Bürgi, in seinen Funktionen bestätigt.

Herr Oeri, Kontrollingenieur der technischen Abteilung, der zum Stellvertreter des Oberingenieurs bei der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen gewählt wurde, ist durch Herrn E. Arbenz, Ingenieur in St. Gallen, ersetzt worden.

Das Register des Departements zählt im ganzen 39,808 Ein- und Ausgänge, was gegenüber 1910 eine Vermehrung von 124 Nummern ausmacht.

Vom Departementsvorsteher sind im Laufe des Jahres 1911 4 Lokalbesichtigungen vorgenommen worden, nämlich in Grütze (II. Geleise Winterthur-Wil, Wil (Stationserweiterung), Gossau (Stationserweiterung) und in Glion-Sonchaux-Caux (Kozessionierung der Strecke Glion-Brochet).

2. Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Im Berichtsjahre ist mit den Arbeiten für die Revision des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 29. März 1893, sowie des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894 begonnen worden. Eine teilweise Revision des Gesetzes war der Bundesversammlung schon im Jahre 1902 beantragt worden, wobei sich die vorgeschlagenen Abänderungen auf die Berücksichtigung der Bestimmungen des ersten Zusatzübereinkommens zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beschränkten. Der Nationalrat stimmte seinerzeit (16. März 1903) der bundesrätlichen Vorlage zu, während der Ständerat (10. Juni 1903) nicht darauf eintrat, indem er der Ansicht war, es sollten auch die Beschlüsse der damals bevorstehenden zweiten Revisionskonferenz für das internationale Übereinkommen abgewartet werden. Da der Zusammentritt dieser Konferenz sich verzögerte, wurde das Geschäft im Jahre 1905 von der Traktandenliste der Bundesversammlung abgesetzt.

Inzwischen haben sich die Verhältnisse soweit geändert, dass die Umarbeitung des Gesetzes, sowie des zugehörigen Reglements nicht mehr aufgeschoben werden kann. Ein zweites internationales Zusatzübereinkommen ist am 19. September 1906 in Kraft getreten. Sodann zeigt sich das Bedürfnis, die gesetzlichen Bestimmungen über den Personen- und Gepäckverkehr zu erweitern und sie dem letztes Jahr von der internationalen Kon-

ferenz in Bern ausgearbeiteten Übereinkommen über diesen Verkehr möglichst anzupassen.

Eine Kommission bestehend aus Oberbeamten des Eisenbahndepartements und der Bundesbahnen ist gegenwärtig mit Ausarbeitung der Entwürfe für Gesetz und Reglement beschäftigt. Es besteht die Absicht, die ausgearbeiteten Entwürfe zunächst der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen, an der neben allen wichtigeren Verkehrsanstalten auch Handel, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft vertreten sind, vorzulegen. Die Wünsche der Konferenz sollen dann in der Gesetzesvorlage, soweit möglich, Berücksichtigung finden.

Der Vorstand des schweizerischen Tierschutzvereins hat in mehreren Eingaben auf die beim Tiertransport auf den schweizerischen Bahnen bestehenden Übelstände aufmerksam gemacht und zu ihrer Beseitigung Vorschläge für Änderung der einschlägigen gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen gestellt. Mit einer mit über 21,000 Unterschriften versehenen Eingabe hat uns sodann der kantonale Zürcher Tierschutzverein speziell um Abhülfe gegen die beim Schlachtviehimport zutage getretenen Missstände ersucht. Wir haben die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen zur Berichterstattung über die in den Eingaben berührten Verhältnisse, sowie über die zur Abstellung der Übelstände geeigneten Massnahmen eingeladen. Die Äusserung steht noch aus. Wir werden im fernern darauf Bedacht nehmen, dass bei der bevorstehenden Revision des Transportgesetzes und des Transportreglementes den Anregungen der Tierschutzvereine nach Möglichkeit Rechnung getragen wird.

Mit Beschluss vom 21. März 1911 haben wir eine neue Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen erlassen in Ersetzung derjenigen vom 11. Dezember 1893. Durch diese neue Verordnung ist die Tarifikontrolle des Eisenbahndepartements in dem Sinne eingeschränkt worden, dass im Einklang mit Art. 3 des Tarifgesetzes der schweizerischen Bundesbahnen nur noch deren allgemeine Tarifvorschriften, interne allgemeine Personen- und Gütertarife und davon abweichende Tarifbestimmungen und Taxgrundlagen für den Verkehr mit dem Ausland, sowie alle Änderungen daran, vor ihrer Inkraftsetzung der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorzulegen sind. Bei allen übrigen Tarifen ist die vorherige Genehmigung weggefallen und durch eine nachträgliche Prüfung mittelst Stichproben ersetzt worden. Diese Einschränkung

der Kontrolle hatte für das Eisenbahndepartement eine Geschäftsverminderung zur Folge, die der administrativen Abteilung eine Verminderung ihres Personals um 2 Beamte gestattete. Letztere sind von den Bundesbahnen übernommen worden.

In Ausführung des Art. 2 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1910 betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen haben wir unterm 27. Juni 1911 eine Gehaltsordnung erlassen, durch welche das Minimum und das Maximum der Besoldung für jede einzelne Beamtung und Anstellung im Rahmen der Ansätze des Gesetzes festgesetzt ist. Diese Gehaltsordnung wird am 1. April 1912 in Kraft treten.

Ferner haben wir Ihnen in unserer Botschaft vom 24. November 1911 betreffend Erteilung der Ermächtigung an Beamte, Angestellte oder Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen zur Annahme eines öffentlichen Amtes unsere Anträge zur Regelung der Frage des passiven Wahlrechtes (Postulat Nr. 735) unterbreitet.

Einem von der nationalrätlichen Kommission bei Behandlung des Voranschlages der Eidgenossenschaft pro 1911 ausgesprochenen Wunsche Folge gebend, haben wir unterm 11. April 1911 verfügt, dass den Eisenbahnunternehmungen für die dem Bunde infolge der Vornahme von Vorkollaudationen und Kollaudationen entstehenden Auslagen Rechnung zu stellen sei.

In diesem Zusammenhange ist ferner zu bemerken, dass von einem Mitgliede der erwähnten Kommission die Anregung gemacht worden war, es möchte eine Gebühr für die Bewilligung von Eisenbahnkonzessionen und Ersatz der Kosten solcher Begehren verlangt werden. Vom Eisenbahndepartement ist nun bereits im Jahre 1910 der Entwurf eines Bundesbeschlusses betreffend die Gebühren für Konzessionierung von Transportanstalten erstellt worden. Über diesen Entwurf haben sich im Berichtsjahre sämtliche Kantonsregierungen und die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ausgesprochen, so dass wir in nächster Zeit in der Lage sein werden, Ihnen eine bezügliche Botschaft mit Beschlussesentwurf unterbreiten zu können.

Die Reorganisation des Departementes (Postulat Nr. 618) wurde im Berichtsjahre soweit vorbereitet, dass wir in der Lage sein werden, Ihnen im Laufe des Jahres 1912 unsere Vorschläge über die beabsichtigte Reorganisation zugehen zu lassen.

3. Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen. Gerichtlicher Vergleich über die Feststellung der Rückkaufsentschädigung für die Gotthardbahn.

Nachdem anlässlich der am 18. und 19. Mai 1911 abgehaltenen bundesgerichtlichen Verhandlungen zur Entscheidung der Frage des Erneuerungsfonds und der anderweitigen Forderungen wegen materieller Minderwerte das Bundesgericht nach Anhörung der mündlichen Parteivorträge die Vertagung der Urteilsberatung beschlossen hatte, um den Parteien noch die Möglichkeit zu einer Verständigung zu geben, schlossen dieselben am 10. Juni 1911 vor dem Präsidenten des schweizerischen Bundesgerichtes unter beidseitigem Ratifikationsvorbehalt einen gerichtlichen Vergleich ab, wonach die der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation zu zahlende restanzliche Rückkaufsentschädigung Fr. 83,750,000, Wert 1. Mai 1909, beträgt. Diese Rückkaufsentschädigung wird der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation in 4%igen Bundesbahnobligationen im Nominalbetrage von 500 oder 1000 Franken, nach Wahl der Gesellschaft, zu pari gerechnet, ausbezahlt, zinsbar ab 1. Januar 1912. Der Zins der Rückkaufsentschädigung vom 1. Mai 1909 an ist zu 4% zu berechnen und auf 31. Dezember 1911 bar zu bezahlen, unter Abzug der bereits geleisteten Anzahlungen.

Der Vergleich ist von der Liquidationskommission der Gotthardbahngesellschaft am 9. Juli 1911, von der Generalversammlung der Aktionäre am 26. August 1911 und vom Bundesrate am 29. August 1911 genehmigt worden. Sie haben Ihrerseits dem Vergleiche durch Bundesbeschluss vom 5. Dezember 1911 die Genehmigung erteilt.

Hinsichtlich aller Einzelheiten betreffend den Gotthardbahn-rückkaufsprozess und den Vergleich erlauben wir uns auf unsere Botschaft zu dem mit der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation abgeschlossenen gerichtlichen Vergleich betreffend Feststellung der Rückkaufsentschädigung für die Gotthardbahn vom 29. August 1911 (Bundesbl. IV, 63) zu verweisen.

Rückkauf der Linie Genf-La Plaine und Erstellung der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives.

Nach genauer Prüfung des in unserem letztjährigen Berichte erwähnten Memorials des Staatsrates des Kantons Genf vom 25. Februar 1910 beantworteten wir dasselbe eingehend unterm

6. Oktober 1911. In unserer Antwort erklärten wir uns mit dem Bau des sogenannten Raccordement, d. h. der Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives vor der Erstellung der Faucillebahn grundsätzlich einverstanden. Für diesen Entschluss war für uns die Erwägung massgebend, dass der gegenwärtige Zustand für den auf dem linken Ufer der Rhone liegenden Teil der Stadt Genf, sowie für die grossen Gemeinden Plainpalais, Carouge, Lancy und Eaux-Vives, die noch keine Bahnverbindung haben, ein nachteiliger wird und die Entwicklung von Handel und Verkehr hemmt. Im Laufe der weiteren Verhandlungen, die mit dem Staatsrate des Kantons Genf stattfanden, einigte man sich dahin, dass der Kanton ein Drittel der auf 24 bis 25 Millionen Franken veranschlagten Erstellungskosten der Verbindungsbahn übernehmen wird. Die andern zwei Drittel werden vom Bunde und von den Bundesbahnen übernommen werden müssen. Im ferneren wird der Kanton Genf dem Bunde die ihm gehörende Linie Vollandes-Annemasse im vollkommenen Zustande unentgeltlich abtreten und den Rückkauf der Linie Genf-La Plaine gemäss dem ihm zustehenden Rückkaufsrechte für Rechnung des Bundes durchführen.

Über diesen letzteren Punkt ist zu berichten, dass mit der P. L. M. Bahngesellschaft in einer Konferenz, die am 19./20. Oktober 1911 in Genf stattfand, und an welcher auch die Bundesbahnverwaltung vertreten war, eine Einigung über die Grundsätze, nach denen der Rückkaufspreis zu berechnen ist, zustande kam. Auch wurden die zukünftigen Betriebsverhältnisse im Bahnhof Genf-Cornavin und auf der Linie Genf-La Plaine beraten und der Entwurf einer Vereinbarung über die Mitbenützung der fraglichen Linie und des Bahnhofes Cornavin durch die P. L. M.-Bahngesellschaft im Sinne des Art. 10 des Staatsvertrages vom 18. Juni 1909 betreffend die Zufahrtslinien zum Simplon aufgestellt. Da der Vertrag über den Rückkauf und das Übereinkommen über die Einführung der P. L. M.-Züge in den Bahnhof Cornavin nach getroffener Abmachung spätestens bis Ende August 1912 von den zuständigen Instanzen sollen genehmigt werden, so werden wir in nächster Zeit in der Lage sein, Ihnen die ganze Angelegenheit mit unsern Anträgen zu unterbreiten.

Rückkauf des Jura Neuchâtelois.

Auf Wunsch des Staatsrates des Kantons Neuenburg sind wir mit ihm von neuem in Unterhandlungen über den Rückkauf

des Jura Neuchâtelois eingetreten, die jedoch im abgelaufenen Jahre noch nicht zum Abschluss gelangt sind.

Verwaltung der Bundesbahnen.

Verwaltungsrat.

An Stelle der im Januar und September verstorbenen Herren Nationalrat Geilinger, Stadtpräsident von Winterthur, und Ingenieur Manuel, Direktor der Ingenieurschule in Lausanne, haben wir als Mitglieder des Verwaltungsrates gewählt die Herren Hans Knüsli, gewesenen Direktor der Lokomotivfabrik Winterthur, in Winterthur, und Herrn P. Weissenbach, gewesenen Präsidenten der Generaldirektion der S. B. B.

Kreiseisenbahnräte.

An Stelle der Herren Bundesräte Dr. Hoffmann und Dr. Motta haben wir Herrn Walter Gsell, Stadtpräsident von St. Gallen, als Mitglied des Kreiseisenbahnrates IV, und Herrn Soldini, Ständerat in Chiasso, als Mitglied des Kreiseisenbahnrates V gewählt.

Die von uns gewählten Mitglieder des Verwaltungsrates und der Kreiseisenbahnräte I-V haben wir für eine neue, mit dem 1. Januar 1912 beginnende und am 31. December 1914 ablaufende Amtsdauer bestätigt.

Generaldirektion.

Mit Schreiben vom 23. September 1911 hat Herr P. Weissenbach, Präsident der Generaldirektion der S. B. B. erklärt, dass er auf den Ablauf der Amtsdauer, Ende 1911, von der Stelle eines Mitgliedes der Generaldirektion zurücktrete und eine allfällige Wiederwahl nicht annehmen könne. Von dieser Erklärung haben wir unter Verdankung der geleisteten Dienste Vormerk genommen.

Mit tiefem Bedauern haben wir von dem am 28. November 1911 erfolgten Hinscheide des Herrn Joseph Flury, Vizepräsidenten der Generaldirektion Kenntnis genommen.

Die Herren Weissenbach und Flury haben seit Juli 1901 mit Auszeichnung die Stellen des Präsidenten und Vizepräsidenten und diejenigen von Vorstehern des Rechtsdepartements und des Betriebsdepartements bei der Generaldirektion versehen

und sich um die Entwicklung der schweizerischen Bundesbahnen grosse Verdienste erworben. Wir sprechen Herrn Weissenbach auch an dieser Stelle unsern Dank aus und werden dem leider allzufrüh dahingeschiedenen Herrn Flury ein treues Andenken bewahren.

Die bisherigen Mitglieder, nämlich die Herren Sand, Dinkelmann und Colomb haben wir für eine neue, mit dem 31. Dezember 1917 ablaufende Amtsdauer bestätigt und neu gewählt die Herren Dr. Robert Haab, Regierungsrat in Zürich, und Joseph Zingg, Präsident der Kreisdirektion V, von und in Luzern. Die letztere Wahl wurde jedoch erst im Januar dieses Jahres vorgenommen.

Für eine neue mit dem 31. Dezember 1914 ablaufende Amtsdauer haben wir Herrn Dinkelmann als Präsidenten und Herrn Sand als Vizepräsidenten der Generaldirektion gewählt.

Kreisdirektionen.

An Stelle des zurückgetretenen Herrn Lusser haben wir als Mitglied der Kreisdirektion V Herrn Anton Schrafl, von Bellinzona, Stellvertreter des Oberingenieurs des Kreises V in Luzern, gewählt.

Sodann haben wir sämtliche bisherigen Mitglieder der Kreisdirektionen I bis V für eine neue mit dem 31. Dezember 1917, und ihre Präsidenten und Vizepräsidenten für eine neue mit dem 31. Dezember 1914 ablaufende Amtsperiode bestätigt.

4. Internationale Verhältnisse.

Die Vorarbeiten für die Erstellung der Entwürfe zu Staatsverträgen behufs Regelung des Zoll-, Post-, Telegraphen-, Sanitäts- und Viehseuchenpolizeidienstes im zukünftigen internationalen Bahnhofsvertrags sind im Berichtsjahre an Hand genommen und dem Abschlusse nahe gebracht worden.

Die Genehmigung des neuen Gotthardvertrages seitens Italien und der Schweiz war Ende des Jahres noch nicht erfolgt.

Die internationale Simplon-Delegation trat während des Jahres 1911 zweimal zusammen, nämlich am 26./27. April und am 20./21. September. Sie befasste sich wie gewohnt mit den Fahrplänen und Tarifen der Simplonlinie.

Die von der Delegation früher behandelten und der italienischen Regierung am 13. Juni 1910 übermittelten ersten vertragsgemässen Rechnungsausweise für die Simplonstrecke Brig-Iselle fanden seither die Zustimmung von italienischer Seite.

Mit Note vom 16. Juni 1911 wurde uns mitgeteilt, dass die italienische Regierung die auf Ende 1906 und 1907 abgeschlossenen Baurechnungen, mit Kostenverteilung auf die beiden Länder, genehmigt habe, in der Meinung, dass die nicht abgeklärte Frage der Verrechnung der italienischen jährlichen Subvention von Fr. 66,000 erst später, bei einer Geltendmachung des Rückkaufsrechtes durch Italien, zu entscheiden sei. Die königliche Regierung anerkannte gleichzeitig auch die gemeinsam festgesetzten Längen des Simplontunnels auf beiden Staatsgebieten.

Am 17. September wurde uns weiter angezeigt, dass die italienische Regierung auch zu den Betriebsrechnungen der Simplonlinie für 1906 und 1907 die Zustimmung erklärt habe.

Nach Erledigung dieser Rechnungen konnte die Generaldirektion der Bundesbahnen Mitte Dezember die Ausweise für die Jahre 1908, 1909 und 1910 vorlegen. Das Eisenbahndepartement nahm die übliche Prüfung vor und veranlasste im Monat Januar 1912 die Weiterleitung des Rechnungsmaterials an die Simplondelegation, die hierüber einen Bericht abzustatten hat. Nach erfolgter Behandlung durch die Delegation sind die Rechnungen den beiden Staatsregierungen zur Genehmigung zu unterbreiten.

In seiner Sitzung vom 28. September 1911 hat der Bundesrat Herrn Nationalrat Camille Décoppet als Mitglied der schweizerischen Vertretung in der Delegation an Stelle des verstorbenen Herrn Ingenieur Paul Manuel gewählt.

Durch Beschluss vom 20. September 1911 wählte ferner der Bundesrat zum Mitglied der schweizerischen Vertretung in der Delegation Herrn P. Weissenbach, zurücktretenden Präsidenten der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen an Stelle des Herrn H. Dinkelmann, der infolge seiner Ernennung zum Präsidenten der Generaldirektion der S. B. B. ex officio Präsident der Delegation wird.

Auch im Berichtsjahre fand eine Verständigung über den Bau des zweiten Simplontunnels zwischen der Firma Brandt, Brandau & Cie. und den schweizerischen Bundesbahnen nicht statt. Ueber die Frage, welche Verpflichtungen sich aus den Bauverträgen für die genannte Firma ergeben, ist ein Prozess vor Bundesgericht anhängig.

Da aber die Erstellung des zweiten Simplontunnels dringlich ist, haben die schweizerischen Bundesbahnen angesichts der Weigerung der Firma, denselben zu erstellen, im Dezember 1911 die fragliche Arbeit zur öffentlichen Konkurrenz ausgeschrieben.

Im Berichtsjahre ist Herr G. Farner, langjähriger Vizedirektor des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahntransport zurückgetreten. Er wurde durch den deutschen Sekretär des Zentralamtes Herrn M. von Ritter, ersetzt. Die Stelle eines deutschen Sekretärs des Zentralamtes ist vorläufig nicht besetzt worden.

Dem Zentralamte als Schiedsgericht wurde von Bahnverwaltungen ein Fall zum Entscheid unterbreitet.

Im Berichtsjahre ist Bulgarien dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr beigetreten.

Am 16. Mai 1911 traten in Bern Abgeordnete sämtlicher am internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beteiligten Staaten, sowie von Norwegen, zur Beratung des Entwurfs eines internationalen Übereinkommens über die Beförderung von Personen und Reisegepäck, zusammen. Die Arbeiten dieser Konferenz konnten dank dem allseitigen Entgegenkommen der Delegierten so gefördert werden, dass der Schlussakt bereits am 30. Mai 1911 unterzeichnet werden konnte. Die Übermittlung dieses Schlussaktes und des Verhandlungsprotokolls an die Regierungen der beteiligten Staaten erfolgte schon am 11. Juli 1911 mit der Einladung, nach Prüfung der Vorlage Abgeordnete zu bezeichnen, welche in Bern zusammenzutreten und den Schlussakt in ein Übereinkommen umzuwandeln hätten. Dieses Übereinkommen wird alsdann der parlamentarischen Genehmigung unterstellt werden. Bis zum Jahresschluss sind noch nicht alle Antworten der beteiligten Staaten eingegangen.

Ostalpenbahn. Wir haben Ihnen in der Dezembersession das allgemeine Gutachten und das technische Gutachten der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Ostalpenbahn vom 2. November 1907 und vom 6. Juni 1908 vorgelegt. Vom Kleinen Rat des Kantons Graubünden ist Ihnen das in seinem Auftrage erstellte kommerzielle Gutachten des Herrn Würmli, Beamter der Rhätischen Bahn vom September 1911 zugestellt worden.

Die Generaldirektion ist vom Eisenbahndepartement eingeladen worden, über dieses kommerzielle Gutachten und über die uns vom Greinakomitee zur Verfügung gestellten Druck-

schriften des Herrn Bernhardt, Beamter der S. B. B., über die Ostalpenbahn eine gemeinsame Vernehmlassung zu erstatten.

Sobald wir im Besitze dieser letzteren sein werden, können die Akten vorläufig als geschlossen betrachtet werden und wir werden Ihnen alsdann mit Beförderung über die ganze Angelegenheit unsere Anträge vorlegen.

Die Revision der Verzeichnisse über die im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen Maximalradstände, Maximalraddrucke und Lademasse und die Mitteilung der revidierten Verzeichnisse an die interessierten Staaten hat in gewohnter Weise stattgefunden.

Die internationale Kommission zur Bestimmung einer einheitlichen Begrenzungslinie für Güterwagen, von der wir schon im letztjährigen Bericht erwähnten, dass deren konstituierende Versammlung auf den 9. Mai 1911 angesetzt worden sei, konnte nach zweimaliger Verschiebung erst am 10. Oktober zusammentreten.

Die erste Sitzung wurde eröffnet durch den Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements, und es wurde an derselben zum Vorsitzenden gewählt Herr Direktor Winkler, vom Eisenbahndepartement. Vertreten waren 10 Länder durch 37 Delegierte.

Die Kommission hielt 3 Sitzungen ab und vertagte sich hierauf bis zum 22. Mai 1912, um den Delegationen Gelegenheit zu geben, die von der Kommission vorbereiteten Vorschläge im Schosse der einzelnen Verwaltungen prüfen zu können.

Mit der von der Grossherzoglich Badischen Regierung angeregten Aufstellung einheitlicher Bestimmungen über die Verleihung und Wiederentziehung der Schifferpatente für den Bodensee haben sich sämtliche Uferstaaten einverstanden erklärt. Die Weiterbehandlung dieses Geschäfts fällt jedoch nicht mehr in das Berichtsjahr.

In Sachen der Revision der gemeinsamen Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen haben wir im Berichtsjahre der Grossherzoglich Badischen Regierung unsere Gegenvorschläge, die im Benehmen mit den schweizerischen Schifffahrtsbeteiligten und den Regierungen der Kantone Thurgau und Schaffhausen bereinigt wurden, übermittelt.

Von der italienischen Regierung sind uns im Berichtsjahre neuerdings Gegenvorschläge und Bemerkungen zum Entwurf für das schweizerisch-italienische Übereinkommen

betreffend die Schifffahrt auf dem Luganer- und dem Langensee zugestellt worden. Wir haben dieselben einer Prüfung unterzogen; eine Erledigung jedoch ist noch nicht erfolgt.

B. Rechtliche Verhältnisse.

1. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Zu den 73 Konzessionsgesuchen, die am 31. Dezember 1910 noch anhängig waren, sind im Berichtsjahre 22 neue Gesuche hinzugekommen. Von diesen 95 Gesuchen sind 15 durch Erteilung der nachgesuchten Konzession erledigt worden, während eines förmlich zurückgezogen wurde und 11 als gegenstandslos abgeschrieben werden konnten. Am Schlusse des Berichtsjahres blieben somit 68 Gesuche anhängig.

Drei Gesuche um Erneuerung einer erloschenen Konzession wurden durch Zustimmung erledigt.

Einem Gesuche um Ausdehnung einer Konzession haben wir, gestützt auf die im Konzessionsakte enthaltene Ermächtigung, von uns aus entsprochen.

Durch Bundesbeschluss sind 18 Konzessionsänderungsgesuche und ein Konzessionsübertragungsgesuch in zustimmendem Sinne erledigt worden. Einem weiteren Konzessionsübertragungsgesuch, in dem auch die Ausdehnung der Konzession nachgesucht worden war, wurde ebenfalls entsprochen.

Von Ihnen wurden zwei Betriebsverträge genehmigt. Ein weiterer Vertrag nebst Zusatzerklärung über den Betrieb auf den Grenzbahnhöfen Pfetterhausen und Bonfol konnte von uns genehmigt werden. Eine Gesellschaft, die anfänglich den Betrieb ihrer Linie dem Bauunternehmer überlassen hatte, hat im Berichtsjahre den Selbstbetrieb eingeführt.

Die eingeführte strengere Praxis in bezug auf die Fristverlängerungsgesuche hat sich bestens bewährt, indem in den beiden letzten Jahren die Finanzierung verschiedener Linien von volkswirtschaftlicher Bedeutung beschleunigt worden ist, während eine ganze Anzahl anderer konzessionierter Bahnprojekte, die keine oder nur ganz geringe Aussicht auf Verwirklichung hatten, von den jeweiligen Initianten endgültig fallen gelassen wurden. Im Berichtsjahre haben wir 16 Fristverlängerungsgesuchen entsprochen, wobei in 11 Fällen erklärt wurde, der Bundesrat

werde eine weitere Fristerstreckung nicht mehr von sich aus gewähren. Ferner sind zwei Gesuche von Ihnen in zustimmendem Sinne erledigt worden, während 4 Gesuche zurückgezogen wurden und eines infolge nachträglicher Einreichung der vorschriftsmässigen Vorlagen gegenstandslos wurde. Die Erledigung von weiteren neun Fristerstreckungsgesuchen fällt nicht mehr ins Berichtsjahr. Auf 31. Dezember 1911 waren noch 18 Gesuche hängig.

Elf Konzessionen sind infolge unbenützten Ablaufes der konzessionsmässigen Fristen erloschen. Die Zahl der in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen beträgt auf Ende 1911 134. Dabei sind die Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer gesamten Länge in Betrieb stehen, mitgerechnet und alternative Konzessionen nur einfach gezählt. Im übrigen gestatten wir uns, auf das vom Eisenbahndepartement herausgegebene Eisenbahnverzeichnis hinzuweisen, welches über diese Verhältnisse näheren Aufschluss erteilt.

2. Statuten und Finanzausweise.

Fünf Gesuchen um Genehmigung von Statuten neu gegründeter Bahngesellschaften und 11 Gesuchen um Genehmigung von revidierten Statuten oder Statutennachträgen konnte teilweise mit besonderen Vorbehalten entsprochen werden. Ferner genehmigten wir die Finanzausweise für neun neue Bahnlinien.

3. Expropriation.

Infolge eines Todesfalles und zweier Demissionen mussten drei Mitglieder von eidgenössischen Schätzungskommissionen ersetzt werden. Diese Ersatzwahlen konnten noch im Berichtsjahre vorgenommen werden.

Von 28 Einsprachen gegen die Abtretungspflicht wurden 27 abgewiesen. Auf eine Einsprache traten wir nicht ein, da die in Frage stehende Liegenschaft von der Expropriation gar nicht berührt wurde. 18 weitere Fälle wurden auf gütlichem Wege erledigt.

Die Anwendung des ausserordentlichen Verfahrens wurde in zwei Fällen bewilligt.

- Acht Gesuchen um Besitzeinweisung im Sinne des Art. 46 des Bundesgesetzes vom 1. Mai 1850 betreffend die Ver-

bindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten konnte entsprochen werden, während zwei weitere Gesuche zurückgezogen wurden. In einem Falle musste ein Gesuch um Wiedererwägung des getroffenen Entscheides abgewiesen werden.

4. Pfandbuch.

Bewilligt wurden nach vorausgegangener Publikation 13 Verpfändungen für einen Gesamtbetrag von Fr. 57,415,000.

Vom Pfandbuchführer wurden mit dem Vermerke des Pfandbucheintrages versehen 119,542 Titel im Gesamtbetrage von Fr. 61,005,000 und mit dem Lösungszeichen 1737 Titel im Gesamtbetrag von Fr. 1.932,500.

5. Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten.

Nachdem die Verordnung vom 19. Dezember 1910 betreffend die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern auf 1. Januar 1911 in Kraft getreten war, wurden zu Anfang des Jahres sämtliche konzessionierte Schifffahrtsunternehmungen vom Eisenbahndepartement zur Einreichung von Gesuchen um Erneuerung der Konzession veranlasst. Zu den eingereichten 19 Konzessionserneuerungsgesuchen kamen im Laufe des Jahres noch drei neue Konzessionsgesuche hinzu. Von diesen 22 Gesuchen konnten im Berichtsjahre acht durch Erneuerung beziehungsweise Erteilung der Konzession erledigt werden. In einem Falle musste der Konzessionsbewerber an die Kantonsregierung gewiesen werden, da die Voraussetzungen zur Erteilung einer eidgenössischen Konzession nicht zutrafen und ein Konzessionsgesuch wurde abgewiesen. Auf Ende des Jahres blieben somit 12 Gesuche unerledigt.

Im Berichtsjahre wurden 6 Konzessionen für Automobilunternehmungen, deren Dauer abgelaufen war, auf Ansuchen der betreffenden Gesellschaften erneuert und teilweise abgeändert. Zwei Gesuchen um Erteilung einer Konzession konnte ebenfalls entsprochen werden. Auf Ende des Jahres war noch ein Konzessionserneuerungsgesuch unerledigt.

Ein Konzessionsgesuch für eine Luftseilbahn musste abgewiesen werden.

C. Technische Kontrolle.

Der Kontrolle des Eisenbahndepartements waren unterstellt:

	1911	1910
	Unternehmungen	
Eisenbahnverwaltungen	206	201
Konzessionierte Schiffahrtsunternehmungen . .	17	19
Nichtkonzessionierte Schiffahrtsunternehmungen .	—	134
Aufzüge und Automobilunternehmungen . . .	19	15
Zusammen	<u>242</u>	<u>369</u>

Die nichtkonzessionierten Schiffahrtsunternehmungen stehen seit dem auf 1. Januar 1911 erfolgten Inkrafttreten der neuen Verordnung betreffend die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern, vom 19. Dezember 1910, unter der Kontrolle der Kantone.

Die Zahl der Ein- und Ausgänge der technischen Abteilung hat gleichwohl neuerdings zugenommen und es erreichen

	1911	1910
	Nummern	
die Eingänge	17,585	16,830
die Ausgänge	10,621	10,438
Zusammen	<u>28,206</u>	<u>27,268</u>

Nicht inbegriffen sind dabei die zahlreichen Mitberichte, die die Sektionen unter sich und an die Abteilung erstattet haben, ferner die zahlreichen Mitberichte der Organe der technischen an die administrative Abteilung betreffend die Rechnungen der Eisenbahnen. Auch die zum Teil umfangreiche Mitarbeit an der Revision bestehender Vorschriften und Verordnungen, sowie an internationalen Vereinbarungen und endlich die vielen Augen-scheine und Konferenzen, bei denen Direktor und Inspektoren beteiligt waren, finden in diesen Zahlen keinen Ausdruck.

Bezüglich der verschiedenen Organe und Sektionen der Abteilung gestatten wir uns im übrigen, auf die nachfolgenden nähern Angaben zu verweisen.

1. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

a. Bahnbau.

Planvorlagen.

Die im Berichtsjahre genehmigten Planvorlagen für neue Linien, für Ergänzungs- und Umbauten aller Art auf den im Betrieb stehenden Linien, sowie für industrielle Anschlussgeleise verteilen sich wie folgt:

Planvorlagen	Für neue Bahnlinien	Für Ergänzungs- und Umbauten		Industrielle Ver- bindungs- geleise	Anzahl der Pläne zusammen
		Bahnhöfe und Stationen	Freie Bahn		
<i>Allgemeine Baupläne und Profile.</i>					
Situationspläne	67	33	21	47	168
Längenprofile	54	1	12	10	77
Sammlungen von Querprofilen	28	1	4	8	41
<i>Normal- und Spezialpläne.</i>					
Normalprofile für Unterbau	27	—	1	—	28
Erdbauten und Mauern	1	11	16	—	28
Tunnelbauten	9	—	5	—	14
Brücken und Durchlässe	236	65	118	3	422
Ufer- und Schutzbauten	6	3	13	—	22
Wegbauten inkl. Wegübergänge	14	3	9	—	26
Oberbau inkl. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen	73	12	12	—	97
Stationen und Haltestellen	47	10	—	—	57
Erweiterungen und Geleisanlagen in Stationen	1	113	24	—	138
Stationshochbauten inkl. Perronanlagen und Perrondächer	55	484	—	—	539
Stationseinrichtungen (Wasserversorgung, Beleuchtung, Kranen, Brückenwagen, Putzgruben)	3	147	—	—	150
Mechanische Einrichtungen für Seilbahnen, inkl. Kabel und Rollen	10	3	—	—	13
Leitungen und Kraftstationen für elektrische Bahnen	171	27	18	—	216
Wärterhäuser (inkl. Brunnen), Bahnabschluss und Bahnbewachung	3	5	88	—	96
Signale (inkl. Telegraph und Telephon), Zentralweichenstellungen und Riegelungen	—	43	7	—	50
Anlagen und Hochbauten für Traktionsdienst und Werkstätten	10	115	—	—	125
Zusammen	815	1076	348	68	2307
(1910)	811	851	341	51	2054)

Neue Bahnlinien.

Während des Berichtsjahres befanden sich 35 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahre 45); davon wurden die folgenden 16 Linien neu in Angriff genommen:

Schweizerische Bundesbahnen:

Sissach-Olten (Hauenstein-Basislinie);

Brienzi-Interlaken (Brienzerseebahn);

Berner Alpenbahn-Gesellschaft:

Münster-Lengnau;

Sursee-Triengen;

Meiringen-Aareschlucht;

Säntisbahn:

I. Sektion: Appenzell-Wasserauen;

Bremgarten-Dietikon:

Bremgarten Obertor-Bremgarten S. B. B.;

Aigle-Sépey-Ormont-dessus;

Tramways lausannois:

Georgette-Port de Pully;

Städtische Strassenbahn Zürich:

Römerhof-Klusplatz;

Burgwies-Rehalp;

Trambahn St. Gallen:

Union-Teufenerstrasse

Bern-Worblaufen-Zollikofen;

Brig-Furka-Disentis:

Strecke Brig-Furkatunnel;

Funicolare degli Angioli in Lugano;

Luzern-Dietschiberg.

Vollendet und dem Betrieb übergeben wurden im Berichtsjahre folgende Bahnlinien oder Bahnstrecken:

	Eröffnungsdatum
1. Lugano-Cadro-Dino:	
Lugano-Santa di Viganello	2. Januar
Santa di Viganello-Dino	27. Juni
2. Schaffhauser Strassenbahn:	
Güterbahnhof-Ebnat	31. März

	Eröffnungsdatum
3. Städtische Strassenbahn Zürich:	
Römerhof-Klusplatz	1. Juni
4. Biasca-Acquarossa-Olivone:	
I. Sektion: Biasca-Acquarossa	6. Juli
5. Chemins de fer électriques veveysans:	
Blonay-Les Pléiades	8. Juli
6. Sierre-Montana-Vermala	28. September
7. Trambahn St. Gallen:	
Union-Teufenerstrasse:	
Strecke Union-Hochwacht	30. Oktober
8. Altstätten-Gais:	
Strecke Altstätten-Stadt-Gais	18. November
9. Clarens-Chailly-Blonay	23. November
10. Wil-Weinfelden-Emmishofen (Mittel-Thurgau- Bahn)	20. Dezember

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt rund 87 km.

Die Hauptverhältnisse der Baulinien ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle.

Baulinien		Betriebs- weise	Baulänge	Gewöhn- licher Minimal- radius	Maximal- steigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamt- länge	Zahl	Gesamt- länge
			km	m	‰		m		m
I. Hauptbahnen.									
1	Schweizerische Bundesbahnen: Sissach-Olten (Hauenstein-Basislinie)	D	16,533	500	10,5	1	8 148	3	325
2	Berner Alpenbahn-Gesellschaft: Frutigen-Brig	E	60,334	300	27	34	25 790	32	1 778
3	Münster-Lengnau	D	12,523	300	15	1	8 560	2	571
4	Frasne-Vallorbe (Französische Mittelmeerbahn): Strecke Vallorbe-Landesgrenze . .	D	1,760	700	15	1	1 004	—	—
II. Nebenbahnen.									
<i>a. Normalspurige Adhäsionsbahnen.</i>									
5	* Wil - Weinfelden - Emmishofen (Mittel- Thurgau-Bahn)	D	39,446	240	21,3	—	—	7	817
6	Ebnat-Nesslau (Bodensee-Toggenburgbahn) . .	D	7,878	200	25	3	161	8	324
7	Sursee-Triengen	D	8,795	250	15	—	—	—	—
Übertrag		.	147,269			40	43 663	52	3 815

Baulinien		Betriebs- weise	Baulänge	Gewöhn- licher Minimal- radius	Maximal- steigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamt- länge	Zahl	Gesamt- länge
			km	m	‰		m		m
	Übertrag		147,269			40	43 663	52	3 815
	<i>b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper.</i>								
	Rhätische Bahn:								
8	Bevers-Schuls	E	49,700	160	25	17	7 937	53	2 132
9	Ilanz-Disentis	D	29,990	160	27	2	338	38	1 256
10	Biasca-Acquarossa-Olivone:								
	* I. Sektion: Biasca-Acquarossa . .	E	14,349	150	35	1	21	5	130
11	* Lugano-Cadro-Dino	E	7,890	40	40	2	161	5	126
12	Montreux-Oberland-Bahn:								
	Zweisimmen-Lenk	E	12,780	100	30	—	—	3	49
13	Lugano-Ponte Tresa	E	12,300	100	45	2	643	6	218
14	Appenzellerbahn:								
	Herisau-Gossau	D	3,347	150	32	—	—	—	—
	Übertrag		277,625			64	52 763	162	7 726

Baulinien		Betriebs- weise	Baulänge	Gewöhn- licher Minimal- radius	Maximal- steigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamt- länge	Zahl	Gesamt- länge
	Übertrag		km	m	‰		m		m
15	Chemins de fer électriques de la Gruyère: Bulle-Broc	E	277,625	90	50	64	52 763	162	7 726
16	Schweizerische Bundesbahnen: Brienz-Interlaken (Brienzerseebahn)	D	15,746	250	14	9	2 075	13	702
17	Meiringen-Aareschlucht	E	3,017	20	38,5	—	—	1	36
18	Säntisbahn: I. Sektion: Appenzell-Wasserauen .	E	6,190	90	30	—	—	2	36
19	Bremgarten-Dietikon: Bremgarten Obertor-Bremgarten S. B. B.	E	0,947	50	50	—	—	1	150
20	Aigle-Sépey-Ormont-dessus	E	21,320	60	60	7	493	8	313
	<i>c. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Strassen.</i>								
21	* Clarens-Chailly-Blonay	E	5,098	50	85	1	82	—	—
22	Schaffhauser Strassenbahn: * Güterbahnhof-Ebnat	E	1,294	25	57	—	—	—	—
	Übertrag		335,988			81	55 413	189	9 104

Baulinien		Betriebs- weise	Baulänge	Gewöhn- licher Minimal- radius	Maximal- steigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamt- länge	Zahl	Gesamt- länge
	Übertrag	. .	km 335,988	m —	‰ —	81	55 413	189	m 9 104
23	Tramways lausannois: Linie Georgette-Port de Pully . . .	E	3,233	23	87	—	—	—	—
	Städtische Strassenbahn Zürich:								
24	* Römerhof-Klusplatz	E	0,641	18	51	—	—	—	—
	Burgwies-Rehalp	E	1,232	100	67	—	—	—	—
25	Trambahn St. Gallen: ** Union-Teufenerstrasse	E	2,010	17,5	77,5	—	—	—	—
26	Bern-Worblaufen-Zollikofen	E	6,980	35	46	—	—	—	—
	<i>d. Adhäsionsbahnen mit Zahnstangen- strecken.</i>								
27	** Altstätten-Gais	E	9,345	80	160	—	—	—	—
28	Brig-Furka-Disentis: Strecke Brig-Furkatunnel	D	53,150	80	110	12	3 340	19	1 140
	Übertrag	. .	412,579	—	—	93	58 753	208	10 244

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10m	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
	Übertrag	.	km	m	‰	93	m	208	m
	<i>e. Reine Zahnradbahnen.</i>		412,579				58 753		10 244
29	Jungfraubahn:								
	Eismeer-Jungfraujoch	E	3,600	200	60,3	1	3 600	—	—
30	Chemins de fer électriques veveysans:								
	* Blonay-Les Pléiades	E	4,901	80	200	—	—	—	—
	<i>f. Seilbahnen.</i>								
31	* Sierre-Montana-Vermala	E	4,153	300	484	2	104	—	—
32	Cassarate-Monte Brè:								
	II. Sektion: Suvigliana-Monte Brè	E	1,325	250	475	2	265	1	73
33	Ligerz-Tessenberg	E	1,130	200	390	—	—	—	—
34	Funicolare degli Angioli in Lugano	E	0,135	—	456	—	—	—	—
35	Luzern-Dietschiberg	E	1,242	120	247	—	—	2	90
	Total		429,065			98	62 722	211	10 407

Zeichenerklärung.

D = Dampfbetrieb.

E = Elektrischer Betrieb.

* = 1911 eröffnet.

** = 1911 teilweise eröffnet.

Wir gestatten uns, neuerdings darauf hinzuweisen, dass die Schwierigkeiten des Bahnbaues in unserm Lande in den Zahlen dieser Tabelle beredten Ausdruck finden, indem auf den 35 Bau- linien mit einer Gesamtlänge von rund 429 km sich nicht weniger als 62 km Tunnel und 10 km Brücken von mehr als 10 m Länge befinden.

Die noch nicht eröffneten Linien geben uns im übrigen zu folgenden Bemerkungen Anlass.

Das allgemeine Bauprojekt der verbesserten Hauenstein- linie Sissach-Olten der schweizerischen Bundesbahnen wurde am 19. Juni und 4. Dezember genehmigt. Mit den Bau- arbeiten konnte im Berichtsjahre nicht mehr begonnen werden.

Auf der Linie Frutigen-Brig (Lötschbergbahn) wurde der Sohlstollen des grossen Lötschbergtunnels am 31. März bei km 7,353 vom Nordportal durchgeschlagen.

Der Arbeitsfortschritt auf 31. Dezember 1911 ergibt sich aus folgender Tabelle:

	Nordseite		Südseite		Total	
	Ausgeführt		Ausgeführt		Ausgeführt	
	im Jahr 1911	bis Ende 1911	im Jahr 1911	bis Ende 1911	im Jahr 1911	bis Ende 1911
	m	m	m	m	m	m
Sohlstollen . .	685	7353	539	7183	1224	14 536
Firststollen . .	—	—	2506	7183	5191	14 536
Firstschlitz . .	2685	7353	—	—		
Vollausbruch . .	2792	7439	2329	6843	5121	14 282
Mauerung . .	2833	7147	2465	6540	5298	13 687

Die Zahl der beim Tunnelbau beschäftigten Arbeiter war am grössten im Januar und am kleinsten im Dezember; sie betrug im Mittel pro Tag:

	Nordseite		Südseite		Total	
	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.
a. ausserhalb des Tunnels	410 (April und Mai)	273 (Okt.)	440 (Juli)	231 (Dez.)	842 (Mai)	518 (Dez.)
b. im Tunnel	1000 (Jan.)	604 (Dez.)	1379 (Jan.)	662 (Dez.)	2379 (Jan.)	1266 (Dez.)

Der mittlere Tagesfortschritt der mechanischen Bohrung erreichte folgende Höchstwerte: 8,24 m im Januar auf der Nordseite bei 5 Meyer'schen Stossbohrmaschinen und 6,55 m im März auf der Südseite bei 5 Ingersoll-Stossbohrmaschinen. Der Sohlstollen erschloss auf beiden Seiten durchgehend massigen Gasterngranit. Die aus dem Tunnel fliessende Wassermenge schwankte auf der Nordseite zwischen 167 und 566 Sekundenlitern und auf der Südseite zwischen 62 und 140 Sekundenlitern. Die nach dem Durchschlag vorgenommenen Kontrollmessungen ergaben für den Sohlstollen Abweichungen von 257 mm in der Richtung, 102 mm in der Höhe und — 41 cm in der Länge.

Bis zum Durchschlag liessen die Ventilationsverhältnisse auf der Nordseite viel zu wünschen übrig; nach erfolgtem Durchschlag wurde dann die definitive Tunnelventilation in Betrieb genommen.

Auch die Arbeiten auf den beiden Rampen Frutgen-Kandersteg und Goppenstein-Brig haben im Laufe des Berichtsjahres bedeutende Fortschritte gemacht. Auf der Nordrampe sind ca. 60% und auf der Südrampe ca. 80% der Gesamtarbeit geleistet; sämtliche Rampentunnel sind durchgeschlagen und die Ausweitungs- und Mauerungsarbeiten weit vorgeschritten. Auch die grösseren Kunstbauten sind durchwegs in Angriff genommen, zum Teil bereits fertig erstellt worden.

Das allgemeine Bauprojekt der Linie Münster-Lengnau wurde am 28. Februar genehmigt. Der Bau des 8560 m langen Grenchenbergtunnels begann auf der Nordseite am 7. und auf der Südseite am 6. November, und bis zum Ende des Berichtsjahres wurden auf der Nordseite 8 m und auf der Südseite 10 m Sohlstollen vorgetrieben. Die Zahl der beim Tunnelbau beschäftigten Arbeiter betrug bis zum 31. Dezember 1911 im Mittel pro Tag 89 auf der Nordseite und 56 auf der Südseite.

Auf der Teilstrecke Vallorbe-Landesgrenze der Linie Frasnè-Vallorbe der französischen Mittelmeerbahn ist der auf Schweizergebiet liegende Teil des Mont d'Or-Tunnels fertig ausgemauert. Im Tunnel waren durchschnittlich pro Tag 900 Arbeiter und auf der anschliessenden offenen Strecke 210 Arbeiter beschäftigt. Die aus dem Tunnel fliessende Wassermenge betrug im Mittel 30 Sekundenliter.

Die Bauarbeiten der normalspurigen Nebenbahn Ebnet-Nesslau (Bodensee-Toggenburgbahn) sind im Berichtsjahre derart gefördert worden, dass auf Ende desselben ca. $\frac{3}{4}$ der

Erdarbeiten und ca. $\frac{1}{3}$ der Tunnelarbeiten durchgeführt waren; ebenso sind die Brücken und Durchlässe in der Hauptsache vollendet und die Hochbauten unter Dach. Die Inbetriebsetzung der neuen Linie wird voraussichtlich im kommenden Herbst erfolgen können.

Das allgemeine Bauprojekt der normalspurigen Nebenbahn Sursee-Triengen wurde am 25. April genehmigt. Im Laufe des Berichtsjahres konnten die sämtlichen Unterbauarbeiten vollendet werden, ebenso sind die Hochbauten bereits in Angriff genommen worden.

Auf der neuen Linie Bevers-Schuls der Rhätischen Bahn haben die Bauarbeiten im verflossenen Jahre bedeutende Fortschritte gemacht. Auf der Strecke Bevers-Cinuskel ist die Linie im Rohbau fertig und der Oberbau von Bevers bis unterhalb der Station Zuoz verlegt; ebenso gehen die Unterbauarbeiten auf dem untern Teil der Linie ihrer Vollendung entgegen; von den beiden längeren Tunneln zwischen Garsun und Felan sind insgesamt noch ca. 700 m zu bohren.

Die Unterbauarbeiten der neuen Linie Ilanz-Disentis der Rhätischen Bahn sind, mit Ausnahme der Teilstrecke Truns-Rabus, wo dieselben infolge geänderter Linienführung erst später in Angriff genommen werden konnten, ebenfalls im Rohen vollendet. Der Oberbau ist auf einer Strecke von ca. 15 km verlegt; auch die Hochbauten befinden sich bereits unter Dach. Es ist beabsichtigt, die neue Linie im kommenden Sommer dem Betrieb zu übergeben.

Die Arbeiten für den Bau der elektrischen Schmalspurbahn Zweisimmen-Lenk (Montreux-Oberland-Bahn) sind im Berichtsjahre derart gefördert worden, dass die Betriebseröffnung auf den kommenden Sommer zu gewärtigen ist.

Auch auf der elektrischen Schmalspurbahn Lugano-Ponte Tresa sind die Unterbauarbeiten vollendet und die Hochbauten unter Dach. Mit dem Verlegen des Oberbaues ist begonnen worden, so dass die neue Bahn voraussichtlich im Sommer dem Betrieb übergeben werden kann.

Der Bau der neuen Linie Herisau-Gossau der Appenzeller-Bahn ist im Oktober in Angriff genommen worden.

Mit den Arbeiten für den Bau der Linie Bulle-Broc der Chemins de fer électriques de la Gruyère wurde am Anfang des Berichtsjahres begonnen; dieselben sind mit Ausnahme des grossen Viaduktes über die Saane vollendet, so dass die Betriebseröffnung in diesem Jahr wird erfolgen können.

Das am 25. Oktober 1910 vorgelegte allgemeine Bauprojekt der schmalspurigen Nebenbahn Brienz-Interlaken der schweizerischen Bundesbahnen (Brienerseebahn) wurde mit Ausnahme der Anfangs- und Endstrecken in Brienz und Interlaken, für welche die Verhandlungen zurzeit noch nicht abgeschlossen sind, unterm 19. September genehmigt. Durch dieses Projekt findet das Postulat Nr. 709: Rollschemeleinrichtung auf der Brienerseebahn seine Erledigung, indem die zur Ausführung des Normalbahnwagentransportes notwendigen Anlagen vorgesehen sind. Die Bauarbeiten sind noch nicht in Angriff genommen worden.

Das allgemeine Bauprojekt der elektrischen Schmalspurbahn Meiringen-Aareschlucht ist am 2. Oktober genehmigt worden; die Inangriffnahme des Baues ist noch nicht erfolgt.

Für die I. Sektion Appenzell-Wasserauen der Sântsbahn wurde das allgemeine Bauprojekt am 2. Juni genehmigt, worauf die Bauarbeiten sofort in Angriff genommen wurden. Die Unterbauarbeiten wurden im Berichtsjahre annähernd vollendet; ebenso befinden sich die Hochbauten in Ausführung. Dagegen ist die Frage der Einmündung der neuen Linie in die Station Appenzell noch nicht erledigt.

Das allgemeine Bauprojekt für die Verlängerung der elektrischen Strassenbahn Bremgarten-Dietikon von Bremgarten-Obertor zur Station Bremgarten S. B. B. ist am 3. März genehmigt worden. Gleichzeitig mit der Erstellung dieser Linie wurde die Strecke Bremgarten-Wohlen der Bundesbahnen durch Einlegen einer dritten Schiene auch für schmalspurigen Betrieb eingerichtet. Den Betrieb dieser Strecke übernimmt die Strassenbahn Bremgarten-Dietikon, an welche die Linie pachtweise abgetreten worden ist. Den bezüglichen Vertrag haben Sie mit Beschluss vom 23. Dezember 1910 genehmigt.

Am 11. Mai und 21. Juli wurde das allgemeine Bauprojekt der elektrischen Schmalspurbahn Aigle-Sépey-Ormont-dessus genehmigt, wogegen das Projekt für die Einführung dieser Bahn in die Ortschaft Aigle bis zur Station der Bundesbahnen noch nicht erledigt werden konnte. Auf der Strecke Aigle-Sépey sind die Unterbauarbeiten bereits ziemlich gefördert worden, während sie auf dem übrigen Teil der Linie erst im Laufe dieses Frühjahrs begonnen werden sollen.

Die im Berichtsjahre ausgeführten oder genehmigten Strassenbahnlinien sind ausschliesslich meterspurige elek-

trische Bahnen mit oberirdischer Stromzuführung. Wir glauben uns hinsichtlich dieser Linien auf die Angaben beschränken zu dürfen, die in der Tabelle der Baulinien, sowie im Verzeichnis der Betriebseröffnungen enthalten sind.

Von der elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) Altstätten-Gais wurde am 18. November die Strecke Altstätten Stadt-Gais dem Betrieb übergeben. Auf der Strecke Altstätten S. B. B. - Altstätten Stadt sind die Bauarbeiten nahezu vollendet, so dass der Betrieb auf derselben im Frühjahr aufgenommen werden kann.

Das in verschiedenen Teilstücken vorgelegte allgemeine Bauprojekt der Strecke Brig-Furka-tunnel der schmalspurigen Linie Brig-Furka-Disentis wurde am 25. April, 27. Juni und 26. August genehmigt. Mit den Bauarbeiten wurde im Mai begonnen.

Mittels Eingabe vom 11. Mai 1910 hatten die Konzessionäre der Linien Brig-Gletsch und Gletsch-Disentis um einen grundsätzlichen Entscheid über verschiedene Punkte ersucht, die erledigt sein sollten, bevor die Konstituierung der Gesellschaft vollzogen werden könne. Es handelte sich hierbei unter anderm um die Ermächtigung, die Linie statt elektrisch, wie in der Konzession vorgesehen, mit Dampf zu betreiben und Steigungen von 90 ‰ zu verwenden, unter Einführung einer dritten, adhäsionsvermehrenden Schiene (System Hanscotte). Wir haben diesen Begehren im Einverständnis mit den beteiligten Kantonsregierungen durch Beschluss vom 31. Mai 1910 stattgegeben, nachdem die beiden Konzessionsbeschlüsse hinsichtlich der Festsetzung der Maximalsteigung keinerlei einschränkende Bestimmungen enthielten. Dabei haben wir ausdrücklich unsere Stellung hinsichtlich der Erfüllung der konzessionsmässigen Verpflichtungen mit Rücksicht auf die Möglichkeit des Winterbetriebs vorbehalten.

Nachdem es sich dann in der Folge herausgestellt hatte, dass die vorgesehene Adhäsionsschiene den vom Militärdepartement verlangten Übergang des Rollmaterials der Rhätischen Bahn auf die neue Linie verhindert hätte, entschloss sich die Bahnverwaltung, auf den Steilrampen an Stelle der Mittelschiene eine Zahnstange, System Abt, zur Anwendung zu bringen. Wir haben dieser Änderung mit unsern Beschlüssen betreffend Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes prinzipiell zugestimmt. Die in den bezüglichen Projekten vorgesehene Maximalsteigung der Zahnstangenstrecken betrug 90 ‰.

Mit Schreiben vom 14. September 1911 legte dann die Furkabahn-Gesellschaft zwei Varianten der Sektion Oberwald-Furka zur Genehmigung vor, in welchen die Maximalsteigung der Zahnstangenrampen von 90 ‰ auf 110 ‰ erhöht worden war. Die vom Eisenbahndepartement vorgenommenen Untersuchungen haben ergeben, dass diese Erhöhung der Maximalsteigung gegenüber dem unserm Beschluss vom 31. Mai 1910 zugrunde liegenden System Hanscotte mit 90 ‰ eine Verminderung der Leistungsfähigkeit der neuen Linie nicht zur Folge hat. Die vorgesehenen Zahnradlokomotiven werden auf den Steilrampen von 110 ‰ dasselbe Zugsgewicht von 60 Tonnen befördern können, wie es seinerzeit für die Anlage mit Mittelschiene und 90 ‰ vorgesehen war. Ebenso wenig verhindert die grössere Steigung die vom Militärdepartement geforderte Führung von Zügen von mindestens 100 Tonnen, indem ohne Schwierigkeit mittelst Doppeltraktion 120 Tonnen befördert werden können. Auch der vom Militärdepartement verlangte Verkehr der Wagen der Rhätischen Bahn auf der neuen Linie ist bei der Erhöhung der Maximalsteigerung gesichert. Hinsichtlich der Möglichkeit der Durchführung des Winterbetriebs besteht in technischer Beziehung kein Unterschied, ob die Bahn mit 90 ‰ oder 110 ‰ Maximalsteigung angelegt wird; anderseits wird aber durch die Erhöhung der Steigung die Möglichkeit geboten, die Linie aus dem Bereiche gefährlicher Lawinenzüge zu verlegen, was bei Anwendung einer Steigung von 90 ‰ nur mit bedeutenden Mehrkosten erreicht werden könnte. Auch der Einfluss der Steigungsvermehrung auf die Gesamtfahrzeit zwischen Brig und Disentis ist infolge Verkürzung der Linie derart gering, dass er praktisch vernachlässigt werden kann.

Anderseits machte die Bahngesellschaft eingehende Angaben über die finanzielle Tragweite der Angelegenheit, welche darlegten, dass sie im Falle der Zurückweisung der nachgesuchten Steigungsvergrösserung genötigt worden wäre, eine entsprechende Erhöhung ihres Anlagekapitals vornehmen zu müssen. Der Durchführung einer solchen Erhöhung wären aber wohl grosse Schwierigkeiten entgegengestanden, die unter Umständen sogar das ganze Unternehmen hätten in Frage stellen können. Wir haben daher mit Beschluss vom 9. Januar dieses Jahres dem Ansuchen der Furkabahn-Gesellschaft entsprochen und dieselbe zur Anwendung einer Maximalsteigung von 110 ‰ ermächtigt.

Die Arbeiten für die Fortsetzung der Jungfraubahn von der Station Eismeer nach dem Jungfraujoch sind im Be-

richtsjahre derart gefördert worden, dass die Inbetriebnahme dieser Strecke voraussichtlich im Laufe des Sommers wird erfolgen können.

Auf den im Vorjahre begonnenen Drahtseilbahnen Suvigliana-Monte Brè (II. Sektion der Bahn Cassarate-Monte Brè) und Ligerz-Tessenberg sind die Arbeiten derart vorgeschritten, dass die Betriebseröffnung derselben im Laufe des Jahres 1912 erfolgen kann. Gegen Ende des Berichtsjahres wurde mit dem Bau der Seilbahn Luzern-Dietschiberg begonnen, während die Funicolare degli Angioli in Lugano, deren Bauprojekt am 10. Februar genehmigt wurde, noch nicht zur Ausführung gelangt ist.

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

Göschenen-Andermatt (Schöllenenbahn),
 Treib-Seelisberg,
 Solothurn-Schönbühl (Normalspurbahn),
 Zollikofen-Schönbühl-Utzenstorf (Schmalspurbahn),
 Tramways électriques de Genève:
 Raccordement Ceinture-Gare Cornavin,
 Rehalp-Esslingen (Forchbahn),
 Tramelan-Breuleux-Noirmont,
 Schwyz-Brunnen.

Bahnhöfe und Stationen.

Bahnhof Zürich. Die neue Werkstättenanlage zwischen Zürich und Altstetten wurde im Berichtsjahre vollendet und dem Betrieb übergeben.

In der Frage des Umbaues der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet ist zurzeit eine Einigung über das auszuführende Projekt immer noch nicht erfolgt. Es sind neue Studien im Gange auf Grund der Projekte I (Tieflegung der Bahn auf dem bisherigen Tracé) und VI (Tiefbahn mit Station an der Grütlistrasse), die jedoch bis Ende des Berichtsjahres noch nicht abgeschlossen waren.

Badischer Bahnhof Basel. Die Unterbauarbeiten für den neuen hochliegenden Personenbahnhof sind im Berichtsjahre nahezu vollendet worden. Das neue Aufnahmegebäude konnte unter Dach gebracht werden, obschon die Arbeiten infolge eines am 12. August vorgekommenen Brandfalles, durch den die Dachverschalung der Hauptschalterhalle und die Fassade des Mittel-

baues zerstört wurden, eine wesentliche Verzögerung erlitten hatten. Der nördlich des Aufnahmegebäudes gelegene Bau für das Fernheizwerk und die Umformerstation hat bereits die Höhe des Bahnplanums erreicht.

Hinsichtlich der definitiven Gestaltung der Zufahrten zu dem nördlich der Wiese gelegenen Vershubbahnhof ist nach langen Unterhandlungen zwischen der Basler Regierung und der Badischen Bahnverwaltung ein Vertrag abgeschlossen worden, den wir am 11. Mai genehmigt haben. Die Genehmigung des dementsprechend bereinigten Gesamtprojektes der Bahnhofanlagen erfolgte durch das Eisenbahndepartement am 18. gleichen Monats, so dass auch der Bau der Geleiseschleifen durch die langen Erlen aufgenommen und bereits bedeutend gefördert werden konnte.

Bahnhof Bern. Die Arbeiten für die Erstellung des Güter- und Rangierbahnhofes Weyermannshaus sind im Berichtsjahre im allgemeinen vollendet worden, so dass die Anlage für den Verladedienst am 15. September provisorisch eröffnet werden konnte. Die Stellwerksanlage befindet sich gegenwärtig im Bau; die definitive Inbetriebnahme des gesamten Güter- und Rangierbahnhofes dürfte gegen Ende 1912 in Aussicht stehen. Die Unterbauarbeiten für die Anlage des neuen Lokomotivdepots im Aebigut sind ausgeführt; dagegen sind die Hochbauten noch nicht in Angriff genommen worden. Die bereits in den frühern Berichten erwähnten, im Genehmigungsbeschluss vom 17. Dezember 1907 verlangten neuen Projekte für die Umgestaltung des Personenbahnhofes, die beidseitig anschliessenden Abstellbahnhöfe und den Ausbau oder die Vergrösserung des jetzigen Loko-Güterbahnhofes sind immer noch ausstehend; die bezüglichlichen Projektierungsarbeiten sind jedoch im Gange.

Bahnhof Thun. Nachdem sich die Berner Regierung unterm 18. September und 3. Oktober grundsätzlich mit dem von den Bundesbahnen ausgearbeiteten neuen Projekt des Zentralbahnhofes mit Aufnahmegebäude oberhalb der Frutigenstrasse einverstanden erklärt hat, ist dieses Projekt dem Eisenbahndepartement am 13. Januar 1912 zur Genehmigung eingereicht worden.

Bahnhof Biel. Die in den letzten Berichten erwähnten Unterhandlungen über die Änderung des Umbauprojektes Nr. 8 (Hochbahnhof im Sinne des Projektes des Gemeinderates von Biel) in bezug auf die Linienführung in der Gemeinde Mardetsch gelangten am Anfange des Berichtsjahres zum Ab-

schlusse, so dass das Umbauprojekt durch die Generaldirektion der Bundesbahnen dem Eisenbahndepartement am 4. Mai vorgelegt werden konnte. Die Genehmigung desselben konnte jedoch infolge neuer Begehren der kantonalen und lokalen Behörden bisher noch nicht erfolgen.

Bahnhof Locle. Abgesehen von einigen Vollendungsarbeiten sind die Um- und Neubauten in dem als Personenbahnhof beibehaltenen Bahnhof Locle durchgeführt.

Bahnhof Lausanne. (Umbauarbeiten im mittleren Teil des Bahnhofes.) Die Arbeiten für den Bau des neuen Aufnahmegebäudes sind im Berichtsjahre begonnen und bedeutend gefördert worden; die grosse Mittelhalle über den Bahnsteigen II-IV befindet sich ebenfalls in Ausführung. Die neuen Lokomotivremisen und ihre Zufahrtsgeleise sind vollendet worden.

Bahnhof St. Gallen. Sämtliche Änderungen an den Geleiseanlagen sind fertiggestellt; ebenso wurden die Arbeiten an der westlichen Personenunterführung so weit gefördert, dass die Perronzugänge von der Bahnhofseite nunmehr benützt werden können. Nachdem auch die Verhandlungen über die Umgestaltung des neuen Aufnahmegebäudes zum Abschlusse gebracht worden sind, konnte dieser Bau bis Ende des Berichtsjahres noch bis auf Terrainhöhe ausgeführt werden. Im bestehenden Aufnahmegebäude wurden verschiedene Verbesserungen vorgenommen, auch wurde die Lokomotivremise erweitert.

Von andern grössern Bahnhof- und Stationsumbauten, die im Berichtsjahre begonnen oder fortgesetzt wurden, oder im Stadium der Projektgenehmigung sich befanden, erwähnen wir folgende:

Renens, Villeneuve, Payerne, Vallorbe, Brig, Pratteln, Ostermundigen (Verlegung der Station), Konolfingen-Stalden, Aarburg, Zofingen, Sursee, Ziegelbrücke, St. Fiden, Gossau (Verlegung der Station), Wil, Weinfelden, Emmishofen-Kreuzlingen, Melide, Samaden, Pontresina, Interlaken-Ost.

Ausbau auf zweite Spur.

Im Berichtsjahre wurde der zweispurige Betrieb am 1. Mai auf den Strecken Vauderens-Siviriez und Aarburg-Zofingen eröffnet.

Fortgesetzt oder neu in Angriff genommen wurde der Ausbau auf zweite Spur der Strecken Ruchfeld (Basel)-Aesch,

Wilerfeld (Bern)-Gümligen, St. Gallen-St. Fiden, St. Gallen-Bruggen, Wil-Aadorf und Mendrisio-Chiasso.

Auf der Strecke Basel-Aesch sind die Arbeiten derart vorgeschritten, dass der doppelspurige Betrieb zwischen Münchenstein und Aesch voraussichtlich auf Beginn der Sommerfahrplanperiode aufgenommen werden kann. Die Inbetriebsetzung des zweiten Geleises auf der Strecke Basel-Münchenstein wird dagegen infolge der umfangreichen Bauten für die neue Einführung der Linie in den Bahnhof Basel erst später erfolgen können.

Die Arbeiten auf der Strecke Wilerfeld-Gümligen gehen ihrer Vollendung entgegen; die Eröffnung des doppelspurigen Betriebs auf dieser, zwischen Wilerfeld und Ostermündigen verlegten Linie ist auf den 1. Mai 1912 in Aussicht genommen.

Auf der doppelspurigen Tunnelstrecke St. Gallen-St. Fiden haben die Arbeiten durch den Umstand einige Verzögerung erfahren, dass in der Mergelpartie auf 592 m, das heisst annähernd auf die halbe Tunnellänge, ein Sohlengewölbe erstellt werden musste. Es ist beabsichtigt, die Tunnelstrecke in den nächsten Monaten vorläufig einspurig dem Betrieb zu übergeben, da mit der Aufnahme des zweisepurigen Betriebs bis nach Erstellung des Verbindungsgeleises zum städtischen Schlachthof zugewartet werden muss.

Nach der am 5. Mai erfolgten Genehmigung des Projektes für den doppelspurigen Ausbau der Strecke St. Gallen-Bruggen sind die Bauarbeiten im August in Angriff genommen worden. Die Aufnahme des zweisepurigen Betriebs wird im kommenden Sommer erfolgen können.

Auf der Strecke Wil-Aadorf sind die Arbeiten bereits derart gefördert worden, dass der Betrieb der Doppelspur im Laufe des Jahres 1912 wird aufgenommen werden können.

Ebenso hat der Ausbau der Strecke Mendrisio-Chiasso auf Doppelspur derartige Fortschritte gemacht, dass das zweite Geleise auf den 1. Mai 1912 in Betrieb genommen werden kann.

Mit der Ausführung der am 30. Juli 1911 genehmigten Doppelspur Aadorf-Räterschen ist im Jahre 1911 nicht mehr begonnen worden.

In Behandlung standen am Ende des Berichtsjahres die Bauprojekte der Doppelspuranlagen Brig-Iselle (zweiter Simplontunnel), St. Blaise-Neuveville, Sursee-Rothenburg und Räterschen-Winterthur.

Terrainaufnahmen und Projektierungsarbeiten sind im Gange für den Bau der Doppelspur auf den Strecken Martigny-Riddes, Basel S. B. B.-Basel Bad. Bahn (Basler Verbindungsbahn), Gümligen - Thun, Thalwil - Richterswil, Giubiasco-Mendrisio und Scherzligen-Spiez.

Grenz- und Katasterpläne

sind im Berichtsjahre für 17 Linien mit einer Länge von zusammen 150.5 km eingereicht und geprüft worden.

Einführung des elektrischen Betriebes.

Die schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb hat für das Berichtsjahr keine Änderung in ihrem Mitgliederbestande zu verzeichnen.

Dagegen hat sie leider in ihrem Vorstande einen schweren Verlust zu beklagen, indem Herr J. Flury, Vizepräsident der Generaldirektion der S. B. B., der seit der Gründung der Kommission als deren Präsident gewirkt hat, am 29. November 1911 nach längerer Krankheit dahingeschieden ist.

Herr Flury hat sich um die Leitung der Geschäfte der Kommission grosse Verdienste erworben und sein Name wird mit den Vorarbeiten für die Elektrifizierung der Bundesbahnen für immer aufs engste verbunden bleiben.

Die Arbeiten selbst sind im Berichtsjahre dem Ende nahe gebracht worden.

Die Subkommission III hat die Wasserkraftprojekte für den S. B. B.-Kreis II fertig bearbeitet und die Subkommission IV hat die vergleichenden Elektrifizierungsprojekte für die Kreise V und II der S. B. B. zur Vorlage an die Gesamtkommission bereinigt.

Auch für 1911 wurden nur die ordentlichen Mitgliederbeiträge erhoben.

Auf der Strecke Spiez-Frutigen der Bern-Lötschberg-Bahn wurden die im Vorjahre begonnenen Versuche mit schweren elektrischen Lokomotiven fortgesetzt. Im März konnte eine von der Maschinenfabrik Oerlikon und der Lokomotivfabrik Winterthur gebaute 2000pferdige Lokomotive dem Betriebe übergeben werden, während eine von ausländischen Firmen gelieferte Lokomotive den Anforderungen nicht entsprach.

Für die Elektrifizierung der Engadinerlinien hat uns die Rhätische Bahn Vorlagen eingereicht sowohl bezüglich der zu

beschaffenden Lokomotiven als auch bezüglich der Ausrüstung der Strecken. Mit dem Bau der Umformerstation in Bevers ist bereits begonnen worden, ebenso mit demjenigen der Hochspannungsleitung über die Bernina.

b. Bahnunterhalt.

Linien im Betrieb.

Auf Ende 1911.

I. Hauptbahnen.

	Betriebslänge	
	km	km
a. Schweizerische	2410,065	
b. Ausländische auf Schweizergebiet	68,794	
		2478,859

II. Nebenbahnen.

a. Normalspurige Adhäsionsbahnen	1130,021	
b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen	1100,865	
c. Zahnradbahnen	102,279	
d. Tramways	443,989	
e. Drahtseilbahnen	42,383	
		2819,587
		5298,396

Hiervon gehen ab:

Die für die Zweiglinien doppelt gerechneten

Betriebslängen 116,201

Die im Ausland gelegenen Strecken 50,656

166,857

Einfache Länge sämtlicher dem öffentlichen Verkehr

dienenden Eisenbahnen in der Schweiz 5131,539

Davon werden zweispurig betrieben (normalspurige

Adhäsionsbahnen) 745,404

Für weitere Angaben über die baulichen Verhältnisse der einzelnen Betriebslinien gestatten wir uns, auf die vom Eisenbahndepartement herausgegebene Eisenbahnstatistik zu verweisen.

Inspektionen und Kontrolle der Bahnen.

Die Kontrolle über den Unterhalt der Bahnen ist in der bisherigen Weise ausgeführt worden. Die durchgehenden Inspektions-

reisen zu Fuss über Haupt- und Nebenbahnen, ausser Zahnrad- und Seilbahnen, erstreckten sich auf 4976 km, wozu noch zahlreiche Spezialuntersuchungen und Augenscheine kommen.

Auf die Kontrolle der Zahnrad- und Drahtseilbahnen entfallen:
 Allgemeine Inspektionen 132
 Besuche bei besonderen Anlässen (Untersuchungen von neuem
 Rollmaterial, Bremsproben, Augenscheine etc.) . . . 204

Anlässlich der Inspektionen wurden 387 km Streckenbegehungen ausgeführt.

Auf den elektrisch betriebenen Adhäsionsbahnen wurden 287 Inspektionen vorgenommen, die sich auf die elektrischen Einrichtungen und das Rollmaterial erstreckten.

Zustand der Bahnen.

Unterbau.

Grössere Störungen des Bahnbetriebes durch Naturereignisse sind im Berichtsjahre nur folgende zu erwähnen:

Auf der Linie Glarus-Linthal wurde am 19. Mai die Linth durch einen Wuhrgang der Rufiruns gestaut und der Bahnkörper oberhalb der Linthbrücke zwischen den Stationen Luchsingen und Diesbach unterbrochen. Der durchgehende Verkehr konnte am 3. Juni, nachdem inzwischen Umstieg und Umlad angeordnet worden waren, wieder aufgenommen werden.

Infolge ausserordentlicher Niederschläge ist die Linie Bellinzona-Mesocco am 21./22. August an zahlreichen Stellen unterbrochen worden. Grössere Zerstörungen des Bahnkörpers sind bei der Calancascabrücke zwischen den Stationen Roveredo und Grono, bei der Buffalorabrücke zwischen den Stationen Cabbio und Soassa und beim Sägebachviadukt zwischen den Stationen Soassa und Mesocco verursacht worden. Die Rekonstruktionsarbeiten konnten mit Rücksicht auf die Finanzlage der Bahn nur langsam durchgeführt werden. Der Verkehr blieb bis am 28. August auf der ganzen Linie eingestellt. Die Beförderung der Reisenden und des Gepäcks ist während dieser Zeit durch regelmässige Postkurse bewerkstelligt worden. Am 28. August konnte die Strecke Bellinzona-Roveredo, am 7. September die Strecke Roveredo-Lostallo, am 2. Oktober die Strecke Lostallo-Soassa und am 16. November die ganze Linie wieder in Betrieb gesetzt werden.

Bei der Montreux-Glion-Bahn fand am 6. März ein ziemlich grosser Erdrutsch statt, der das obere Portal des Tunnels bei

km 1,33 gefährdete. Der Betrieb der Bahn wurde jedoch nicht gestört.

In bezug auf die Unterhaltungsarbeiten ist zu bemerken, dass mit der Vollendung der im Gange befindlichen Verstärkungen der Brücken im Kreis III die Verstärkungsarbeiten auf dem Netze der Bundesbahnen für die durch die bestehende Verordnung festgesetzten Achsbelastungen in der Hauptsache zum Abschluss gebracht werden.

Die Revision der Brückenverordnung ist soweit gediehen, dass der Entwurf den Interessenten zugestellt werden konnte. Die Vernehmlassungen der letzteren waren auf Ende des Berichtsjahres teilweise noch ausstehend.

Oberbau.

Die diesjährigen Umbauten durchgehender Liniengeleise in neuem Material, wobei auf den Hauptbahnen starke Schienen- und Schwellentypen zur Verwendung kamen, betragen:

auf Hauptbahnen:

Stahlschienen	94,800 km
Eisenschwellen	45,200 „
Holzschwellen	45,000 „
Schottererneuerung	153,600 „

auf Nebenbahnen:

Stahlschienen	24,700 km
Eisen- und Holzschwellen	22,200 „
Schottererneuerung	42,000 „

Verstärkungen der Geleise durch Vermehrung der Schwellen und Verbesserung des Schienenstosses wurden ausgeführt:

auf Hauptbahnen	77,500 km
auf Nebenbahnen	51,100 „

Mechanische Einrichtungen der Zahnrad- und Drahtseilbahnen.

Die Kontrolle dieser Einrichtungen fand in gewohnter Weise statt.

Bei 8 Drahtseilbahnen gelangten die Drahtseile zur Auswechslung.

Festigkeitsproben wurden vorgenommen mit:

- 6 Ersatzseilen bestehender Bahnen,
- 3 Seilen für neue Bahnen,
- 4 ausrangierten Seilen.

Bei 2 Ersatzseilen gaben die Proben zu Vorbehalten Anlass; die neuen Seile ergaben befriedigende Resultate. Zum erstenmal kamen 2 neue Seile schweizerischer Fabrikation zur Verwendung.

Im allgemeinen waren die mechanischen Einrichtungen in befriedigendem Zustand; 2 Seile mussten allerdings in erhöhtem Masse beaufsichtigt werden und in einem andern Falle musste das defekte Ende eines Seiles auf zirka 110 m Länge abgeschnitten werden. Der Betrieb dieser Bahn konnte durch Umsteigen aufrechterhalten werden. Die Festigkeitsproben, die mit dem abgeschnittenen Ende vorgenommen wurden, zeigten nachträglich, wie notwendig die getroffenen Anordnungen waren.

Nach vollständigem Umbau und Vergrößerung der Anlagen konnte die Drahtseilbahn Biel-Leubringen den Betrieb wieder aufnehmen. In das Berichtsjahr fällt auch der Umbau der Seilbahn Thunersee-Beatenberg für elektrischen Betrieb. Bei der Bürgenstockbahn wurde die Antriebstation vollständig umgebaut.

Die Drahtseilstatistik wurde neu herausgegeben.

Elektrische Maschinen, Apparate und Leitungsanlagen der elektrischen Bahnen.

Dieselben sind im allgemeinen in einem befriedigenden Zustand befunden worden.

Kontaktleitungsbrüche sind verschiedene vorgekommen, es wurden uns aber nur einige wenige zur Kenntnis gebracht. Bei der Berninabahn haben einige Brüche der Hochspannungsleitungen vorübergehende Verkehrsstörungen verursacht. In einem andern Fall wurden durch Brechen von Aufhängungsdrähten und tiefes Herabhängen des Kontaktleitungsdrahtes 2 Pferde getötet.

Stationen und Hochbauten.

Im Berichtsjahre sind auf 5 Stationen die Aufnahmsgebäude neu erstellt und auf 7 Stationen vergrößert worden.

Neue Perrondächer sind auf 9 Stationen angebracht worden.

Die elektrische Beleuchtung ist auf 39 Stationen neu eingerichtet und auf 16 Stationen verbessert worden.

Signale und Riegelungen.

Ergänzungen von Signalanlagen fanden statt durch Anbringung von 35 Einfahrtvorsignalen, 23 Ausfahrtsignalen, 22 Durchfahrtsignalen und 11 Rangiersignalen.

Neue Riegelungen sind auf 10 Stationen erstellt und ältere auf 11 Stationen ergänzt worden.

Die Strecke Spiez-Frutigen ist mit neuen Glockensignalen ausgerüstet worden.

Niveaübergänge und Bahnabschluss.

35 Niveaübergänge sind durch Erstellung von Parallelwegen, Unter- oder Überführungen ersetzt worden, wobei die Änderungen, die sich beim Bau zweiter Geleise ergeben, nicht berücksichtigt sind.

Eine grössere Zahl von Niveaübergängen ist mit neuen, verbesserten Barrieren versehen worden.

Bahnbewachung.

Die Prüfung der für jede neue Fahrplanperiode einzureichenden Vorlagen über den Dienst der Streckenwärter ist in der gewohnten Weise vorgenommen worden und hat zu besondern Bemerkungen nicht Anlass gegeben.

c. Elektrische Leitungsanlagen längs und quer zu Eisenbahnen.

Die Kontrolle des Eisenbahndepartements erstreckt sich auf die Bahnkreuzungen durch elektrische Starkstromleitungen und die Längsführung solcher neben Bahnen, sowie auf die Kreuzungen elektrischer Bahnen mit Schwachstromleitungen.

Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen.

Im Jahre 1911 wurden Planvorlagen behandelt für:

309 Starkstromüberführungen	gegen	281	im Vorjahre,
36 Starkstromunterführungen	"	51	" "
20 Starkstromlängsführungen	"	28	" "
40 neue Stations-Beleuchtungsanlagen	"	37	" "
18 Änderungen und Erweiterungen bestehender Anlagen	"	22	" "
423	gegen	419	im Vorjahre.

Unter Ausschluss der Starkstromleitungen längs und quer zu reinen Strassenbahnen und solcher Leitungen, die den Bahnverwaltungen selbst gehören, ergibt sich auf Ende 1911 folgender Bestand:

2233 Starkstromüberführungen (1968)

488 Starkstromunterführungen (462)

161 Starkstromlängsführungen (144).

Kreuzungen elektrischer Bahnkontaktleitungen mit Schwachstromleitungen.

Nach den monatlichen Ausweisen der Obertelegraphendirektion sind 16 neue Überführungen von Schwachstrom- über Bahnkontaktleitungen durch die Telegraphenverwaltung erstellt worden. Hierzu kommen 3 Überführungen privater Schwachstromleitungen. Die im Laufe des Jahres eröffneten elektrischen Bahnen, beziehungsweise Bahnstrecken, weisen im ganzen 38 Überführungen von Schwachstromleitungen auf. Die Gesamtzunahme beträgt somit 57. Ausserdem sind durch Linienausbau und Umbauten viele Kreuzungen geändert worden.

* * *

Im Laufe des Jahres hat an zwei Stellen der Blitz in Hochspannungsüberführungsmasten geschlagen. An einem Ort wurde dadurch ein Draht geschmolzen, der auf das Geleise fiel. Am andern Orte trat kein Drahtbruch ein, dagegen wurde der hölzerne Mastaufsatz verkohlt. Ferner wurde im Berichtsjahr ein schon im Dezember 1910 erfolgter Hochspannungsdrahtbruch gemeldet, der bei heftigem Wind infolge eines defekten Drahtbundes entstand.

Beide Drahtbrüche hatten keine weiteren Beschädigungen zur Folge. Der Verbesserung der Drahtbefestigung an den Isolatoren wird besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Weitere Defekte dieser Leitungen und dadurch verursachte Störungen des Bahnbetriebes sind dem Departement nicht zur Kenntnis gelangt.

Die Leitungen werden von den Kontrollbeamten, soweit möglich, jährlich einmal besichtigt und die festgestellten Mängel den in Frage kommenden Bahnverwaltungen behufs Abhülfe zur Kenntnis gebracht.

2. Rollmaterial.

Die Kontrolle bestand wie bisher in der Prüfung der Planvorlagen für Neuanschaffungen und Umbauten, ferner in der Untersuchung neuer oder umgebafter Fahrzeuge vor deren Inbetriebsetzung, sowie in der Beobachtung des Rollmaterials im Betrieb und des Traktionsdienstes.

Im Berichtsjahre wurden 442 Vorlagen für Rollmaterial behandelt (62 für neue und 380 für bestehende Bahnen) gegen 381 im Vorjahre, dementsprechend fanden auch wieder Rollmaterialvermehrungen statt.

Über den Bestand am Ende des Jahres geben die nachfolgenden Zusammenstellungen Aufschluss:

a. Lokomotiven.

Normalspurige Bahnen	1347 Lokomotiven
Schmalspurige Bahnen	174 „
Zahnradbahnen	87 „
Tramways	6 „
Total	1614 Lokomotiven
wovon mit elektrischem Antrieb	61 „

b. Personenwagen.

	Wagen	Plätze
Normalspurige Bahnen	3,775	188,551
Schmalspurige Bahnen	882	34,023
Zahnradbahnen	149	7,195
Tramways	1,083	37,751
Seilbahnen	103	4,104
Total	5,992	271,624
wovon mit elektrischem Antrieb	1,031	

c. Bahnpostwagen.

135 zweiachsige normalspurige	
179 dreiachsige „	
16 zweiachsige schmalspurige	
4 dreiachsige „	
Total	<u>334</u>

d. Gepäckwagen.

Hauptbahnen und normalspurige Nebenbahnen . .	823	Wagen
Sonstige Nebenbahnen	158	"
Total	981	Wagen
wovon mit elektrischem Antrieb	33	"

e. Güterwagen.

Normalspurbahnen (übergangsfähiges Material) .	16,143	Wagen
Sonstige Bahnen	1,668	"
Total	17,811	Wagen

Die angeschafften Lokomotiven sind meist schwerer Bauart. Als neuen Typus sind zu erwähnen die Eb. $\frac{3}{5}$ Lokomotiven der Bundesbahnen.

Im übrigen sei bezüglich des Bestandes des Fahrparkes der schweizerischen Bahnen auf die Angaben der vom Post- und Eisenbahndepartement jedes Jahr herausgegebenen Rollmaterialstatistik verwiesen.

Zurzeit sind mit Rauchverminderungseinrichtungen ausgerüstet: 617 Lokomotiven = 38,2 % sämtlicher Dampflokomotiven gegenüber 37,0 % im Vorjahre.

Immer mehr kommt die Dampfüberhitzung zur Anwendung. Auf Ende des Berichtsjahres waren 153 Heissdampflokomotiven im Betriebe, die sich wie folgt verteilen:

Bundesbahnen	113	Stück (1910: 90)
Bodensee-Toggenburgbahn	9	" (" 9)
Jura Neuchâtelois	1	" (" -)
Solothurn-Münster Bahn .	1	" (" -)
Thunerseebahn	5	" (" 4)
Südostbahn	2	" (" 2)
Appenzellerbahn	2	" (" 2)
Rhätische Bahn	11	" (" 11)
Berner Oberland Bahnen .	1	" (" —)
Yverdon Ste-Croix	1	" (" —)
Pont-Sagne-Chaux-de-Fonds	1	" (" —)
Pilatusbahn	3	" (" 2)
Glion-Naye	1	" (" —)
Rigibahn	1	" (" —)
Schynige Platte-Bahn . . .	1	" (" -)

Über den Stand der Personenwagen-Beleuchtung bei den normalspurigen Bahnen gibt nachfolgende Zusammenstellung Auskunft :

	Wagen	%	% im Vorjahr
Petrolbeleuchtung	375	9,9	11,0
Gasbeleuchtung	527	14,0	14,2
Elektrische Beleuchtung	2873	76,1	74,8

Zur Verbesserung der Heizung wird nun allgemein zur Dampfleitung mit grösserer Lichtweite übergegangen ($1\frac{3}{4}$ " statt $1\frac{1}{4}$ "); in der Verbesserung der Ventilation sind bemerkenswerte Fortschritte nicht zu verzeichnen.

Zu den bereits vorhandenen Dampf- und Bezinmotorwagen kam im Berichtsjahre ein weiterer Dampfmotorwagen hinzu. Es besitzen heute je einen Dampfmotorwagen: die Uerikon-Bauma-Bahn, die Saignelégier-Glovelier-Bahn und die Rorschach-Heiden-Bahn und je einen Benzinmotorwagen die Bundesbahnen und die Verbindungsbahn Rheineck. Die Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn beabsichtigt ebenfalls, Dampfmotorwagen anzuschaffen, und hat uns eine Vorlage bereits eingereicht.

Die Sensetalbahn hat, gestützt auf die guten Erfahrungen mit der im Vorjahre in Dienst gesetzten Dampflokomotive mit halbautomatischer Feuerung, eine zweite Lokomotive dieser Bauart in Betrieb genommen.

Im Berichtsjahre hat die Schaffhauser-Strassenbahn 2 Rollwagen beschafft zum Transport normalspuriger Güterwagen.

Es sind zurzeit an solchen Fahrzeugen im Betriebe bei der:

Genfer Strassenbahnen	17 Paar Rollböcke
	6 Rollwagen
Aarau-Schöftland-Bahn	6 Paar Rollböcke
Wynentalbahn	10 " "
Bern-Worb-Bahn	3 " "
Langenthal-Jurabahn	2 Rollwagen
Schmalspurbahn Bözingen-Mett	4 "
Schaffhauser-Strassenbahn	2 "

Lokomotivdefekte sind dem Departemente 289 zur Kenntnis gebracht worden; dieselben verteilen sich wie folgt:

Schweizerische Bundesbahnen	167
Übrige Bahnen	122
Total	<u>289</u>

Eingelangt sind ferner:

269	Fälle von Kupplungsbrüche;
48	„ „ Radreifenbrüche;
50	„ „ Achsenbrüche.

Die wirkliche Zahl wird aber höher anzunehmen sein, da uns nicht alle Fälle gemeldet werden. Schwere Unfälle sind infolge dieser Brüche nicht entstanden.

Bei Dampf-Zahnradbahnen sind zwei Unregelmässigkeiten gemeldet worden. Der eine Fall betraf eine Ölexplosion im Zylinder, der andere das Reißen eines Verbindungsrohres der Repressionsbremse. In beiden Fällen erfolgten Zugstrennungen, die Lokomotiven eilten vor, und als sie gestellt wurden, fuhren die nachlaufenden Personenwagen auf sie auf. Mittelst Kreisschreiben wurden sämtliche Verwaltungen dieser Bahngattung auf die Ursachen und Gefahren solcher Vorkommnisse aufmerksam gemacht und eingeladen, die nötigen Gegenmassnahmen zu treffen.

Weiter sind 3 Fälle vorgekommen, wo bergwärts fahrende Strassenbahnzüge infolge ungenügender Adhäsion, veranlasst durch auf die Schienen gefallen Laub, in Rückwärtsbewegung gerieten und längere Strecken mit grosser Geschwindigkeit talwärts zurücklegten, bis sie schliesslich entgleisten.

Auch hier wurden die beteiligten Verwaltungen auf Ursachen und Mängel aufmerksam gemacht und veranlasst, Schutzvorkehrungen zu ergreifen. Wir haben bei dieser Gelegenheit die elektrischen Strassenbahnen besonders auch auf die Vorzüge der elektromagnetischen Schienenbremse hingewiesen, deren Einführung raschere Fortschritte machen dürfte. Zurzeit sind erst 254 Wagen, d. h. 23,3% mit dieser Bremse ausgerüstet.

Infolge Versagens der elektrischen Bremse rannte in einem andern Falle ein Strassenbahnwagen eine Steilrampe hinunter und entgleiste am Ende derselben. Auch in diesem Falle wurden die nötigen Schritte unternommen, um einer Wiederholung vorzubeugen.

Unter Mitwirkung unserer Kontrollingenieure fanden statt:

Innere Kesseluntersuchungen: 65.

Periodische Druckproben: 103.

Druckproben neuer Kessel: 30 (wovon 3 Ersatzkessel).

Kohlenvorräte waren im Betriebsjahre meistens genügend vorhanden. Vorstellungen mussten nur in vereinzelt Fällen erhoben werden.

3. Bahnbetrieb.

a. Fahrplanwesen.

Die Zahl der zu den Fahrplanentwürfen eingegangenen Abänderungsbegehren ist, verglichen mit dem Vorjahre, von 985 auf 1031 gestiegen.

Hiervon bezweckten:

- 286 eine Vermehrung der Fahrleistungen,
- 232 die Verlegung von Zügen oder Schiffskursen,
- 156 die Erstellung neuer oder verbesserter Anschlüsse,
- 283 neue Halte von Zügen oder Schiffskursen.

Die übrigen Begehren bezogen sich zumeist auf verschiedene Änderungen im Interesse der Reisenden, wie z. B. Vermehrung der Wagenklassen und pünktlichere Einhaltung der Fahrpläne.

Über 263 Begehren hatte das Eisenbahndepartement zu entscheiden, und 36 der Entscheide dieses Departements sind auf dem Rekurswege an den Bundesrat gezogen worden. Die übrigen Begehren haben durch Zugeständnisse der Bahn- und Dampfschiffverwaltungen oder durch Verzicht seitens der Begehrensteller in den Fahrplankonferenzen ihre Erledigung gefunden.

An die europäische Fahrplankonferenz für den Sommer 1912, welche am 29. und 30. November in Triest abgehalten wurde, haben wir in üblicher Weise eine Vertretung abgeordnet. In dieser Konferenz sind einige wesentliche Verbesserungen internationaler Schnellzugsverbindungen durch unser Land, sowie neue Schnellzugsverbindungen zwischen schweizerischen und ausländischen Verkehrszentren vereinbart worden.

Bei diesem Anlasse hat unser Delegierter bei den Herren Vertretern der französischen Regierung und der P. L. M.-Bahn angeregt, dass letztere Bahngesellschaft ihre Sommer- und Winterfahrpläne auf den gleichen Zeitpunkt wie in der Schweiz, Deutschland, Österreich und Italien, nämlich am 1. Mai beziehungsweise 1. Oktober in Kraft setzen möchte. Ein Zugeständnis war indessen nicht erhältlich, weil der Beginn des Sommerfahrplans der P. L. M.-Bahn nach den Verkehrsbedürfnissen der Riviera und der Beginn des Winterfahrplans nach den Schulen sich richten müsse.

b. Kontrolle der Dienstvorschriften.

Nachdem die Verwaltungen des ehemaligen Verbandes schweizerischer Eisenbahnen ein neues Reglement über die Anstellung, die dienstliche Ausbildung und die Prüfung des Betriebspersonals eingeführt haben, ist der Vorstand der Sekundärbahnen vom Eisenbahndepartement zum Bericht darüber eingeladen worden, ob die diesem Verbands angehörenden Verwaltungen das erwähnte neue Reglement für ihr Personal ebenfalls gültig zu erklären gedenken oder ob sie der Aufstellung besonderer, etwas einfacher gehaltener Vorschriften den Vorzug geben. Vom Sekundärbahnverband wurde hierauf die Erklärung abgegeben, dass eine Kommission für Aufstellung vereinfachter Vorschriften bezeichnet sei.

Das im letztjährigen Berichte erwähnte neue Reglement über den Fahrdienst auf elektrischen Schmalspurbahnen konnte im Berichtsjahre durch das Departement genehmigt werden.

Den Reglementen von 7 im Laufe des Jahres eröffneten neuen Bahnen ist nach längeren Verhandlungen die Genehmigung erteilt worden. Nebstdem ist der Abänderung einer Reihe von Reglementen bestehender Bahnen zugestimmt worden.

c. Vollziehung des Arbeitsgesetzes.

Wie alljährlich sind einer grösseren Zahl von Verwaltungen mit Rücksicht auf besondere Verhältnisse ausnahmsweise Anordnungen hinsichtlich der Dauer der Arbeitszeit, der Ruhezeiten und der Dienstbereitschaft der Angestellten bewilligt worden.

Mit Bezug auf die Unterdrückung des Güterdienstes an den Sonntagen haben wir nachstehende Ausnahmen zugestanden:

Der Rhätischen Bahn die Beförderung von gewöhnlichen Frachtgütern an den Sonn- und Festtagen, den Pfingstsonntag ausgenommen, in der Zeit vom 28. Mai bis 9. Juli;

der Wynentalbahn und der Aarau-Schöftland-Bahn die Ausführung je eines Güterzuges in beiden Richtungen an den Sonntagen, den Bettag ausgenommen, in der Zeit vom 15. September bis Ende November;

den Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbandes für die Sonn- und Festtage, den Bettag ausgenommen, in der Zeit vom 3. September bis 12. November:

- a. Am Vormittage in den Güterschuppen arbeiten zu lassen,
- b. den hierzu geeigneten Personenzügen, soweit nötig, Güterwagen mitzugeben,
- c. Güterzüge auszuführen, soweit dies zur Bewältigung des starken Herbstverkehrs notwendig erschien;

der Frauenfeld-Wil-Bahn für die Zeit vom 10. September bis 12. November die gleichen Ausnahmen wie dem schweizerischen Wagenverband;

den Bundesbahnen und den Bayerischen Staatsbahnen für die Sonntage in der Zeit vom 3. September bis 17. Dezember, den Bettag ausgenommen:

- a. Trajektierung von Frachtgütern auf der Seeroute Romanshorn-Lindau,
- b. Arbeit in den Güterschuppen in Romanshorn am Vormittage,
- c. Ausführung eines Güterzuges Romanshorn-Genf-Romanshorn;

den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für die Sonntage vom 8. Oktober bis 12. November die Führung von je 2 Güterzügen in beiden Richtungen auf der Grenzstrecke Basel-St. Ludwig;

der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn für die Sonn- und Feiertage vom 19. November bis 15. Januar den Ein- und Auslad von Gütern am Vormittage in Genf, bei wirklichem Bedarf.

Ferner ist behufs Vermeidung von Güterstauungen für die meisten Sonntage des Jahres die Besorgung des Güterdienstes in beschränktem Umfange im Bahnhofe Chiasso gestattet worden.

Die Kontrollorgane des Eisenbahndepartements haben in üblicher Weise eine grosse Zahl der im Art. 11 des Gesetzes vorgesehenen Tagebücher des Personals der Transportanstalten geprüft, und es sind die dabei erhobenen Unregelmässigkeiten behufs deren Abstellung den betreffenden Verwaltungen zur Kenntnis gebracht worden.

Es ist neuerdings zu rügen, dass viele Angestellte die Tagebücher unrichtig oder gar nicht führen, was nicht selten zu un-

liebsamen Erörterungen mit den Verwaltungen führt. Solange die Verwaltungen selbst einer richtigen Führung der Tagebücher nicht das nötige Interesse entgegenbringen, wird die Kontrolle immer eine schwierige und undankbare Aufgabe sein und kann dieselbe nicht die von ihr erhofften Früchte zeitigen.

Der Zentralvorstand des schweizerischen Zugspersonal-Vereins ist mit dem Gesuche an das Eisenbahndepartement gelangt, es möchte den Bahnverwaltungen strikte Weisung erteilt werden, den in den Art. 3 und 4 des Gesetzes zwecks Ausgleich der Ruhezeit und der Dienstbereitschaft vorgesehenen dreitägigen Turnus nicht mehr in die ordentlichen Diensterteilungen aufzunehmen, sondern diesen Fall den tatsächlich „besondern Verhältnissen“ vorzubehalten, unter denen niemals die ordentliche Dienstleistung verstanden sein könne.

Das Departement hat das Gesuch ablehnend beschieden mit der Begründung, dass der Gesetzgeber mit den in den Art. 3 und 4 enthaltenen Bestimmungen tatsächlich die Erstellung der ordentlichen Diensterteilungen habe erleichtern wollen, wie dieses auch bereits am Schlusse der bundesrätlichen Botschaft vom 11. März 1898 betreffend die Revision des Gesetzes zum Ausdruck gelangt sei.

Einige dem Departement zugegangene Beschwerden über ungesetzliche Beanspruchung von Angestellten sind untersucht worden, und soweit dieselben begründet waren, haben die betreffenden Verwaltungen auf die Vorstellungen des Departements Abhilfe angeordnet.

d. Fahrleistungen und Zugsverspätungen.

Gemäss der beiliegenden Tabelle ist die Zahl der ausgeführten Züge mit Personenbeförderung wie auch diejenige der reinen Güterzüge beträchtlich gestiegen und dementsprechend ist auch eine starke Zunahme der gefahrenen Zugs- und Achskilometer zu verzeichnen.

Wir wollen gerne hervorheben, dass trotz der eingetretenen Verkehrszunahme der Prozentsatz der verspäteten eigenen Züge um ein geringes zurückgegangen ist, während die Zahl der von den anschliessenden Unternehmungen übernommenen Verspätungen eine erhebliche Steigerung erfahren hat.

Zusammenstellung der im Jahre 1911 auf den wichtigern schweizerischen Normalspurbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

Tableau des trains ayant circulé pendant l'année 1911 sur les plus importants chemins de fer suisses à voie normale et des retards qu'ils ont subis.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Bezeichnung der Eisenbahnen	Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien <i>Longueur moyenne des lignes en exploitation</i> Kilometer — Kilomètres	Davon doppel-spurig <i>Dont à double voie</i>	Total der beförderten — <i>Total des trains expédiés</i>						Total der zurückgelegten <i>Nombre total parcouru de</i>		Auf die regelmässigen Personenzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung entfallen: Zugskilometer <i>Kilomètres de trains correspondant aux trains réguliers de voyageurs et aux trains réguliers de marchandises avec service de voyageurs</i>	Von den Achskilometern kommen auf 1 Kilometer Bahnlänge <i>A un kilomètre exploité correspondent kilomètres d'essieux</i>	An den Endpunkten der Fahrt trafen ein: <i>Retards à l'arrivée à la gare destinataire:</i>						Ursache der Verspätungen — <i>Cause des retards</i>						Prozente <i>Nombre pour cent</i>		Anzahl der versäumten Anschlüsse <i>Nombre des correspondances manquées</i>	1. Chemins de fer principaux. Chemins de fer fédéraux: Arrondissement I. II ¹⁾ . III. IV. V. Totaux et chiffres moyens.	
			im Fahrplan vorgesehenen regelmässigen <i>Trains prévus à l'horaire comme réguliers</i>			Fakultativ- und Extra- <i>Trains facultatifs et extra-ordinaires</i>			Zugskilometer <i>Kilomètres de trains</i>	Achskilometer <i>Kilomètres d'essieux</i>			Personenzüge mit 10 und mehr Minuten Verspätung <i>Trains de voyageurs avec 10 minutes et plus de retard</i>			Güterzüge mit Personenbeförderung mit 15 und mehr Minuten Verspätung <i>Trains de marchandises avec service de voyageurs avec 15 min. et plus de retard</i>			Durch Verspätung der Anschlussanstalten <i>Retard provenant d'autres entreprises</i>	Auf der eigenen Linie — <i>Sur la propre ligne</i>				der gemäss Kolonnen 23 und 24 verspäteten Züge im Verhältnis zur Gesamtzahl der Züge des trains réguliers ayant subi des retards au total des trains	im Vorjahre <i>l'année précédente</i>				
			Personenzüge <i>Trains de voyageurs</i>	Güterzüge mit Personenbeförderung <i>Trains de marchandises avec service de voyageurs</i>	reinen Güterzüge <i>Trains de marchandises sans service de voyageurs</i>	Personenzüge <i>Trains de voyageurs</i>	Güterzüge mit Personenbeförderung <i>Trains de marchandises avec service de voyageurs</i>	reinen Güterzüge <i>Trains de marchandises sans service de voyageurs</i>					Anzahl <i>Nombre</i>	Durchschnittliche Verspätung <i>Retard moyen</i>	Grösste Verspätung <i>Retard maximum</i>	Anzahl <i>Nombre</i>	Durchschnittliche Verspätung <i>Retard moyen</i>	Grösste Verspätung <i>Retard maximum</i>		infolge von Unfällen <i>ensuite d'accidents</i>	infolge von atmosphärischen Einflüssen <i>ensuite d'influences atmosphériques</i>	infolge von Rollmaterialdefekten <i>ensuite d'avaries au matériel roulant</i>	durch den Stations- und Fahrdienst <i>par le service des gares et du mouvement</i>			Total <i>Total</i>			Total im Vorjahre <i>Total l'année précédente</i>
1. Hauptbahnen. Schweizerische Bundesbahnen: Kreis I " II ¹⁾ " III " IV " V Totale und Durchschnittszahlen	2686	696 ⁺ 705 ⁺	458 261	47 059	172 580	3 721	—	29 924	33 679 409	1 093 568 337	24 767 719	407 136	2 681 6 557 4 741 3 826 1 720	18 18 15 17 18	189 152 363 109 131	35 48 34 127 111	20 21 22 22 21	105 73 54 55 48	1 699 5 027 3 707 2 634 912	13 59 23 22 8	16 19 2 4 36	63 46 77 28 62	925 1 454 966 1 265 813	1 017 1 578 1 068 1 319 919	1 548 1 938 1 450 1 527 879	1,12	1,25	1 622 1 927 1 603 1 067 357	
Bodensee-Toggenburg Bern-Neuenburg-Bahn Jura Neuchâtelois	53 43 38	— — 2	13 490 6 265 15 006	1 544 — —	1 598 690 2 447	121 68 84	— — —	364 46 795	462 378 302 347 439 340	7 305 469 4 375 569 5 602 873	419 560 269 395 373 418	137 839 101 757 147 444	282 483 396	15 15 18	47 88 107	10 — —	28 — —	48 — —	234 338 275	5 — 7	— — 2	3 143 105	50 145 121	58 182 151	86 182 151	0,35 2,31 0,74	2,12 3,05 0,80	122 148 20	
2. Nebenbahnen. Thunerseebahn ²⁾ Seetalbahn Südostbahn Tösentalbahn ³⁾ Emmentalbahn Mittel-Thurgaubahn § Burgdorf-Thun-Bahn (elektrisch) Langenthal-Huttwil-Wolhusen-Bahn Freiburg-Murten-Ins (elektrisch) Uerikon-Bauma Saignelégier-Glovelier Ramsei-Sumiswald-Huttwil Solothurn-Münster Martigny-Orsières Sihltalbahn Bulle-Romont Val de Travers Pont-Brassus Sensetalbahn Pruntrut-Bonfol Vevey-Puidoux Nyon-Crassier	136 55 50 46 43 42 41 40 33 26 25 25 23 20 19 18 14 14 12 14 8 6	— —																											

¹⁾ Inkl. Basler Verbindungsbahn.
²⁾ Inkl. Spiez-Erlenbach, Erlenbach-Zweisimmen, Spiez-Frutigen, Gurbetalbahn und Bern-Schwarzenburg-Bahn.
³⁾ Inkl. Wald-Ruti.

Y compris le raccordement de Bâle.
Y compris les lignes de Spiez à Erlenbach, d'Erlenbach à Zweisimmen, de Spiez à Frutigen, Gurbetalbahn et Bern-Schwarzenburg.
Y compris Wald-Ruti.

§ Betriebseröffnung der Mittel-Thurgaubahn am 20. Dezember 1911.

Ouverture à l'exploitation du chemin de fer de la Thurgovie centrale, le 20 décembre 1911.

* Vom 1. Mai an.
† Bis 30. April.

Dès le 1^{er} mai.
Jusqu'au 30 avril.

e. Unfälle.

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

	1911	1910
Entgleisungen in Stationen	48	40
„ auf offener Bahn	21	33
Zusammenstöße in Stationen	43	23
„ auf offener Bahn	3	3
Sonstige Unfälle:		
Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden	1909	1805
Andere Unfälle	80	52
Gesamtzahl der Unfälle	2104	1956

Von den 69 (73) Entgleisungen fanden 45 (59) bei Personen- und Güterzügen, 19 (11) im Rangierdienst und 5 (3) bei Tramwagen statt.

Nach den Ursachen rubrizieren sich die Entgleisungen wie folgt:

	1911	1910
Defekte Bahnanlage	4	4
Hindernisse auf der Bahn	1	10
Befahren unrichtig bedienter Weichen	24	25
Defekte an Fahrzeugen	3	6
Andere und unermittelte Ursachen	37	28

Von den 46 (26) Zusammenstößen ereigneten sich 21 (16) bei fahrenden Zügen, sei es, dass solche mit andern Zügen oder mit einzelnen Wagen in Kollision gerieten; 15 (8) Fälle beziehen sich auf Vorkommnisse im Rangierdienst und 10 (2) betreffen Kollisionen von Tramwagen.

Nach den Ursachen rubrizieren sich die Zusammenstöße wie folgt:

	1911	1910
Unrichtige Anordnungen des Personals, mangelhafte Verständigung	8	3
Unrichtige Weichen- oder Signalstellung . .	9	10
Vorschriftswidriges Manöver und Unachtsamkeit des Zug- und Fahrpersonals	24	9
Unrichtige Aufstellung von Fahrzeugen . . .	2	3
Andere Ursachen	3	1

Nach Bahnen zusammengestellt entfallen von den Entgleisungen und Zusammenstößen:

	Entgleisungen		Zusammenstöße	
	1911	1910	1911	1910
Auf die schweiz. Bundesbahnen, inklusive mitbetriebene normalspurige Linien .	34	41	22	14
" " Bern-Neuenburg-Bahn, .	—	—	1	—
" " Neuenburger Jura-Bahn .	—	—	—	—
" " ausländischen Bahnen auf Schweizergebiet . . .	4	2	3	1
" " übrigen normalspurigen Adhäsionsbahnen . . .	9	7	4	2
" " schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	6	10	3	4
" " schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf Strassen .	13	11	10	4
" " Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken . . .	2	—	3	—
" " reinen Zahnradbahnen . .	1	2	—	1
" " Seilbahnen	—	—	—	—

Die sämtlichen Unfälle hatten 87 Tötungen (im Vorjahre 86) und 1864 Verletzungen (gegen 1782) von Personen zur Folge, und zwar wurden

	getötet					
	Reisende		Bahnbedienstete		Drittpersonen	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910
bei Entgleisungen und Zusammenstößen . . .	—	—	—	1	—	—
infolge sonstiger Ereignisse	12	8	33	34	42	43

	verletzt					
	Reisende		Bahnbedienstete		Drittpersonen	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910
bei Entgleisungen und Zusammenstößen . . .	9	28	16	12	—	1
infolge sonstiger Ereignisse	90	90	1619	1534	130	117

Nach Bahnen zusammengestellt entfallen hiervon:

		Tötungen		Verletzungen	
		1911	1910	1911	1910
Auf die	schweiz. Bundesbahnen, inklusive mit betriebene normalspurige Linien . . .	62	58	1339	1187
"	" Bern-Neuenburg-Bahn . .	—	2	5	7
"	" Neuenburger Jura-Bahn . .	—	—	28	24
"	" ausländischen Bahnen auf Schweizergebiet . . .	2	1	32	50
"	" übrigen normalspurigen Adhäsionsbahnen . . .	7	7	70	86
"	" schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	1	3	66	62
"	" schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf Strassen . .	15	14	281	320
"	" Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken . . .	—	—	30	29
"	" reinen Zahnradbahnen . .	—	—	6	7
"	" Seilbahnen	—	1	7	10

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

	Reisende				Bahnbedienstete				Drittpersonen			
	Tötung		Verletzung		Tötung		Verletzung		Tötung		Verletzung	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910
Überfahren von Fuhrwerken, Rollwagen und Draisinen	—	—	1	1	1	—	6	4	4	1	33	32
Scheuwerden von Tieren bei der Fahrt von Zügen	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3	6
Ausgleiten auf Fahrzeugen, Fehltreten beim Auf- und Absteigen	1	1	12	10	4	2	250	226	—	—	—	—
Fehltreten beim Begehen der Geleise	—	—	2	3	—	—	120	122	—	—	—	—
Springen auf und von im Gang befindlichen Fahrzeugen	5	7	29	20	4	1	67	58	—	—	—	2
Unvorsichtiges Überschreiten der Geleise und Gehen in denselben	3	—	2	1	16	14	24	26	36	40	75	66
Unvorsichtiges Benehmen im fahrenden Zug und bei Manöverbewegungen	2	—	5	6	2	2	29	28	—	—	—	—
Mitwirkung von Drittpersonen beim Manöver	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Unglücklicher Zufall bei Manövern	—	—	1	—	1	4	185	170	1	—	1	1
An- und Abkuppeln von Fahrzeugen	—	—	—	—	1	4	164	162	—	—	—	—
Verbotene oder unrichtig ausgeführte Manöver	—	—	1	1	—	2	23	16	—	—	5	3
Ein-, Aus- und Umlad von Gütern	—	—	—	—	1	—	349	324	—	—	1	—
Öffnen oder Schliessen von Wagentüren	—	—	29	32	—	—	50	53	—	—	—	—
Fremdkörper in die Augen	—	—	—	—	—	—	69	69	—	—	—	—
Einfeuern auf der Lokomotive und Zerkleinern von Kohlen	—	—	—	—	—	—	48	42	—	—	—	—
Starkströme	—	—	1	—	1	—	13	14	1	1	—	—
Andere Ursachen	1	—	7	16	2	5	222	219	—	1	9	4

In selbstmörderischer Absicht haben sich 27 Personen getötet (im Vorjahr 17 getötet und 2 verletzt).

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

	1911	1910
Tötungen	2	6
Verletzungen	3626	3458

gemeldet.

4. Dampfschiffe.

In der Kontrolle der Schiffe ist im Berichtsjahre insoweit eine Änderung eingetreten, als zufolge der Bestimmungen des neuen Bundesgesetzes betreffend das schweizerische Postwesen vom 5. April 1910 und derjenigen der neuen Schifffahrtsverordnung vom 19. Dezember 1910 ab 1. Januar 1911 nur noch die Schiffe der konzessionierten Unternehmungen der Kontrolle des Bundes unterlagen, während die Kontrolle über alle übrigen Schiffe den Kantonen überbunden war. Diese Änderung hat aber im Berichtsjahre keine wesentliche Entlastung unserer Kontrollbeamten zur Folge gehabt, da sie auf Ansuchen hin für einige Kantone die Kontrolle über die in deren Aufsicht übergebenen Schiffe weiter besorgen mussten. Nachstehende Zahlen geben Aufschluss über die daraus entstandenen Arbeitsleistungen unserer Kontrollbeamten:

Kanton	Bern	9	Schiffe	10	Untersuchungen
"	Genf	3	"	3	"
"	Neuenburg	8	"	8	"
"	Obwalden	4	"	4	"
"	Schwyz	20	"	26	"
"	St. Gallen	1	"	2	"
"	Uri	8	"	11	"
"	Waadt	14	"	16	"
		Total	80	Untersuchungen	

Ausserdem haben unsere Kontrollbeamten bei der durch die Bestimmungen der neuen schweizerischen Verordnung notwendig gewordenen Ausarbeitung der verschiedenen interkantonalen Schifffahrtsreglemente und Übereinkommen mitgewirkt.

Die interkantonalen Übereinkommen betreffend die Schifffahrtspolizei auf dem Genfersee, sowie betreffend diejenige auf

dem Neuenburger-, dem Bieler- und dem Murtensee sind vom Bundesrat bereits genehmigt worden. Einige der bezüglichen Reglemente werden dem Eisenbahndepartement in nächster Zeit zur Genehmigung vorgelegt werden.

Was die Kontrolle der konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen anbetrifft, die uns künftig allein noch beschäftigen wird, so verweisen wir auf die nachfolgenden Zahlen:

a. Betriebsbewilligungen.

	Dampf- schiffe	Motor- boote	Motor- schiffe	Schlepp- kähne	Total	(1910)
Erneuert . . .	2	—	—	—	2	(32)
Neu erstellt . .	3	—	4	2	9	(22)
Entzogen . . .	2	1	—	—	3	(20)

b. Änderungen im Schiffspark.

Dampfschiffe neu erstellt, bzw. neu unter Kontrolle getreten	3	(1910) (4)
Motorboote neu erstellt, bzw. neu unter Kontrolle getreten	1	(30)
Motorschiffe neu erstellt, bzw. neu unter Kontrolle getreten	3	(9)
Schleppkähne neu erstellt, bzw. neu unter Kontrolle getreten	2	(—)
Dampfschiffe ausrangiert oder aus der Kontrolle gestrichen	2	(3)
Motorboote ausrangiert oder aus der Kontrolle gestrichen	1	(11)
Motorschiffe ausrangiert oder aus der Kontrolle gestrichen	—	(3)
Schleppkähne ausrangiert oder aus der Kontrolle gestrichen	—	(—)
Dampfschiffe umgebaut	2	(1)
Motorboote „	1	(1)
Motorschiffe „	—	(5)
Schleppkähne „	—	(—)
Dampfschiffe mit neuen Kesseln versehen	2	(1)
„ „ „ Maschinen versehen	—	(—)
Motorboote mit neuen Motoren versehen	—	(5)
Motorschiffe mit neuen Motoren versehen	—	(1)

c. Bestand des Schiffsparkes.

		(1910)
Dampfschiffe für den Personen- und Gütertransport	100	(102)
„ nur für den Gütertransport	6	(6)
„ für den Schleppdienst	2	(7)
Motorboote ausschliesslich für den Personentransport	22	(127)
Motorschiffe auch für den Personentransport . .	6	(9)
„ nur für den Gütertransport	5	(74)
Schleppkähne	2	(—)
Total	143	(325)

Im Bau oder angemeldet und voruntersucht sind 5
und zurzeit ohne Betriebsbewilligung 3

An die kantonale Kontrolle übergegangen sind insgesamt
188 Schiffe.

An Schiffsuntersuchungen wurden vorgenommen:

		(1910)
Äussere Untersuchungen von Dampfschiffen . .	112	(116)
Untersuchungen von Motorbooten	29	(100)
„ „ Motorschiffen	8	(164)
„ „ Schleppkähnen	5	(—)
Innere Untersuchungen von Dampfschiffen . .	123	(116)
wovon auf Stapel	34	(39)
Belastungsproben und Krängungsversuche . .	12	(44)

Die Kesselrevisionen und Druckproben wurden in bisheriger Weise durch die Inspektoren des schweizerischen Vereins von Dampfkesselbesitzern vorgenommen, deren Berichte uns je-
weilen in Kopie zugesandt wurden. Unsere Beamten haben 3 Re-
visionen und 2 Druckproben bestehender, sowie 3 Druckproben
neuer Kessel beigewohnt.

Die Anzahl der im Betriebe befindlichen Schiffskessel beträgt 166.

d. Bestand der regelmässig befahrenen Landungseinrichtungen.

Neu erstellt wurden	16
Umgebaut wurden	10
Aufgehoben oder nicht mehr befahren	8
Totaler Bestand	291

Untersuchungen solcher Einrichtungen wurden im Berichts-
jahre 201 vorgenommen.

Die schon im vorjährigen Berichte erwähnten Sicherungen
für die 2 elektrischen Hochspannungsüberführungen über den

Rhein zwischen Stein und Schaffhausen sind zu Beginn des Sommers beendet worden.

Es sind auch Schritte unternommen worden zur Sicherung der Schifffahrt auf dem Rhein von Basel bis Augst, wo einige Fährseile zu tief herabhängen. Eine Erledigung dieser Angelegenheit ist aber noch nicht erfolgt.

Von ausserordentlichen Vorkommnissen sind zu erwähnen: der Zusammenstoss von Schleppkurs „Prinzregent“ (bayr.) mit Kursschiff „Rhein“ (schweiz.) im Januar, sowie derjenige zwischen den Schleppzügen „Ludwig“ (bayr.) und „Zürich“ (schweiz.) im Oktober. Beide sind auf Nichtbeachtung der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften zurückzuführen; sie hatten Beschädigungen der Schleppkähne zur Folge.

Im Juni prallte Schiff „Arenaberg“ der Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein auf der Talfahrt infolge unrichtiger Führung an der Brücke in Diessenhofen an, wobei Schiff und Brücke beschädigt wurden.

Infolge Anpralles und Beschädigung durch ein Kohlenschiff sank im September in der Werfte der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees das Schiff „Germania“.

Im Dezember stiessen auf dem Vierwaldstättersee bei dichtem Nebel infolge Nichtbeachtung der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften Motorschiff „Schiller“ und Dampfschiff „Gotthard“ zusammen, wobei beide beschädigt wurden und ebenfalls im Dezember prallte der Bundesbahnkahn „A“ bei Sturm und infolge falschen Manövrierens am Hafendamm in Lindau an.

An Maschinendefekten sind uns im Berichtsjahre ein Kurbelwellenbruch, sowie ein Bruch eines Steuersupportes bekannt geworden.

Beim Betrieb wurden nach den eingegangenen Mitteilungen 58 Schiffsbedienstete verletzt (im Vorjahre 56 Schiffsbedienstete und 1 Reisender verletzt, sowie 2 Schiffsbedienstete getötet). Bei den Hilfsarbeiten des Betriebes wurden 56 Personen verletzt (im Vorjahre 96); 1 Schiffsbediensteter ertrank.

5. Sonstige Transportanstalten mit Motorbetrieb.

Über die gemäss Verordnung vom 18. September 1906 betreffend die Konzessionierung und die Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen dem Eisenbahndepartement übertragene Kontrolle geben folgende Zahlen Auskunft:

a. Automobilunternehmen.

Zahl der konzessionierten Unternehmungen

pro 1. Januar 1911	13 (im Vorjahre 9)
Neu erteilte Konzessionen	3 („ „ 4)
Entzogene Konzessionen	— („ „ —)
Erloschene Konzessionen	1 („ „ —)
Stand auf Ende 1911	15 („ „ 13)

Von diesen Unternehmungen standen auf 1. Januar 1911 in regelmässigem Betriebe	12
Neu eröffnete Betriebe	4
Betriebseinstellungen	1

Stand auf Jahresende 15
(im Vorjahre 12)

Zu erwähnen ist, dass sich unter den 4 neu eröffneten Betrieben die erste sogenannte „Geleislose Bahn“, ein elektrischer Automobilbetrieb mit oberirdischer Stromzuführung befindet. Es ist die Compagnie des Omnibus Electriques Fribourg-Farvagny. Die Kollaudation dieser Transportanstalt fand im Dezember statt; der Betrieb wurde am 3. Januar 1912 aufgenommen.

Die Gesamtlänge der von obigen 15 Unternehmungen befahrenen Strecken beträgt 171,9 km; 40 Personenwagen mit 521 Sitz- und 118 Stehplätzen versehen den Dienst.

Ausserordentliche Vorkommnisse im Betriebe sind dem Departemente nicht zur Kenntnis gekommen.

Von den Kontrollbeamten wurden 20 Inspektionen, 5 Kollaudationen und 4 Besuche bei besonderen Anlässen ausgeführt.

Die Zahl der geprüften Vorlagen beträgt 28.

b. Luftseilbahnen und Aufzüge.

Unter eidgenössischer Kontrolle standen die gleichen 3 Unternehmungen wie im Vorjahre.

Der Betrieb derselben gab zu keinen Bemerkungen Anlass. Auswechslungen von Drahtseilen fanden nicht statt.

Von den Kontrollingenieuren wurden 5 Inspektionen und 2 Besuche vorgenommen.

Die Zahl der über diese Unternehmungen behandelten Vorlagen beträgt 2.

D. Administrative Kontrolle.

1. Tarif- und Transportwesen.

a. Tarifwesen.

Infolge der neuen Vollziehungsverordnung vom 21. März 1911 zum Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen, über welche an anderer Stelle berichtet wurde, ist die Zahl der Tarifgenehmigungen von 671 auf 385 zurückgegangen.

Im Berichtsjahre sind der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten zwei Normalspurbahnen und eine Schmalspurbahn beigetreten. Die Betriebslänge der der Konferenz angehörenden Normalspurbahnen ist damit auf 3606 km gestiegen und diejenige der Schmalspurbahnen auf 845 km.

Einem Wunsche der Verkehrsinteressenten entsprechend, wurde die Zahl der Vertreter des Handels und der Industrie in der Konferenz von 4 auf 5 erhöht, in der Meinung, dass das neue Mitglied dem Verbande reisender Kaufleute der Schweiz zu entnehmen sei. Damit ist die Zahl der Vertreter der Verkehrsinteressenten auf 11 angestiegen.

Im Berichtsjahre fanden zwei Sitzungen der kommerziellen Konferenz statt. In der ersten vom 26. Juni 1911 wurden neben Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen des schweizerischen Generalabonnementstarifes über Rückvergütungen, Ergänzungen der Anlage V zum Transportreglement sowie Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation behandelt. Die zweite am 11. November 1911 abgehaltene Konferenz war vorwiegend der Beratung von Massnahmen zur Linderung der Lebensmittelteuerung und der landwirtschaftlichen Futternot gewidmet.

Die Verhandlungen über die Vereinheitlichung der Tarifgrundlagen der Normalspurbahnen wurden fortgesetzt, ohne aber im Berichtsjahre ganz zum Abschluss gebracht werden zu können. Da die Notwendigkeit einer direkten Tarifbildung im Güterverkehr zwischen den Normalspurbahnen und den Schmalspurbahnen sich immer mehr fühlbar macht, haben wir uns veranlasst gesehen, auch mit den Verwaltungen der wichtigeren Schmalspurbahnen Verhandlungen anzuknüpfen, um auch diese zur Annahme des Gütertarifschemas der schweizerischen Bundes-

bahnen zu bewegen. Wir waren uns dabei bewusst, dass diese Frage, namentlich mit Rücksicht auf den Umstand, dass die meisten Schmalspurbahnen zurzeit keine Taxen für Wagenladungen von 10,000 kg vorgesehen haben, grossen Schwierigkeiten begegnen wird. Doch hoffen wir zuversichtlich, dass diese sich überwinden lassen werden und dass es möglich sein wird, das Bundesbahnschema auf alle am direkten schweizerischen Güterverkehr beteiligten Bahnen auszudehnen.

Personentarifwesen. Taxerhöhungen für den Personen- und Gepäcktransport wurden, zum Teil nach vorhergegangener Änderung der Konzession, von folgenden Verwaltungen eingeführt: Erlenbach-Zweisimmen-Bahn, Appenzellerbahn, Appenzeller Strassenbahn, Aigle-Ollon-Monthey-Bahn, Langenthal-Jura-Bahn, Eisenbahn Lugano-Tesserete, Eisenbahn Monthey-Champéry und Drahtseilbahn Muottas-Muraigl. Hierdurch, sowie durch die neu eröffneten Linien, wurde die Umarbeitung und Erweiterung zahlreicher Tarife notwendig.

Auf der Montreux-Berner Oberland-Bahn, der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn und der Spiez-Erlenbach-Bahn wurde im Frühjahr die erste Wagenklasse eingeführt.

Das Reglement betreffend Fahrbegünstigungen zum Zwecke der Arbeitsvermittlung wurde seinerzeit infolge eines Gesuches des Verbandes schweizerischer Arbeitsämter geschaffen, um die letztern in ihren Bestrebungen, der Arbeitslosigkeit und deren Folgen nach Möglichkeit vorzubeugen, zu unterstützen und den erforderlichen Ausgleich der einheimischen Arbeitskräfte zwischen Stadt und Land zu erleichtern. Die Vorschriften des Reglements konnten auch für direkt aus dem Ausland zureisende Ausländer zur Anwendung gebracht werden. Da dieses von den Transportunternehmungen nicht beabsichtigt gewesen war, haben sie eine entsprechende Einschränkung eingeführt, so dass die Begünstigung nur noch Anwendung finden kann für in der Schweiz heimberechtigte Personen und solche in der Schweiz wohnhafte Ausländer, welche sich durch Vorlage einer Aufenthalts- oder Niederlassungsbewilligung legitimieren können. Gegen diese Einschränkung hat der Verband schweizerischer Arbeitsämter Stellung genommen und hat das Begehren gestellt, es möchte die ursprüngliche weitergehendere Vorschrift wieder hergestellt werden. Wir haben das Begehren der kommerziellen Konferenz zur Beratung zugewiesen. Die Erledigung fällt nicht mehr in das Berichtsjahr.

Für den Transport von ausgewiesenen Personen auf dem Bodensee wurden im Benehmen mit den beteiligten Nachbarstaaten besondere Vorschriften erlassen unter Vereinbarung einer reduzierten Taxe. Die neuen Vorschriften traten am 1. Oktober 1911 gleichzeitig mit dem neuen deutsch-schweizerischen Niederlassungsvertrag in Kraft.

Ein Nachtrag V zum Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen wurde am 1. Mai 1911 und ein Nachtrag VI am 1. November 1911 ausgegeben. Beide bezweckten hauptsächlich die Richtigstellung und Ergänzung der besondern Vorschriften für einzelne Verwaltungen.

Die schon im letzten Geschäftsbericht erwähnte Umarbeitung des Reglements und Tarifs für die Beförderung von Leichen wurde vollendet, und es konnten die neuen Vorschriften am 1. Mai 1911 in Kraft treten.

Gütertarifwesen. Zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen sind im Berichtsjahr drei Nachträge ausgegeben worden. Durch die beiden ersten, die am 1. April 1911 und 1. November 1911 in Kraft getreten sind, wurden die in Deutschland vorgenommenen Änderungen auf die schweizerischen Tarifvorschriften und Güterklassifikation übertragen, soweit deren Übernahme tunlich erschien. Der dritte, am 1. Januar 1912 in Kraft getretene Nachtrag enthält in der Hauptsache die infolge Versetzung einer Anzahl Futtermittel in den Spezialtarif III notwendigen Änderungen. Zur Instruktion zu den allgemeinen Tarifvorschriften sind im Berichtsjahre zwei Nachträge ausgegeben worden.

Neuausgaben oder Änderungen an den bestehenden Ausgaben der Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation für den internationalen Verkehr sind im Berichtsjahr 27 genehmigt worden, gegenüber 21 im Jahre 1910.

Dem Reformtarifsystem sind im Jahre 1911 neu beigetreten: die Mittelthurgau-Bahn unter Annahme des Taxschemas der schweizerischen Bundesbahnen und die Altstätten-Gais-Bahn unter Aufstellung eines besondern Taxschemas. Die Erlenbach-Zweisimmen-Bahn ist zum Taxschema der Bundesbahnen übergegangen. Die Appenzellerbahn hat an Stelle des ehemaligen Taxschemas der V S B und die Bremgarten-Dietikon-Bahn an Stelle des reduzierten Taxschemas der Bundesbahnen (mit Ausschluss der Taxen für 10 t) das vollständige Taxschema der schweizerischen Bundesbahnen angenommen.

Auch rücksichtlich des Güterverkehrs sind im Berichtsjahr bei verschiedenen Verwaltungen Taxerhöhungen eingetreten, und zwar zum Teil nach vorheriger Änderung der Konzession. Wir führen hier folgende Verwaltungen an: Erlenbach-Zweissimmen-Bahn, Gürbetal-Bahn, Appenzellerbahn, Eisenbahn Lugano-Tesserete und Eisenbahn Saignelégier-La Chaux-de-Fonds.

Die schweizerischen Bundesbahnen haben auch im Jahre 1911 mit der Einrichtung des Camionnagedienstes auf grösseren Stationen fortgefahren. Für einzelne Camionnagetarife mussten im Berichtsjahre erhöhte Taxen bewilligt werden, da die Übernehmer des Dienstes erklärten, mit den alten Taxen ihr Auskommen nicht mehr zu finden. Die Zahl der Stationen der schweizerischen Bundesbahnen, für die ein auf den neuen Grundlagen beruhender Camionnagedienst eingerichtet ist, beträgt Ende 1911 88 gegenüber 81 auf Ende 1910.

Zur Erleichterung der Beschaffung von Saatkartoffeln haben die schweizerischen Bundesbahnen im Frühjahr 1911 auf Ansuchen des Staatsrates des Kantons Genf eine Frachtermässigung von 25 % eintreten lassen.

Zu vielfachen Verhandlungen gab die Frage der Lebensmittelteuerung und der landwirtschaftlichen Futternot Veranlassung. Nachdem die massgebenden landwirtschaftlichen Kreise übereinstimmend erklärt hatten, eine eigentliche Notlage bestehe betreffend der Futtermittel nicht, wurde von temporären Taxreduktionen für den Transport von Futtermitteln abgesehen. Dagegen erklärten sich die Verwaltungen der kommerziellen Konferenz mit der Versetzung einer Anzahl von Futtermitteln aus dem Spezialtarif II in den Spezialtarif III des Reformtarifs einverstanden. Damit hat ein langjähriges Postulat seine Erledigung gefunden.

Bezüglich der Lebensmittelteuerung einigten sich die Verwaltungen der kommerziellen Konferenz auf einen temporären Ausnahmetarif für die Beförderung von frischen Kartoffeln, gelben Rüben, Kohl (Kraut, auch Kabis), Bohnen, Erbsen und Linsen, sämtlich zu Speisezwecken, als Stückgut, sowie als Wagenladungen von 5000 und 10,000 kg pro verwendeten Wagen oder dafür zahlend. Dieser Ausnahmetarif findet Anwendung auf die vom 1. Oktober 1911 bis einschliesslich 31. Mai 1912 zur Ausführung gebrachten Sendungen, und zwar auf dem Rückvergütungsweg. Die Ermässigung beträgt 50 % der tarifmässigen Taxe. Die

Sendung muss dem Empfänger zur Frachtzahlung überwiesen sein, und es hat dieser die Erklärung abzugeben, dass die betreffenden Artikel nur zu Nahrungszwecken und zum eigenen Gebrauch bestimmt sind, oder dass sie zu oder unter dem Selbstkostenpreis verkauft werden. Diese letztere Massnahme wurde getroffen, um den Genuss der Frachtermässigung den Konsumenten zu sichern.

Die Untersuchungen über die Massnahmen zur Beseitigung der ungünstigen Wirkungen der deutschen Mehlausfuhrprämie auf die schweizerische Mühlenindustrie sind im Berichtsjahre fortgesetzt worden. Vor allem wurde die Herabsetzung der Frachtsätze für Weizen in Betracht gezogen und den Bundesbahnen möglichstes Entgegenkommen in dieser Hinsicht anempfohlen. Die Generaldirektion hat sich hierzu bereit erklärt; sie stellte aber mit Rücksicht auf den sich möglicherweise ergebenden Einnahmenausfall verschiedene Bedingungen, die zu erfüllen sich der schweizerische Müllerverband bis jetzt nicht entschliessen konnte.

Der folgenden Zusammenstellung ist übrigens zu entnehmen, dass sich im abgelaufenen Jahr die deutsche Mehleinfuhr gegenüber 1910 etwas vermindert hat.

	Weizenimport im ganzen.	Mehlimport im ganzen.	Aus Deutsch- land.
	q. n.	q. n.	q. n.
1906	4,407,883	358,247	83,669
1907	4,684,166	388,568	241,250
1908	3,303,971	584,732	457,705
1909	4,000,529	471,163	368,734
1910	4,024,053	509,644	427,755
1911	4,393,720	458,132	388,010

Der Vorstand der Zürcher Getreidebörse hat mit Eingabe vom 10. Oktober 1911 das seinerzeit vom schweizerischen Müllerverband gestellte Gesuch um Herabsetzung der Weizenfrachten unterstützt und gleichzeitig die Abschaffung der Lagergebühren für Weizen in den Lagerhäusern der Bundesbahnen angeregt. Er hält dafür, dass durch diese beiden Massnahmen die inländischen Weizenlager eine erhebliche Zunahme erfahren würden, was sehr im Interesse einer genügenden Brotversorgung der Schweiz im Kriegsfall läge. Was die Lagergebühren betrifft, so

haben seinerzeit die Privatbahnen aus Konkurrenzrücksichten für Getreide überseeischer Herkunft in Brunnen und Romanshorn Lagerfreiheit gewährt, während in Morges das Getreide stets einer Gebühr unterlag. Die Bundesbahnen haben nun letztes Jahr diese Verhältnisse für alle ihre Lagerhäuser in der Weise einheitlich geordnet, dass Getreide, das auf ihren Strecken mindestens 200 km zurücklegt, frei gelagert wird, während für das übrige Getreide eine Gebühr zu entrichten ist. Die gänzliche Abschaffung der Gebühr hätte für sie ein Opfer von über Fr. 100,000 bedeutet. Die mit dieser Vereinheitlichung verbundene Verteuerung der Getreidelagerung in Romanshorn für Transporte bis zu einer Distanz von 200 km hat aber zu Beschwerden der ostschweizerischen Müller Anlass gegeben, denen sich die erwähnte Eingabe anschliesst. Wir werden nicht ermangeln, letzterer unsere volle Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Ausser dem bereits im letzten Bericht erwähnten Nachtrag zum Tarif für den Transport lebender Tiere ist im Berichtsjahr noch ein weiterer Nachtrag eingeführt worden, durch den aber keine grundsätzlichen Änderungen am genannten Tarif vorgenommen wurden.

Zur Zusammenstellung der Rückvergütungen und Ausnahmefrachtsätze der schweizerischen Eisenbahnen ist auf 1. Januar 1912 ein Berichtigungs- und Ergänzungsblatt veröffentlicht worden.

b. Transportwesen.

Ein Nachtrag II zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen wurde am 17. März 1911 genehmigt (Publikationsorgan 141/11). Seine Inkraftsetzung erfolgte am 15. April 1911.

Zur Anlage V zum Transportreglement wurde am 16. Mai 1911 ein Ergänzungsblatt I (Publikationsorgan 243/11) und am 21. Juli 1911 ein Ergänzungsblatt II (Publikationsorgan 349/11) genehmigt.

Ausnahmen von den Vorschriften des Transportreglements hinsichtlich der Zeit, während der die Stationen dem Publikum geöffnet sein müssen, wurden der Eisenbahn Biasca-Acquarossa am 11. Juli 1911 (Publikationsorgan 334/11),

den elektrischen Greyerzernbahnen am 18. Juli 1911 (Publikationsorgan 349/11), der Eisenbahn Bellinzona-Mesocco am 7. August 1911 (Publikationsorgan 374/11) und der Bern-Schwarzenburg-Bahn am 31. Oktober 1911 (Publikationsorgan 503/11) bewilligt. Eine Änderung der provisorischen Bewilligungen, welche der Rorschach-Heiden-Bahn und der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier bezüglich der Einschränkung der Transportpflicht der mit Motorwagen ausgeführten Zügen erteilt worden waren, fand im Berichtsjahr nicht statt.

Zum Transportreglement wurde ein neuer Anhang II am 23. Dezember 1911 (Publikationsorgan 9/12) genehmigt. Er enthält das Transportreglement der städtischen Strassenbahnen und Bahnen mit ähnlichem Betrieb, soweit diese Unternehmungen mit andern Unternehmungen in keinem direkten Verkehr stehen. Der Anhang umfasst nur Vorschriften für den Personen- und Handgepäckverkehr. Für zahlendes Gepäck, für Expressgut, sowie für Traglasten gelten auch für diese Unternehmungen die Vorschriften des Transportreglements vom 1. Januar 1894. Die Inkraftsetzung des Anhanges erfolgt auf 1. Februar 1912.

Der rhätischen Bahn haben wir ausnahmsweise die Ermächtigung zur Kürzung der Entladezeiten auf 8 Tagesstunden für die Zeit vom 31. Mai bis 9. Juli 1911 wegen durch verspätete Ablieferung der bestellten Wagen verschuldeten Wagenmangels erteilt (Publikationsorgan 255/11).

Für den Herbstverkehr wurden von den Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbandes wiederum die üblichen Massnahmen getroffen, und es wurde ihnen wie in frühern Jahren eine Kürzung der Entladezeit auf acht Tagesstunden unter den bisherigen Bedingungen bewilligt (Publikationsorgan 375/11). Eine ähnliche Bewilligung wurde auch der Aarau-Schöftland-Bahn und der Wynentalbahn (Publikationsorgan 377/11), der rhätischen Bahn und der Appenzellerbahn (Publikationsorgan 396/11), sowie der Frauenfeld-Wyl-Bahn (Publikationsorgan 406/11) erteilt.

Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen für den Güterverkehr wurden den Verwaltungen der rhätischen Bahn und der Berninabahn für direkte Gütersendungen für so lange bewilligt, als ein Übergang der Wagen von einer Bahn auf die andere nicht möglich ist (Publikationsorgan 327/11).

Ferner wurde der Berninabahn eine Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen bei Unterbrechung des durchgehenden Verkehrs auf der Gebirgsstrecke durch Witterungsverhältnisse im Spätherbst, Winter und Frühjahr bewilligt (Publikationsorgan 547/11).

Temporäre Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen für den Güterverkehr wurden bewilligt anlässlich des Rücktransportes der Truppen der 8. Division nach den Entlassungsplätzen (Publikationsorgan 417/11) und anlässlich der Inspektion der 4. Division (Publikationsorgan 453/11).

Die im letzten Bericht erwähnten Verhandlungen betreffend die Revision der Ausführungs- und Zusatzbestimmungen zu den Vorschriften über Militärtransporte wurden im Berichtsjahre abgeschlossen. Der Entwurf konnte am 2. Oktober 1911 genehmigt werden. Die neuen Vorschriften traten am 1. Januar 1912 in Kraft (Publikationsorgan 466/11).

Auch im Berichtsjahr gab die Handhabung der Vorschriften des neuen schweizerischen Lebensmittelgesetzes durch die Organe der Transportunternehmungen Anlass zum Hinweis auf die Notwendigkeit einer sorgfältigen Beachtung dieser Bestimmungen.

Das Auftreten der Cholera in Italien nötigte zur Inkraftsetzung weiterer Vorschriften der Verordnung über die Massnahmen zum Schutze gegen die Cholera und die Pest, soweit sie die Verkehrsanstalten, den Personen-, den Gepäck- und den Warenverkehr betreffen. Diese konnten erst nach Schluss des Berichtsjahres wieder ausser Kraft gesetzt werden.

Die Anlage 1 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr hat sich als revisionsbedürftig erwiesen. Auf Antrag des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahntransport haben wir die Vertragsstaaten eingeladen, eine für das Jahr 1912 in Aussicht genommene fachmännische Konferenz zur Aufstellung einer neuen Anlage 1 zu beschicken. Diese Konferenz wird in Bern abgehalten werden.

Im Jahre 1911 sind folgende schweizerische Unternehmungen dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr neu unterstellt worden: die Sernftalbahn, die Bremgarten-Dietikon-Bahn, die Regionalbahn Saignelégier-La Chaux-de-Fonds und die Mittelthurgau-Bahn. Die Länge der schweizerischen Linien, welche dem Übereinkommen unterstellt sind, ist infolgedessen von 4015 km (Ende 1910) auf 4111 km (Ende 1911) gestiegen.

Am 29. Dezember 1911 ist das Königreich Bulgarien mit einem Eisenbahnnetz von 1897 km Länge dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigetreten. Dieses Übereinkommen hat nunmehr für folgende Staaten Gültigkeit: Deutschland, Österreich und Ungarn, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Rumänien, Russland, Serbien, Schweden und die Schweiz.

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

2. Rechnungswesen und Statistik.

a. Vollziehung des Rechnungsgesetzes.

Allgemeines. Die schon früher erwähnte, im Entwurf vorliegende neue Verordnung zum Rechnungsgesetz samt den zugehörigen ergänzten Formularen für die Rechnungen wurde nicht weiter behandelt, weil vorerst die Ergebnisse der im Jahr 1908 den europäischen Staatsregierungen vorgeschlagenen Konferenz über die Erstellung einer internationalen Eisenbahnstatistik abgewartet werden wollten. Das neue Rechnungsschema wäre dieser Statistik soweit als möglich anzupassen. Die bisherigen Vorschriften sind mittlerweile nach Bedürfnis provisorisch ergänzt worden.

Im Jahre 1911 waren die Geschäftsberichte der Bahnunternehmungen für 1910 zu prüfen und dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen. Es betraf die Rechnungen von 36 Normalspurbahnen, 48 Schmalspurbahnen, 12 Zahnradbahnen, 32 Tramwayunternehmungen und von 36 Seilbahnen, im ganzen von 164 Bahnen gegen 156 im Vorjahr.

Soweit man sich über die gemachten Beanstandungen mit den Bahnen nicht einigen konnte, entschied der Bundesrat durch Verfügung. Eine gerichtliche Erledigung von Anständen war nicht nötig.

Ein Gesuch der Direktion der Seethalbahn vom 10. September 1910 betreffend die Verrechnung der Kosten der Verstärkung des Oberbaues führte zu einer grundsätzlichen Prüfung und Erörterung der bezüglichen einschränkenden Bestimmungen in Art. 5 und 6 des Eisenbahnrechnungsgesetzes.

Transport-Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen. — *Recettes de transport des chemins de fer suisses.*(Die Ergebnisse pro 1911 sind approximativ. — *Les résultats pour 1911 sont approximatifs.*)

Betriebslängen <i>Longueurs exploitées</i>		Bezeichnung der Eisenbahnen <i>Désignation des chemins de fer</i>	Verkehrsmengen — <i>Quantités transportées</i>				Transport-Einnahmen — <i>Recettes de transport</i>							
			Personen — <i>Voyageurs</i>		Güter, Gepäck und Tiere <i>Marchandises, bagages et animaux</i>		Personen — <i>Voyageurs</i>		Güter, Gepäck und Tiere <i>Marchandises, bagages et animaux</i>		Total		Durchschnittlicher Ertrag pro Kilometer <i>Recettes moyennes par kilomètre</i>	
			1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911
km:	km		Anzahl — <i>Nombre</i>	Anzahl — <i>Nombre</i>	Tonnen — <i>Tonnes</i>	Tonnen — <i>Tonnes</i>	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2752	2752	Schweiz. Bundesbahnen — Ch. de fer fédéraux ¹	80,625,397	84,107,698	13,142,120	13,856,853	75,598,155	77,855,305	104,263,597	110,613,312	179,861,752	188,468,617	65,622	68,484
54	54	Bodensee-Toggenburg ²	589,251	2,410,898	43,705	234,188	273,472	1,243,624	127,817	667,941	401,289	1,911,565	30,586	35,399
19	19	Bulle-Romont	149,098	148,766	56,903	61,583	100,688	99,767	272,698	292,839	373,386	392,606	19,652	20,663
6	6	Nyon-Crassier	101,376	108,945	24,867	23,401	31,003	32,232	28,906	28,800	59,909	61,032	9,985	10,172
14	14	Val-de-Travers	653,235	662,448	84,057	88,384	116,737	117,875	151,329	156,285	268,066	274,160	19,148	19,583
7	7	Wald-Rüti	205,118	225,044	25,258	29,047	68,843	76,180	41,249	48,016	110,092	124,196	15,727	17,742
43	43	Bern-Neuchâtel	764,773	790,078	136,668	147,202	649,211	668,837	418,940	443,675	1,068,151	1,112,512	24,841	25,872
43	43	Emmentalbahn	1,264,187	1,274,121	388,515	386,892	416,493	424,821	588,821	606,563	1,005,314	1,031,384	23,379	23,986
41	41	Burgdorf-Thun	670,941	692,641	112,632	113,437	255,512	277,628	354,003	371,924	609,515	649,552	14,866	15,843
23	23	Solothurn-Münster	270,985	272,216	147,005	147,318	137,260	136,078	312,936	308,704	450,196	444,782	19,574	19,338
33	33	Fribourg-Murten-Ins.	278,356	291,326	72,176	68,868	148,019	155,690	151,782	153,187	299,801	308,877	9,085	9,360
40	40	Jura Neuchâtelois	1,688,739	1,740,350	180,845	194,742	861,903	920,972	548,318	583,215	1,410,221	1,504,187	35,255	37,605
15	15	Langenthal-Huttwil	315,970	335,543	129,399	137,081	106,931	110,387	182,362	190,928	301,315	310,315	19,286	20,088
26	26	Huttwil-Wolhusen	215,300	230,685	80,799	88,058	98,702	104,439	176,759	191,221	275,461	295,660	10,595	11,372
25	25	Ramsei-Sumiswald-Huttwil	250,191	248,172	44,402	44,096	87,044	87,337	81,772	83,355	168,816	170,692	6,753	6,828
14	14	Le Pont-Brassus	87,694	93,287	10,901	13,948	47,914	51,895	38,243	44,029	86,157	95,924	6,154	6,852
20	20	Martigny-Orsières ³	21,790	86,816	1,651	6,851	23,599	101,954	10,110	43,014	33,709	144,968	5,215	7,248
—	43	Mittelthurgaubahn ⁴	—	20,500	—	1,234	—	10,200	—	2,445	—	12,645	—	9,156
5	5	Oensingen-Balsthal	440,912	491,404	72,557	81,646	36,270	39,941	84,430	93,096	120,700	133,037	24,140	26,607
14	14	Porrentruy-Bonfol ⁵	192,770	192,336	23,583	24,442	47,807	59,858	32,507	45,277	80,314	105,135	7,032	7,510
25	25	Saignelégier-Glovelier	77,947	76,107	21,420	18,328	53,014	53,660	60,950	61,208	118,964	114,868	4,559	4,595
55	55	Schweiz. Seetalbahn	846,444	892,652	148,155	143,953	389,962	408,770	423,250	441,709	813,212	850,479	14,786	15,463
50	50	Schweiz. Südostbahn	770,508	820,749	117,977	127,072	593,252	714,646	323,773	355,359	917,025	1,070,005	18,340	21,400
12	12	Sensetalbahn	94,092	95,494	49,720	60,243	33,521	33,250	68,624	86,403	102,145	119,653	8,512	9,971
19	19	Sihltalbahn	718,841	763,823	195,197	216,320	157,237	166,311	191,701	224,925	348,938	391,236	18,365	20,591
31	31	Thunerseebahn	953,527	1,032,942	198,705	201,925	713,959	760,991	565,730	585,631	1,279,689	1,346,622	41,280	43,439
14	14	Bern-Lötschberg-Simplon	242,895	268,799	55,827	58,992	147,531	165,817	142,395	154,937	289,926	320,754	20,709	22,911
21	21	Bern-Schwarzenburg	256,369	260,705	39,884	46,389	129,329	131,254	81,919	99,981	211,248	231,235	10,059	11,011
24	24	Erlenbach-Zweisimmen	208,417	222,089	34,715	34,498	226,276	325,675	145,090	160,149	371,366	485,824	15,474	20,243
34	34	Gurbetalbahn	743,073	782,671	183,044	204,540	288,557	303,773	236,881	261,875	525,438	565,648	15,454	16,637
12	12	Spiez-Erlenbach	255,236	293,898	45,161	44,559	147,645	167,025	90,852	92,989	238,497	260,014	19,875	21,668
40	40	Tösentalbahn	727,882	797,072	102,225	107,713	277,126	287,822	258,398	265,048	535,524	552,870	13,988	13,822
26	26	Uerikon-Bauma	173,718	187,323	35,937	36,981	62,452	63,638	60,607	60,476	123,059	124,114	4,733	4,774
3557	3600	Total	94,855,032	100,917,598	16,006,010	17,050,784	82,325,424	86,157,652	110,516,749	117,818,516	192,842,173	203,976,168	—	—
—	—	Vermehrung { absolute — <i>absolue</i> Augmentation { %	—	6,062,566 6,4 (4,6)	—	1,044,774 6,3 (5,1)	—	3,832,228 4,7 (8,6)	—	7,301,767 6,3 (7,7)	—	11,133,995 5,5 (7,7)	—	—
3	3	Trambahn Luzern (Kriens-Luzern) ⁶	—	—	47,007	52,345	—	—	39,883	45,197	39,883	45,197	13,294	15,066
4	4	Orbe-Chavornay	110,909	120,990	51,016	57,530	28,988	31,112	50,606	58,435	79,494	89,547	19,873	22,387
10	10	Uetlibergbahn	82,718	90,556	781	2,080	88,553	99,750	16,426	24,776	104,984	124,526	10,493	12,453
12	12	Aarau-Schöftland	345,716	361,801	20,205	23,982	82,679	88,532	36,639	51,939	119,318	140,471	9,943	11,706
7	7	Aigle-Leysin	74,995	85,588	10,759	11,266	136,013	160,829	153,591	159,253	289,604	320,082	41,872	45,726
12	12	Aigle-Ollon-Monthey	190,967	196,134	4,824	4,824	61,029	68,657	17,504	16,252	78,533	84,909	6,544	7,076
10	10	Allaman-Aubonne-Gimel	122,586	137,262	2,829	3,258	38,693	40,804	11,711	13,543	50,404	54,347	5,040	5,435
—	8	Altstätten-Gais ⁷	—	9,469	—	26	—	8,087	—	391	—	8,478	—	9,019
25	25	Appenzellerbahn	656,091	526,308	55,061	38,982	315,474	261,596	167,957	132,080	483,431	393,676	19,157	15,747
20	20	Appenzeller Strassenbahn	459,576	477,611	27,364	39,869	293,713	311,065	127,670	140,287	421,383	451,352	21,069	22,568
32	32	Bellinzona-Mesocco	280,392	268,351	9,270	11,483	91,525	85,428	47,903	50,459	139,428	135,887	4,357	4,246
10	10	Bern-Muri-Worb	362,270	433,286	11,331	10,060	88,040	101,794	23,641	23,004	111,681	124,798	11,168	12,480
32	32	Berner Oberland-Bahnen	396,823	550,530	27,759	24,537	766,496	921,424	135,859	139,516	902,365	1,060,940	28,199	33,154
61	61	Berninabahn ⁸	282,517	331,821	18,227	13,561								

Betriebslängen Longueurs exploitées		Bezeichnung der Eisenbahnen Désignation des chemins de fer	Verkehrsmengen — Quantités transportées				Transport-Einnahmen — Recettes de transport								
Ende — Fin			Personen — Voyageurs		Güter, Gepäck und Tiere Marchandises, bagages et animaux		Personen — Voyageurs		Güter, Gepäck und Tiere Marchandises, bagages et animaux		Total		Durchschnittlicher Ertrag pro Kilometer Recettes moyennes par kilomètre		
1910	1911		1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	
km.	km.		Anzahl — Nombre	Anzahl — Nombre	Tonnen — Tonnes	Tonnen — Tonnes	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
12	12	Arth-Rigi-Bahn ¹⁴	219,473	199,005	4,403	4,494	138,375	184,012	26,915	34,949	165,290	218,961	13,774	18,247	
8	8	Brien-Rothorn-Bahn	9,140	15,499	106	190	27,973	45,844	1,791	3,383	29,764	49,227	3,720	6,153	
3	3	Brunnen-Morschach-Bahn	61,477	70,078	591	897	57,957	62,155	7,538	10,174	65,495	72,329	21,832	24,110	
9	9	Generosobahn	19,321	21,567	688	349	62,772	62,872	14,368	7,880	77,140	70,752	8,571	7,861	
8	8	Glion-Rochers de Naye	122,205	131,599	2,860	3,542	291,652	309,922	23,338	26,759	314,990	336,681	39,374	42,035	
10	10	Gornergratbahn	36,753	42,878	355	319	278,575	323,388	9,568	8,515	288,143	331,903	28,814	33,190	
6	6	Jungfraubahn	65,291	86,067	805	717	380,680	517,186	1,271	1,512	381,951	518,698	63,658	86,450	
3	3	Montreux-Glion	107,131	126,167	4,620	5,475	76,459	87,598	27,810	33,305	104,269	120,903	34,756	40,301	
5	5	Pilatusbahn	46,161	56,980	283	258	271,743	320,583	5,319	5,053	277,062	325,636	55,412	65,127	
7	7	Rorschach-Heiden-Bahn	132,860	142,139	28,935	24,033	108,097	116,903	93,629	86,249	201,726	203,152	28,818	29,022	
7	7	Vitznau-Rigi-Bahn ¹⁵	142,213	167,323	2,195	4,525	524,924	609,646	29,837	49,484	554,761	659,130	79,252	94,161	
20	20	Wengernalpbahn ¹⁶	140,067	176,253	10,204	8,954	741,997	926,336	152,715	109,881	894,712	1,036,217	48,222	51,811	
3,08	3,08	Altdorf-Flüelen	222,459	235,301	43	37	46,863	49,314	228	202	47,091	49,516	15,289	16,077	
11,24	11,24	Altstätten-Berneck	669,437	690,594	—	—	93,964	98,846	5,873	5,364	99,837	104,210	8,882	9,271	
33,89	34,61	Kant. Strassenbahnen Basel ¹⁷	20,107,421	21,363,737	—	—	2,127,956	2,326,716	—	—	2,127,956	2,326,716	69,326	68,152	
7,85	7,85	Basel-Aesch	561,775	595,131	—	—	69,574	73,225	—	—	69,574	73,225	8,863	9,328	
6,28	6,28	Birsekobahn	1,538,803	1,618,946	—	—	168,587	173,379	300	—	168,887	173,379	26,893	27,608	
12,91	12,91	Städt. Strassenbahnen Bern ¹⁸	12,345,974	12,454,824	—	—	1,178,305	1,160,133	—	—	1,178,305	1,160,133	93,702	89,863	
5,02	5,02	Tramway Biel	1,232,756	1,301,577	—	—	133,713	140,988	9,804	9,804	143,517	150,792	28,589	30,038	
4,77	4,77	Carouge-Croix-de-Rozon	168,409	177,491	74	85	48,317	50,578	731	797	49,048	51,375	10,283	10,770	
11,88	11,88	Chiasso-Capolago-Riva-San-Vitale ¹⁹	291,515	465,092	—	—	70,828	105,569	—	—	70,828	105,569	9,202	8,909	
—	—	Clarens-Chailly-Bionay ²⁰	—	13,843	—	1	—	3,191	—	7	—	3,198	—	5,773	
2,98	2,98	Tramways Fribourg	1,198,651	1,169,450	—	—	92,040	93,475	—	—	92,040	93,475	31,094	—	
3,10	3,10	Tramways La Chaux-de-Fonds	850,044	865,434	—	—	76,227	77,309	6,600	—	82,827	77,309	26,718	—	
62,06	62,06	Tramways Lausanne	8,744,615	9,182,802	34,889	27,452	1,203,741	1,282,083	73,546	70,243	1,277,287	1,352,326	20,581	—	
12,01	12,01	Limmattal-Strassenbahn	926,031	920,264	3,668	5,649	116,198	114,775	7,670	10,469	123,868	125,244	10,314	—	
4,03	4,03	Tramvie elettrica locarnesi	245,000	263,232	5,940	11,071	27,070	28,946	3,061	4,281	30,131	33,227	7,476	—	
6,70	6,70	Tramvie elettrica luganesi ²¹	1,282,995	1,676,196	—	36	112,211	145,681	—	174	112,211	145,681	19,899	—	
10,88	10,88	Trambahn Luzern ²²	3,580,465	3,824,620	—	—	458,351	496,520	973	—	459,324	496,520	43,210	—	
26,62	26,62	Tramways Neuchâtel ²³	4,357,773	4,633,790	358	1,131	564,325	586,223	7,072	13,600	571,397	599,823	21,507	—	
2,88	2,88	Neuchâtel-La Coudre ²⁴	42,276	213,269	11	166	4,139	22,056	294	2,600	4,433	24,656	7,737	—	
10,04	11,71	Trambahn St. Gallen ²⁵	4,926,700	5,255,100	—	—	600,303	655,346	—	—	600,303	655,346	64,114	—	
1,84	1,84	Strassenbahn St. Moritz	133,645	182,067	—	—	22,309	30,810	—	—	22,309	30,810	13,603	18,786	
3,99	5,24	Strassenbahn Schaffhausen ²⁶	957,713	1,101,454	—	—	127,258	144,354	—	—	127,258	144,354	31,894	29,287	
1,78	1,78	Schwyz-Seeenen	216,555	217,827	89	89	33,205	33,205	3,047	4,711	36,252	38,021	20,955	21,977	
1,28	1,28	Spiez-Verbindungsbahn	61,928	79,467	—	—	10,274	13,318	349	433	10,623	13,751	8,498	11,001	
10,88	10,88	Vevey-Montreux-Chillon	2,395,760	2,483,440	—	2	344,629	352,582	—	9	344,629	352,591	31,675	32,407	
2,88	2,88	Chillon-Byron-Villeneuve	110,718	111,790	—	—	14,554	14,406	—	—	14,554	14,406	5,641	5,584	
1,80	1,80	Winterthur-Töss	787,589	790,330	—	—	70,104	70,884	—	—	70,104	70,884	38,947	39,380	
3,00	3,00	Zuger Berg- u. Strassenb. (Tramwaystrasse)	162,492	158,991	1,074	888	26,703	23,584	2,760	2,747	29,467	26,331	8,921	8,777	
34,85	35,18	Städt. Strassenbahn Zürich ²⁷	32,437,481	35,015,691	—	—	3,853,940	4,133,537	—	—	3,853,940	4,133,537	112,363	118,358	
1,10	1,10	Albisgütlibahn	54,287	114,534	—	—	10,039	21,739	—	—	10,039	21,739	8,654	18,740	
3,03	3,03	Zürich-Höngg	425,728	439,294	—	—	54,815	57,672	1,241	—	56,056	57,672	18,500	19,097	
9,73	9,73	Zürich-Oerlikon-Seebach	2,998,414	3,039,322	—	—	364,801	369,221	—	—	364,801	369,221	37,492	37,947	
1,80	1,80	Beatenbergbahn	51,433	59,395	1,232	1,762	57,244	66,416	17,732	22,665	74,976	89,081	—	—	
0,89	0,89	Biel-Evilard	247,209	272,425	311	409	49,315	54,786	3,421	4,078	52,736	58,864	—	—	
1,88	1,88	Biel-Magglingen	38,918	47,320	176	197	20,632	24,425	2,628	2,887	23,260	27,312	—	—	
0,88	0,88	Burgenstockbahn	81,293	84,960	1,050	711	71,269	75,770	4,884	4,900	76,153	80,670	—	—	
0,17	0,17	Cassarate-Monte Brè	68,139	75,172	23	18	15,230	16,609	202	166	15,432	16,775	—	—	
1,21	1,21	Cossonay gare C. F. F. — ville	90,371	94,567	1,050	1,064	15,338	15,699	4,384	4,423	19,822	20,122	—	—	
0,84	0,84	Davosplatz-Schatzalp	109,795	121,040	1,524	2,397	59,374	68,308	15,684	20,917	75,058	89,225	—	—	
1,44	1,44	Dolderbahn Zürich ²⁸	256,800	266,288	406	373	48,822	53,263	1,919	1,488	50,741	54,751	—	—	
0,88	0,88	Ecluse-Plan	234,875	257,061	22	51	31,302	33,227	36	293	31,338	33,520	—	—	
0,13	0,13	Eggelberg-Grand Hotel Terrasse	28,927	44,059	193	253	2,872	4,170	395	539	3,267	4,709	—	—	
1,02	1,02	Gurtenbahn	57,220	59,891	203	206	30,965	34,194	1,117	1,132	32,082	35,328	—	—	
0,15	0,15	Gütschbahn	96,812	118,258	32	39	26,628	32,777	130	159	26,758	32,936	—	—	
1,24	1,24	Interlaken-Harder	39,753	45,397	20	21	63,282	73,375	388	408	63,670	73,783	—	—	
0,16	0,16	Interlaken-Heimwehlhof	30,381	38,188	74	29	11,723	14,636	103	62	11,826	14,698	—	—	
0,80	0,80	Kriens-Sonnenberg	43,123	49,140	53	86	34,819	38,317	913	1,200	35,732	39,517	—	—	
2,01	2,01	La Coudre-Chaumont ²⁹	12,364	55,446	19	383	11,691	48,804	884	8,968	12,575	57,772	—	—	
1,80	1,80	Lausanne-Ouchy	1,817,141	2,049,997	149,407	131,445	202,668	225,128	167,759	152,026	370,427	377,154	—	—	
0,46	0,46	Lausanne-Signal	126,737	163,179	64	90	26,111	32,596	329	455	26,440	33,051	—	—	
5,63	5,63	Lauterbrunnen-Mürren ³⁰	47,280	67,276	2,085	4,205	129,231	181,879	47,199	94,663	176,430	276,542	—	—	
0,48	0,48	Les Avants-Sonloup ³¹	7,317	38,265	5	894	3,694	20,870	579	5,757	4,273	26,627	—	—	
1,16	1,16	Linthal-Braunwald	18,139	25,212	224	260	23,498	31,874	3,887	3,271	27,385	35,145	—	—	
0,79	0,79	Locarno-Madonna del Sasso	151,421	160,976	280	265	41,660	41,852	1,715	1,587	43,375	43,439	—	—	
1,61	1,61	Lugano-San Salvatore	68,252	61,789	—	—	90,491	81,547	—	—	90,491	81,547	—	—	
0,24	0,24	Lugano-stazione	936,342	834,840	417	308	65,278	56,398	3,313	1,996	68,591	58,394	—	—	
0,10	0,10	Marzilibahn	164,487	201,018	—	—	10,265	12,536	184	240	10,449	12,776	—	—	
2,08	2,08	Muottas-Muraigl	32,543	41,003	2	2	84,208	108,674	113	155	84,321	108,829	—	—	
0,11	0,11	Neuveville-St. Pierre (Fribourg)	180,650	176,655	—	—	14,256	14,223	395	—	14,651	14,223	—	—	
3,07	3,07	Niesenbahn ³²	19,551	26,205	36	312	59,103	84,065	1,084	1,780	60,187	85,845	—	—	
0,76	0,76	Ragaz-Wartenstein	50,378	56,743	23	36	17,294	19,760	197	318	17,491	20,078	—	—	
0,66	0,66	Reichenbachfallbahn	27,261	32,267	3	3	19,982	24,016	14	13	19,996	24,029	—	—	
1,88	1,88	Rheinneck-Walzenhausen	87,320	88,842	394	548	49,332	50,584	5,822	3,342	55,154	53,926	—	—	
0,28	0,28	Rigiviertel Zürich	173,764	222,188	—	—	19,789	25,088	—	—					

Diese Bahnverwaltung ist genötigt, die Geleise infolge der Einführung des elektrischen Betriebes umzubauen und bedeutend zu verstärken. Die Werte der alten Anlage stehen nur mit einem Drittel der ursprünglichen Erstellungskosten auf Baukonto, weil die Bahn im Jahre 1894 zu einem herabgesetzten Preise von einer englischen Unternehmung an die Gesellschaft der Seethalbahn verkauft worden ist. So sind beispielsweise die alten Schienen nur noch mit etwa Fr. 50 per Tonne gewertet, während heute das Ersatzmaterial auf Fr. 165 per Tonne veranschlagt wird. Die Bahndirektion hat das Gesuch gestellt, es möchte ihr gestattet werden, nach vollzogener Verstärkung der Geleise, die alten, herabgesetzten Werte vom Baukonto abzuschreiben und dafür die höhern Ersatzkosten zu verrechnen.

Dieses Verfahren würde mit den allgemeinen, auch in Art. 5 und 6 des Rechnungsgesetzes für den Ersatz von Bahnanlagen und Betriebsmaterial vorgesehenen Verrechnungsgrundsätzen übereinstimmen. Die gleichen Artikel enthalten aber für den Oberbau Ausnahmenvorschriften, die bei der Verstärkung der Geleiseanlage die Berücksichtigung von Mehrwerten nicht zulassen.

Für diese ausnahmsweise Behandlung fiel bei Erlass des Rechnungsgesetzes in Betracht, dass infolge Sinkens der Schienenpreise die ursprünglichen leichteren Geleise der früheren Hauptbahnen mehr gekostet hatten, als die späteren Ersatzschienen. Die Richtigstellung des Baukontos durch Aufnahme des Wertes der neuen Geleise an Stelle der ursprünglichen Geleisekosten hätte die Bahnen zu Wertabschreibungen von ungefähr 20 Millionen Franken genötigt, was vermieden werden wollte. Gemäss der Ausnahmbestimmung bleibt der Baukonto stets mit den ursprünglichen Geleisekosten belastet, während für die Verstärkung des Oberbaues des Erneuerungsfonds oder, soweit dieser nicht genügt, der Betrieb aufzukommen hat.

Seither hat sich gezeigt, dass die für die ersten Bahnen eingeräumte Begünstigung zu einer starken Benachteiligung derjenigen Bahnen führt, die genötigt sind, einen billigen und leichten Oberbau zu verstärken. Der Seethalbahngesellschaft darf z. B. nicht wohl zugemutet werden, die zirka Fr. 500,000 betragenden Kosten für die Geleiseverstärkung ganz aus dem Betrieb zu decken.

Die erwähnte Ausnahmenvorschrift des Rechnungsgesetzes passt somit nicht für die beschriebenen andern Verhältnisse, und man wird sie bei Gelegenheit abändern müssen. Diesem Umstand Rechnung tragend, haben wir auf Antrag des Eisen-

bahndepartements am 7. März beschlossen, der erwähnten Gesellschaft, in Abweichung von Art. 5 und 6 des R. G., zu gestatten, die bei der streckenweisen Erneuerung ursprünglicher Geleise erforderlichen Mehraufwendungen an Kapital auf Baukonto zu belasten, unter dem Vorbehalt, dass die Bundesversammlung, der im Geschäftsbericht von 1911 von der Angelegenheit Kenntnis zu geben sei, keine Einwendung erhebe.

Die Stellung des Bundes als Rückkäufer wird durch die zu bewilligende Erhöhung der Baukonto nicht beeinflusst, weil der Seethalbahn das Anlagekapital nicht mehr garantiert ist und weil der Mehrwert im verstärkten Geleise zu finden sein wird. Für den Rückkauf bleibt allein die Ertragsrechnung massgebend. Diese wird im vorliegenden Fall insoweit berührt, als die Kosten des Unterhalts des Oberbaues und die Einlagen in den Erneuerungsfonds zu den Ausgaben zählen. Bei Belastung des Baukontos durch die Mehrkosten für Geleiseverstärkungen ändern sich die Ausgaben der Bahn in der Beziehung, dass sich die regelmässigen Einlagen in den Erneuerungsfonds verhältnismässig höher stellen, während die direkte Belastung der Betriebsrechnung mit solchen Kosten nicht vorkommen wird.

Wir empfehlen Ihnen, unsere Anordnung gut zu heissen.

Baurechnungen. In üblicher Weise wurde geprüft, ob die stattgefundene Belastung der Baukonti mit den für Neu- und Ergänzungsbauten verwendeten Beträgen den gesetzlichen Vorschriften entspreche und ob für entfernte Anlagen und ausgemusterte Ausrüstungsgegenstände die erforderlichen Abschreibungen erfolgt seien. Zu Beanstandungen bot sich mehrmals Anlass. Bei 61 Unternehmungen wurde die Berichtigung der Baurechnung verlangt. Im ganzen waren Fr. 919,713 abzuschreiben. Davon sind Fr. 547,390 in den Rechnungen für 1910 schon berücksichtigt und Fr. 372,323 zum Ausgleich im folgenden Jahr vorgemerkt.

Nach der amtlichen Zusammenstellung der Baukosten ergab sich pro 1910 ein Gesamtzuwachs von Fr. 101,100,776 gegenüber Fr. 60,581,170 im Vorjahre. Zu dem Mehr trugen die neu hinzugerechneten Anlagekosten der Bodensee-Toggenburgbahn, der Linie Martigny-Orsières und anderer bei. Die Anlagekosten der Bundesbahnen erfuhren durch Ausschaltung der Fr. 119,000,000 Subventionskapital der Gotthardbahn eine Verminderung. Die nachfolgende Zusammenstellung erzeugt daher für 1910 eine Abnahme der Anlagekosten aller Bahnen.

Bauausgaben :	Totalausgaben bis Ende 1910 Fr.	Zuwachs im Jahr 1910 Fr.
Normalspur-, Schmalspur- und Zahnradbahnen :		
auf Baukonto	1,613,418,500	
auf Konto unvollendete Objekte	137,566,904	
	<u>1,750,985,404</u>	– 29,011,102
Tramways :		
auf Baukonto	68,081,192	
auf Konto unvollendete Objekte	809,370	
	<u>68,890,562</u>	6,609,485
Drahtseilbahnen :		
auf Baukonto	24,644,268	
auf Konto unvollendete Objekte	706,872	
	<u>25,351,140</u>	4,502,396
Zusammen 1910	1,845,227,106	– 17,899,224
1909	1,863,126,330	60,581,170
1908	1,802,545,160	84,928,820

Bei den Zuwachsposten von 1910 sind inbegriffen:

a. Ergänzungen und Erweiterungen auf bestehenden Linien:

1. Bundesbahnen:

Anschaffung von Rollmaterial	Fr. 7,123,975
Vermehrung der Mobilien und Gerätschaften	„ 289,149
Erwerbung von Wasserkraften am Etzel	„ 220,000
Lausanne, Bahnhofumbau und Erweiterung	„ 414,058
Vauderens-Siviriez, II. Geleise	„ 292,526
Liegenschaftenerwerbung im I. Kreis	„ 1,204,206
Basel, Neueinführung der Juralinie	„ 213,594
Bern, Bahnhöferweiterung (Güterbahnhof)	„ 1,578,622
Basel-Delsberg, II. Geleise	„ 442,802
Aarburg-Luzern, II. Geleise	„ 362,614
Wilorfeld-Ostermundigen, Verlegung der Linie	„ 496,605
Zürich, neue Werkstätte	„ 1,872,595
Winterthur, Unterführung der Zürcherstrasse	„ 235,195
St. Gallen, Bahnhofumbau	„ 210,886

St. Fiden, Umbau und Erweiterung . . .	Fr.	879,935
Romanshorn, Umbau und Erweiterung . .	"	243,445
St. Gallen-St. Fiden, Erstellung eines Tunnels	"	1,606,052

2. Andere Bahnen:

Jura Neuchâtelois, Umbau des Bahnhofes Locle	"	408,020
Seethalbahn, Umbau für den elektrischen Betrieb	"	742,002
Südostbahn, Brückenverstärkung und Rollmaterial	"	196,821
Spiez-Frutigen, Umbau für den elektrischen Betrieb	"	1,217,501
Bern-Worb, Umbau für den elektrischen Betrieb	"	349,143
Berninabahn, Nachtragsausgaben	"	1,013,630
Wengernalpbahn, Linienverlegung und Elektrifizierung	"	235,000
Basler Strassenbahnen, Erweiterung des Netzes und zweites Geleise	"	316,026
Berner Strassenbahnen, Erweiterung des Netzes und Rollmaterial	"	278,301
Lugano, Tramway, Erweiterung des Netzes und neues Rollmaterial	"	556,143
Zürcher Strassenbahn, Erweiterung des Netzes und neues Rollmaterial	"	788,837
Davos-Schatzalp, Gleichstromzentrale, Restaurant und Schatzalpstrasse; Übertrag auf Baukonto	"	327,886
Lauterbrunnen-Grütschalp, Verlängerung der Bahn	"	241,275

b. Baukosten neuer Bahnen:

Bodensee-Toggenburgbahn	"	24,421,490
Martigny-Orsières	"	5,331,943
Mendrisio, Tramways	"	878,874
Neuchâtel-La Coudre	"	183,868
La Coudre-Chaumont	"	557,403
Les Avants-Sonloup	"	396,828
Niesenbahn	"	1,674,719
Territet-Mont Fleuri	"	445,696
Davos-Filisur (Rhätische Bahn)	"	6,410,271
Birsigthalbahn: Flühen-Rodersdorf	"	500,368

c. Ausgaben für Linien, die Ende 1910 noch im Bau standen oder deren Kosten noch nicht auf den Bankkonto getragen waren:

Bundesbahnen, Rickenbahn	Fr. 1,164,292
Pruntrut-Bonfol, Bonfol-Grenze	" 292,382
Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, Frutigen-Brig	" 22,980,787
Montreux-Berner Oberland-Bahn, Zweisimmen-	
Lenk	" 549,926
Rhätische Bahn, Ilanz-Disentis	" 1,293,584
Bervers-Schuls	" 2,299,878
Veveysans, Ch. d. fer, Blonay-Les Pleiades . .	" 380,513
Jungfraubahn, Eismeer-Jungfrauoch	" 1,158,903

Erneuerungsfonds. Nachdem der Bundesrat am 10. Januar 1911 die auf dem Wege der Verständigung vereinbarten Einlageansätze für die Normalspurbahnen genehmigt hatte, konnte er am 24. Januar auch die Dotierungsnormen für 17 Schmalspur- und Zahnradbahnen gutheissen. Die gruppenweise konferenzielle Erörterung über die für die Berechnung der Einlagen massgebenden Faktoren (Erstellungskosten, Altwerte, Arbeitslöhne und Gebrauchszeiten) wurde weitergeführt. Am 21. April erfolgten Verhandlungen mit den Vertretern der Tramways-Verwaltungen und am 27. Oktober mit denen der elektrischen Schmalspurbahnen, die jeweils zu einer Verständigung führten. Auf Grund der vereinbarten Normen hatten die beiden Verwaltungsgruppen bis Ende des Jahres die vollständigen Berechnungen dem Eisenbahndepartement zur Nachprüfung einzureichen. Die Vorlage dieser Einlagenberechnungen an den Bundesrat steht bevor.

Seitens der Vertreter des Bundes wurde bei den Verhandlungen den Bahnen, namentlich in den Fällen, wo über die mutmassliche Gebrauchsdauer einzelner Einrichtungen noch nicht genügende Erfahrungen vorlagen, möglichstes Entgegenkommen gezeigt. Es durfte dies um so eher geschehen, als vorbehalten wurde, die Berechnungsgrundlagen nach Ablauf von 10 Jahren wieder auf ihre Richtigkeit zu prüfen.

Den Verwaltungen der Dampfbahnen wurde Ende Oktober die weitere Aufgabe gestellt, auf Grund der festgesetzten Einlageansätze den gesetzmässigen Sollbestand ihres Erneuerungsfonds zu berechnen. Die bezüglichen Aufstellungen liegen von der Mehrzahl der Verwaltungen vor und bedürfen nun ebenfalls noch der Prüfung und Gutheissung.

Zu amortisierende Verwendungen. Unter diesem Titel weisen die Aktiven der Bahnbilanzen Ausgabenbeträge nach, die nicht auf Baukonto getragen werden dürfen oder von ihm abgeschrieben werden mussten. Der Ersatz der Posten geschieht in der Regel ratenweise aus den Jahreserträgen.

Im Jahre 1910 ergaben sich auf dem Amortisationskonto für alle Bahnen folgende Veränderungen und Schlussbestände:

	Neubelastungen pro 1910 Fr.	Abschreibungen pro 1910 Fr.	Bestand Ende 1910 Fr.
Normal-, Schmalspur- und Zahnradbahnen	1,561,795	5,438,050	33,651,983
Tramways	252,509	7,230,759	546,954
Drahtseilbahnen	312,447	63,982	806,307
Zusammen 1910	2,126,751	12,732,791	35,005,244
1909	9,620,473	1,674,188	45,611,284
1908	1,804,411	1,678,606	37,664,999

Bei den Zuwachsposten sind als Hauptbeträge inbegriffen: Fr. 355,123 für untergegangene Anlagewerte bei den Bundesbahnen und Fr. 275,605 als Auslagen der Bahn Martigny-Orsières für den Erwerb der Konzession, die Geldbeschaffung etc.

Bedeutende Abschreibungen haben die Bundesbahnen mit Fr. 1,229,521 und die Gesellschaft der Tramways électriques in Genf mit Fr. 6,728,694 vorgenommen. Der letztgenannte Betrag hängt mit einer Bereinigung der Bilanz zusammen, die infolge der Abschreibung von Fr. 8,000,000 auf dem Aktienkapital möglich geworden ist. Bei der Gotthardbahn bestanden noch Verluste im Betrage von Fr. 3,554,691, die in der Abschreibung für 1910 inbegriffen sind.

b. Reingewinn der Privatbahnen.

Auf unsere Berichte zu den Postulaten der Bundesversammlung betreffend die Berechnung des Reingewinns der Privatbahnen hatte der Ständerat am 4. November 1910 Beschluss gefasst. Die nationalrätliche Kommission hielt über den Gegenstand erstmals am 20./21. Februar 1911 Beratung und gelangte dabei zu vorläufigen Schlüssen. Sie wünschte über einzelne Punkte noch nähere Untersuchung durch die Bundesbehörde und erhielt im Monat Mai einen Nachtragsbericht des Bundesrates. Eine zweite Kommissionssitzung fand am 21./22. November statt. Sie gab zu weiteren Anfragen an das Eisenbahndepartement Anlass.

c. Konzessionsgebühren.

Die auf Grund der Rechnungsergebnisse des Jahres 1910 angesetzten Gebühren belaufen sich:

für 36 Bahnunternehmungen auf	Fr. 52,750
für 16 Schiffahrtsanstalten auf	„ 13,605
Zusammen pro 1910	Fr. 66,355
1909	„ 83,358
1908	„ 88,812

Von den 11 Automobilunternehmungen wurde eine einzige mit Fr. 214 besteuert. Bei den übrigen und bei 3 Gesellschaften für Aufzüge rechtfertigten die Rechnungsabschlüsse die Erhebung einer Gebühr nicht.

d. Vollziehung des Hülfskassengesetzes.

Organisation der Hülfskassen. Der in den früheren Berichten wiederholt erwähnte Rekurs der Gotthardbahn gegen die bundesrätliche Festsetzung des Fehlbetrages der Hülfskasse ist mit dem Rückkaufsprozess erledigt worden. Das von der Expertenkommission festgesetzte Defizit von Fr. 4,004,203 wurde von der Rückkaufsumme abgezogen und der Hülfskasse zugewiesen.

Im Sinne des Hülfskassengesetzes wurden geprüft und endgültig behandelt: Die Statuten von sieben für das Personal neu gegründeten Hilfsinstituten, die revidierten Statuten von zwei bereits vorhandenen Anstalten und acht versicherungstechnische Bilanzen von Pensionskassen.

Um der Vorschrift der Konzession zu genügen, haben sechs neue Eisenbahnunternehmungen, zwei Dampfschiff- und zwei Automobilgesellschaften das Personal bei öffentlichen Krankenkassen gegen Krankheit versichert und zu seinen Gunsten einen Teil der statutenmässigen Beiträge übernommen. Einige andere Unternehmungen, die für das Personal eigene Krankenkassen einrichten wollen, unterstützen es vorläufig aus der Betriebskasse.

Jahresrechnungen. Im Berichtsjahre sind die Jahresrechnungen und Bilanzen pro 1910 von 130 Hilfsinstituten der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vorgelegt, nach Gesetz und Statuten geprüft und genehmigt worden. Über den Verkehr und die Bestände sämtlicher Hilfsinstitute pro 1910 machen wir folgende summarische Angaben:

Beiträge der Mitglieder	Fr.	3,940,551
Beiträge der Verwaltungen	„	5,755,254
Sonstige Einnahmen	„	4,316,376
Summe der Einnahmen	Fr.	<u>14,012,181</u>
Unterstützungen	Fr.	5,516,411
Rückerstattungen an die Mitglieder	„	388,212
Sonstige Ausgaben	„	97,649
Summe der Ausgaben	Fr.	<u>6,002,272</u>
Einnahmen-Überschuss	Fr.	8,009,909
Wertbestände auf Ende 1909	„	<u>95,569,597</u>
Wertbestände auf Ende 1910	Fr.	103,579,506
Von den Verwaltungen zu ersetzende Fehlbeträge der Pensions- und Hülfskassen	„	<u>29,046,306</u>
Gesamtbestände auf Ende 1910	Fr.	<u>132,625,812</u>

Die nachstehende Tabelle gibt auf Ende 1910 die übliche Übersicht der Bilanzen für die Hülfskassen, die der Invaliditäts- oder Alters- und Todesversicherung dienen.

Bilanzen der Hilfskassen auf Ende 1910.

Bezeichnung der Hilfskassen	Letzte Deckungs- kapital- berechnung auf Ende	Wertbestände	Defizite	Deckungs- kapital
1. Bundesbahnen:		Fr.	Fr.	Fr.
a. Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1910	78,272,570	24,271,093	102,543,663
b. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der ehemaligen Gotthardbahn	1908	13,085,044	4,310,150	17,395,194
c. Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter	1910	1,059,919	—	1,059,919
2. Emmentalbahn: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1907	628,040	—	628,040
3. Jura Neuchâtelais: Pensions- und Hilfskasse der Angestellten und Arbeiter	1907	734,119	116,993	851,112
4. Langenthal-Huttwil und Huttwil-Wolhusen: Hilfs- und Pensionskasse der Beamten und Angestellten	1910	211,390	12,320	223,710
5. Seetalbahn: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1908	271,057	—	271,057
6. Thunerseebahn und Bern-Neuenburg-Bahn: Pensions- und Hilfskasse der Angestellten und Arbeiter	1906	881,155	36,972	918,127
7. Martigny-Châtélard: Pensions- und Hilfskasse der Angestellten und Arbeiter	1909	32,741	5,822	38,563
Transport		95,176,035	28,753,350	123,929,385

Bilanzen der Hilfskassen auf Ende 1910.

Bezeichnung der Hilfskassen	Letzte Deckungs- kapital- berechnung auf Ende	Wertbestände	Defizite	Deckungs- kapital
		Fr.	Fr.	Fr.
Transport		95,176,035	28,753,350	123,929,385
8. Montreux-Oberland bernois: Pensions- und Hilfskasse der Angestellten und Arbeiter	1909	90,363	10,044	100,407
9. Rhätische Bahn: Pensions- und Hilfskasse der Angestellten	1907	1,461,490	—	1,461,490
10. Yverdon-S ^e Croix: Pensions- und Hilfskasse der Angestellten und Arbeiter	1910	75,626	—	75,626
11. Rigibahn: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1910	283,373	38,676	322,049
12. Berner städtische Strassenbahnen: Pensionskasse der städtischen Beamten und Angestellten	1909	358,606	—	358,606
13. Lausanne, Tramways: Hilfskasse für die Angestellten	1907	335,870	—	335,870
14. St. Gallen städtische Trambahn: Hilfskasse der städtischen Beamten und Angestellten	1908	371,720	—	371,720
15. Vierwaldstättersee: Unterstützungs- und Pensionskasse der Angestellten	1907	1,022,192	96,888	1,119,080
16. Thuner- und Brienersee: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1910	427,088	147,348	574,436
Total		99,602,363	29,046,306	128,648,669

Weitere Einzelheiten über die Rechnungsergebnisse enthält die schweizerische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1910.

e. Sicherstellung des Hilfsfonds und der Barkautionen des Eisenbahnpersonals.

Die Eisenbahnen allein besaßen auf Ende 1910 120 Hilfsinstitute mit einem Wertbestand von Fr. 101,218,478; davon waren Fr. 512,440 oder 0,51 % noch nicht im Sinne des Gesetzes vom Vermögen der Bahneigentümer ausgeschieden.

An Barkautionen hatte das Eisenbahnpersonal auf Ende des Jahres Fr. 600,245 hinterlegt; davon fanden sich noch Fr. 7430 oder 1,18 % in den Passiven der Bahngesellschaften eingeschlossen. Bei 30 Gesellschaften hat das Personal nur Bürgschaften zu leisten, und bei 86 Verwaltungen wird vom Personal gar keine Kaution verlangt.

f. Versicherungsverträge gegen Unfall.

Die Drahtseilbahngesellschaften haben in gleicher Weise, wie früher die Sekundärbahnen, einen Unfallversicherungsverband gegründet, der auf Gegenseitigkeit beruht und die Versicherung gegen die finanziellen Folgen der Unfälle zu günstigen Bedingungen ermöglicht. Ausserdem ist vom Verbands eine Rückversicherung abgeschlossen worden. Diese Anordnungen werden als ausreichend angesehen.

Im Jahre 1910 haben ferner 40 Unternehmungen 76 Unfallversicherungsverträge im Sinne der Konzessionsvorschriften vorgelegt. Hiervon bezogen sich acht Policen auf die Erneuerung der Versicherung der Reisenden und des Personals von fünf Bahngesellschaften, zwölf Verträge auf die Versicherung der Reisenden und des Personals von sechs neu eröffneten Bahnen, 34 Policen auf die Haftpflichtversicherung von 17 Dampfschiffunternehmungen, neun Verträge auf die Versicherung der Reisenden und des Personals bei vier Automobilgesellschaften und 13 Policen auf die Baupersonalversicherung bei acht noch nicht eröffneten Bahnen.

g. Eisenbahnstatistik.

Im Januar 1911 erschien der 37. Band mit den statistischen Angaben für 1909. Der Band für das Jahr 1910 wird bis Mitte Februar 1912 fertiggestellt sein.

Die vor einigen Jahren auf Antrag des Zentralamtes für internationalen Eisenbahntransport bei den europäischen Staaten angeregte Konferenz zur Beratung der Erstellung einer internationalen Eisenbahnstatistik ist noch nicht zustande gekommen, da einer der Staaten sich zu dem Vorschlage immer noch nicht ausgesprochen hat.

E. Starkstromkontrolle.

Die Gesamtzahl der dem Starkstrominspektorate im Jahre 1911 eingereichten Vorlagen beträgt 2070 (im Vorjahre 2127). Von diesen beziehen sich 1491 (1473) auf Leitungsanlagen und 579 (654) auf Maschinen, Transformatoren oder Schaltanlagen.

Von den Vorlagen für Leitungen entfallen 476 (460) auf Hochspannungsanlagen und 904 (990) auf Niederspannungsnetze oder Erweiterungen solcher. 25 (23) Eingaben beziehen sich auf Tragwerke besonderer Art.

Die Vorlagen für Maschinenanlagen haben bei 23 (23) Eingaben neue Zentralen für Stromerzeugung oder Umbauten und Erweiterungen solcher zum Gegenstand. Unter diesen befinden sich 15 (16) Anlagen für eine Leistung von mehr als 200 Kilowatt, worunter 4 (4) auf Neuanlagen und 11 (12) auf Erweiterungen von bestehenden Anlagen entfallen. 469 (560) Vorlagen beziehen sich auf Transformatorstationen mit zusammen 548 (687) Transformatoren. Diese dienen in 478 Fällen zur Speisung von Ortsnetzen und in 70 Fällen zum Betriebe industrieller Etablissements oder zu internen Zwecken der Elektrizitätsunternehmungen.

Für die Inspektion der fertigen Anlagen an Ort und Stelle waren insgesamt 590 (690) Tage erforderlich und für die Augenscheine vor Erstellung der Anlagen mussten 152 (140) Tage aufgewendet werden.

Die Kontrolltätigkeit wickelte sich im allgemeinen glatt ab. Es mussten weder Bussenanträge vom Starkstrominspektorat gestellt werden, noch sind Rekurse gegen Verfügungen desselben beim Eisenbahndepartement anhängig gemacht worden.

Die Bearbeitung der Statistik der Starkstromanlagen in der Schweiz wurde wie bisher durch das Generalsekretariat des Schweizerischen elektrotechnischen Vereins unter Mitwirkung des Starkstrominspektorates durchgeführt. Die Ergebnisse werden

in einem demnächst als Beilage des Bulletins des Schweizerischen elektrotechnischen Vereins erscheinenden umfangreichen Bande zusammengestellt.

Von den 18 Expropriationsgesuchen, die im Berichtsjahre eingelaufen sind, wurden 10 durch Erteilung des Expropriationsrechtes vom Bundesrat erledigt. 4 Gesuche wurden zurückgezogen, 2 konnten wegen Unvollständigkeit der Akten nicht behandelt werden und bei 2 weiteren Gesuchen steht der Entscheid des Bundesrates noch aus. Ausserdem fanden die 6 aus dem Vorjahre noch rückständigen Expropriationsgesuche im Berichtsjahre ihre Erledigung.

Es sind im abgelaufenen Jahre dem Starkstrominspektorat 46 (54) durch elektrischen Strom verursachte Unfälle zur Kenntnis gelangt, von denen insgesamt 51 (57) Personen betroffen wurden. Die Betroffenen gehören in 18 (22) Fällen dem eigentlichen Betriebspersonal, in 12 (25) Fällen dem übrigen Personal der Starkstromunternehmungen an. In 16 (10) Fällen wurden Drittpersonen betroffen. Die Zahl der betroffenen Drittpersonen beläuft sich auf 21 (10), worunter 5 einem einzigen Unfälle beim Aufrichten eines Zirkuszeltes unter einer Hochspannungsleitung zum Opfer fielen, weil man es dabei an der nötigen Vorsicht hatte fehlen lassen. Von den übrigen Unfällen bei Drittpersonen sind 4 durch grobes Selbstverschulden verursacht worden, indem Unbefugte Leitungsmasten erkletterten und die Drähte berührten. Die Mehrzahl der Unfälle beim Personal der elektrischen Unternehmungen ist auch im Berichtsjahre wieder auf momentane Unvorsichtigkeit, zum Teil in Verbindung mit mangelhafter Instruktion oder Beaufsichtigung des Personales, zurückzuführen.

35 (34) Unfälle entstanden durch Berührung von Hochspannungsanlagen, von diesen verliefen 21 (15) tödlich. In 11 (19) Fällen erfolgten Unfälle durch Berühren von Niederspannungsanlagen, worunter 4 (11) den Tod der Verunglückten zur Folge hatten. Von den 16 Fällen, in denen Wiederbelebungsversuche angestellt wurden, waren drei von Erfolg begleitet.

Die eidgenössische Kommission für elektrische Anlagen hat im Berichtsjahre acht Sitzungen behufs Prüfung der ihr gemäss Art. 19 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 überwiesenen Geschäfte abgehalten.

II. Postverwaltung.

I. Allgemeines.

Im Jahre 1911 ist das finanzielle Ergebnis der schweizerischen Postverwaltung folgendes:

Einnahmen	Fr. 60,439,767. 01
Ausgaben	„ 56,688,392. 89
Reinertrag	<u>Fr. 3,751,374. 12</u>

Der Reinertrag für das Jahr 1910 betrug Fr. 2,568,078. 82. Es ergibt sich somit für 1911 gegenüber 1910 eine Vermehrung des Reinertrages um Fr. 1,183,295. 30.

Der Voranschlag, mit Inbegriff eines Nachkredits von Fr. 437,000, sah einen Reinertrag von Fr. 527,860 vor. Das Rechnungsergebnis stellt sich demgemäss um Fr. 3,223,514. 12 günstiger als der Voranschlag. Dieser Mehrertrag setzt sich aus den nachstehenden Abweichungen vom Voranschlag zusammen:

Mehreinnahmen	Fr. 1,688,767. 01
Minderausgaben	„ 1,534,747. 11

Total	<u>Fr. 3,223,514. 12</u>
-------	--------------------------

Für das Nähere erlauben wir uns, uns auf die Beilage 1, Übersicht der finanziellen Ergebnisse der Postverwaltung im Jahre 1911, zu beziehen. Das genannte erfreuliche Ergebnis ist, wie hiernach weiter ausgeführt wird, mit Bezug auf die Vermehrung der Einnahmen durch den im allgemeinen guten Geschäfts-

gang, die günstige Witterung während des Sommers und den dadurch beeinflussten Fremdenverkehr, sowie auch durch den immer mehr zunehmenden Wintersport und in gewissem Masse durch die im neuen Postgesetz festgelegte Einschränkung der Portofreiheit verursacht worden. Es ergibt sich dies aus der nachstehend erwähnten grossen Zunahme in der Zahl der beförderten Sendungen gegenüber dem Vorjahre. Die Ersparnisse in den Ausgaben sind zurückzuführen auf die zusehends zur Geltung kommenden, seit einiger Zeit durchgeführten Vereinfachungen im Betrieb und durch entsprechendes Masshalten in den Ausgaben.

Die Stückzahl der hauptsächlichsten Postgegenstände hat sich gegenüber dem Vorjahre für den In- und Auslandverkehr bei einer Gesamtstückzahl

von 191,726,529 Briefen	vermehrt um 13,663,494
„ 109,549,996 Postkarten	„ „ 7,251,719
„ 82,470,916 Drucksachen	„ „ 8,377,973
„ 184,731,927 Zeitungen (nur Inland- verkehr)	„ „ 1,039,722
„ 3,062,301 internationale Postan- weisungen	„ „ 174,425
„ 6,550,107 Postcheckeinzahlungen	„ „ 1,226,388
„ 3,045,470 Einzugsmandaten	„ „ 196,435
„ 37,751,984 Paketen	„ „ 2,022,281

Eine Verminderung hat sich dagegen bei einer Gesamtstückzahl von 5,991,885 bei den internen Postanweisungen um 357,422 ergeben.

Eine grosse Vermehrung weisen die Briefe, Postkarten und Drucksachen auf. Die Zunahme der Briefe ist erheblich grösser, als sie im Jahre 1910 gegenüber 1909 gewesen ist, wo sie 5,841,731 Stück betragen hat. Diese Erscheinung dürfte, insoweit sie nicht durch Zufälligkeiten während der Zählungsperiode verursacht ist, namentlich auf einen regeren Geschäftsverkehr als im Vorjahre zurückzuführen sein. Die Vermehrung der Postkarten, die gegenüber dem Vorjahre ebenfalls wesentlich stärker ist (1910 gegenüber 1909 4,403,497), ist in der Hauptsache unzweifelhaft dem durch die günstige Witterung während des Sommers gesteigerten Fremdenverkehr und dem in steter Entwicklung sich befindenden Wintersport verbunden mit dem dadurch entstandenen Mehrversand von Karten mit Bilderschmuck zuzuschreiben. Die Drucksachen haben eine Vermehrung dadurch

Schweizerische Postverwaltung.

Übersicht

der

finanziellen Ergebnisse der Postverwaltung im Jahre 1911 und Vergleichung mit dem Vorjahr und dem Voranschlag.

Rechnungsrubriken.	1911.	1910.	Voranschlag 1911, einschliesslich Nachkredite.	Das Ergebnis ist folgendes: gegenüber			
				dem Vorjahre.		dem Voranschlag für 1911, einschliesslich Nachkredite.	
				Mehr.	Weniger.	Mehr.	Weniger.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. Einnahmen.							
1. Reisende	2,392,276. 45	2,267,766. 90	2,288,000. —	124,509. 55	—	104,276. 45	—
2. Wertzeichen	50,071,168. 24	47,032,344. 39	49,570,000. —	3,038,823. 85	—	501,168. 24	—
3. Zeitschriften	1,780,851. 75	2,091,760. 21	1,550,000. —	—	310,908. 46	230,851. 75	—
4. Briefposttransit	325,085. 46	343,823. 17	300,000. —	—	18,737. 71	25,085. 46	—
5. Abrechnungen mit andern Transportanstalten	2,222,698. 03	2,255,448. 11	1,900,000. —	—	32,750. 08	322,698. 03	—
6. Besondere Gebühren	1,133,994. 10	1,038,301. 75	1,033,500. —	95,692. 35	—	100,494. 10	—
7. Konzessionsgebühren	997. 90	783. 55	800. —	214. 35	—	197. 90	—
8. Bussen	1,779. 60	1,878. 30	1,500. —	—	98. 70	279. 60	—
9. Kursdifferenzen und Zinsen	117,574. 37	87,012. 56	120,000. —	30,561. 81	—	—	2,425. 63
10. Untermiete von Lokalen	492,401. 15	430,396. 45	435,000. —	62,004. 70	—	57,401. 15	—
11. Besoldungsbeiträge	243,282. 61	234,390. 85	240,000. —	8,891. 76	—	3,282. 61	—
12. Erlös aus verkauftem Material	104,688. 78	89,766. 10	74,500. —	14,922. 68	—	30,188. 78	—
13. Vermehrung des Betriebsmaterials	1,309. 77	16,260. 55	10,000. —	—	14,950. 78	—	8,690. 23
14. Postcheck- und Giroverkehr	1,514,510. 94	1,155,720. 32	1,200,000. —	358,790. 62	—	314,510. 94	—
15. Verschiedenes	37,147. 86	30,851. 92	27,700. —	6,295. 94	—	9,447. 86	—
	60,439,767. 01	57,076,505. 13	58,751,000. —	3,740,707. 61	377,445. 73	1,699,882. 87	11,115. 86
				377,445. 73		11,115. 86	
Mehreinnahmen 1911 gegenüber 1910				3,363,261. 88			
Mehreinnahmen 1911 gegenüber dem Voranschlag						1,688,767. 01	
B. Ausgaben.							
I. Besoldungen und Vergütungen	36,464,202. 05	35,457,673. 52	37,304,000. —	1,006,528. 53	—	—	839,797. 95
II. Inspektionen und Dienstreisen	82,439. 85	74,663. 75	80,000. —	7,776. 10	—	2,439. 85	—
III. Bureaukosten	1,409,365. 86	1,432,828. 82	1,585,000. —	—	23,462. 96	—	175,634. 14
IV. Dienstkleidung	860,862. 46	845,432. 33	926,500. —	15,430. 13	—	—	65,637. 54
V. Lokale	2,706,095. 01	2,632,031. 44	2,770,000. —	74,063. 57	—	—	63,904. 99
VI. Mobiliar und Bureaugerätschaften	345,199. 79	299,353. 60	350,000. —	45,846. 19	—	—	4,800. 21
VII. Fuhrwesen- und Rollmaterial	1,341,215. 12	1,320,491. 17	1,613,000. —	20,723. 95	—	—	271,784. 88
VIII. Transportkosten	10,464,996. 55	9,660,724. 55	10,519,000. —*	804,272. —	—	—	54,003. 45
IX. Wertzeichenfabrikation	306,186. 15	320,412. 90	350,000. —	—	14,226. 75	—	43,813. 85
X. Einlage in den Unfallversicherungsfonds der Post- verwaltung	100,000. —	100,000. —	100,000. —	—	—	—	—
XI. Entschädigungen für Verluste etc.	19,214. 70	17,741. 45	40,000. —	1,473. 25	—	—	20,785. 30
XII. Kursdifferenzen und Zinsen	39,919. 07	30,850. 20	40,000. —	9,068. 87	—	—	80. 93
XIII. Briefposttransit	—	2,305. 12	15,000. —	—	2,305. 12	—	15,000. —
XIV. Saldozahlungen und Rückvergütungen	2,098,297. 22	1,899,756. 51	2,060,000. —	198,540. 71	—	38,297. 22	—
XV. Postcheck- und Giroverkehr, Zinsen	151,104. 20	117,667. 98	160,000. —	33,436. 27	—	—	8,895. 80
XVI. Verzinsung des Betriebsmaterials	255,927. 20	255,276. 80	261,440. —	650. 40	—	—	5,512. 80
XVII. Verminderung des Betriebsmaterials	—	—	—	—	—	—	—
XVIII. Porti und Provisionen	27,185. 33	25,113. 43	28,000. —	2,071. 90	—	—	814. 67
XIX. Prozesse und Expertisen	4,162. 50	3,314. 08	5,000. —	848. 42	—	—	837. 50
XX. Verschiedenes	12,019. 83	12,788. 66	16,200. —	—	768. 83	—	4,180. 17
	56,688,392. 89	54,508,426. 31	58,223,140. —	2,220,730. 24	40,763. 66	40,737. 07	1,575,484. 18
				40,763. 66			40,737. 07
Mehrausgabe 1911 gegenüber 1910				2,179,966. 58			
Minderausgabe 1911 gegenüber dem Voranschlag							1,534,747. 11
C. Abschluss.							
Einnahmen	60,439,767. 01	57,076,505. 13	58,751,000. —	*) Nachkredit Fr. 437,000. —			
Ausgaben	56,688,392. 89	54,508,426. 31	58,223,140. —				
Reinertrag	3,751,374. 12	2,568,078. 82	527,860. —				
Mehr-Reinertrag 1911 gegenüber 1910	1,183,295. 30						
Mehr-Reinertrag 1911 gegenüber dem Voranschlag, einschliesslich Nachkredite			3,223,514. 12				

erfahren, dass auf Grund von Art. 31 des auf Anfang des Berichtsjahres in Kraft getretenen neuen Postgesetzes die Veröffentlichungen, die bloss Geschäfts- und Reklamezwecken dienen, nicht mehr zur Zeitungstaxe befördert werden können. Deren Versand musste deshalb zur Drucksachentaxe erfolgen. Ein grosser Teil der Vermehrung, die die des Vorjahres wesentlich übersteigt (1910 gegenüber 1909 2,198,829), dürfte indessen auf Rechnung des guten Geschäftsganges zu setzen sein. Sie würde offenbar noch grösser gewesen sein, wenn nicht durch die Bestimmungen des neuen Postgesetzes (Art. 15) der Versand von Lotterieranzeigen wesentlich erschwert worden wäre.

Die Zahl der Zeitungen hat in erheblich geringerem Masse als im Vorjahre (1910 gegen 1909 9,377,226) zugenommen. Diese Minderzunahme ist hauptsächlich dem bei den Drucksachen erwähnten Umstande zuzuschreiben. Die Zunahme war im Vorjahre übrigens ausserordentlich gross und es ist zu vermuten, dass infolgedessen im Berichtsjahre ein gewisser Stillstand in der Gründung von neuen Zeitungen oder in der Vermehrung der Abonnentenzahl eingetreten ist. Der Paketverkehr weist wieder eine erfreuliche, wenn auch etwas weniger grosse Zunahme als im Vorjahre auf (1910 gegenüber 1909 2,271,783).

Die Zahl der inländischen Postanweisungen hat sich gegenüber dem Vorjahre um 357,422 vermindert, was auf die Entwicklung des Checkverkehrs zurückzuführen ist; die der Check-einzahlungen weist dagegen gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von 1,226,388 auf.

Besonders zu erwähnen ist noch, dass durch das Inkrafttreten der im Postgesetze enthaltenen neuen Bestimmungen betreffend die Portofreiheit, die deren Einschränkung bezwecken, eine merkliche Verminderung der portofreien uneingeschriebenen Briefpostsendungen eingetreten ist. Gegenüber dem Jahre 1910 ergibt sich bei einer Gesamtzahl von 13,935,746, eine Verminderung von 4,349,431 Sendungen. Dagegen wurden 642,465 mit Postfreimarken frankierte Gegenstände der Wohltätigkeitsanstalten versandt. Bei Berücksichtigung dieser letzten Sendungen ist immerhin noch eine Verminderung von 3,706,966 portofreien Sendungen zu verzeichnen, während die Vermehrung der portofreien Briefpostsendungen unter der Herrschaft des alten Postgesetzes im Jahre 1910 gegenüber dem Vorjahr 228,945 Stück betrug.

Der in den Beilagen II und III enthaltene Auszug aus der Statistik der Postverwaltung gibt näheren Aufschluss über den

Verkehr der einzelnen Dienstzweige im Jahre 1911 gegenüber dem Vorjahre.

II. Vorlagen an die Bundesversammlung und Erlasse derselben.

1. Die Ausführung des auf 1. Januar 1911 in Kraft getretenen Bundesgesetzes betreffend das schweizerische Postwesen, vom 5. April 1910 (A. S. n. F. XXVI, 1015), hat im allgemeinen ohne erhebliche Anstände vollzogen werden können. Einige Schwierigkeiten hat einzig die Durchführung der neuen Bestimmungen über die Portofreiheit, wodurch eine Beschränkung in deren Inanspruchnahme eintrat, bereitet. Die meisten Anstände haben sich ergeben:

hinsichtlich der kantonalen und Gemeindeunternehmungen mit wirtschaftlichem oder Erwerbszweck, d. h. die Feststellung, welche Unternehmungen unter diesen Begriff zu fallen haben und in welchem Umfange ihnen allenfalls die Portofreiheit noch zustehe;

in bezug auf Schulangelegenheiten, wobei hauptsächlich das Verbot der Abtretung der Portofreiheit an untergeordnete durch das Gesetz nicht bezeichnete Organe in Frage kam;

in bezug auf die Anwendung des Begriffes einer Amtsstelle oder Gemeindebehörde. Hier handelte es sich u. a. hauptsächlich um die von Kommissionen, Sachverständigen und Kommissären der Eidgenossenschaft, der Kantons-, Bezirks-, Kreis- und Gemeindebehörden in Anspruch zu nehmende Portofreiheit und a. m.

Alle diese Verhältnisse konnten in zufriedenstellender Weise durch weitherzige Auslegung der Gesetzesbestimmungen geordnet werden, so dass nunmehr auch in dieser Richtung die Ausführung der gesetzlichen Bestimmungen gesichert ist (s. Näheres unter Abschnitt III, Ziff. 1 hiernach).

2. Die Frage der Einführung der Postsparkassen in der Schweiz (s. Geschäftsbericht von 1910, Abschnitt II, Ziffer 3) ist im Jahre 1911 dadurch weiter gefördert worden, dass Entwürfe zu einem Gesetz und zu einer Vollziehungsverordnung betreffend die Postsparkassen ausgearbeitet und diese einer Anzahl Amts- und Dienststellen zur Prüfung und Begutachtung unterbreitet worden sind.

Zur weitem Prüfung der Frage ist beabsichtigt, demnächst eine Expertenkommission, zusammengesetzt aus den verschiedenen Interessentenkreisen einzuberufen.

Auszug aus der Statistik der Postverwaltung.

	Anzahl	
	1911	1910
Postbureaux	1,957	1,953
Postablagen, rechnungspflichtige	1,600	1,563
„ nicht rechnungspflichtige	416	422
Agenturen im Auslande	14	14
Beamte (fest angestellte)	5,278	5,037
Gehülffen, Aspiranten und Lehrlinge	1,066	1,160
Angestellte (Ablagehalter, Briefträger, Kondukteure etc.), ohne Aushelfer	8,540	8,246
Angestelltenaushelfer, ständig verwendete	598	693
Zahl der beförderten Reisenden	1,877,497	1,862,014
Briefpost:		
Interner Verkehr:		
Briefe	164,090,056	152,241,866
Postkarten	88,288,456	81,987,886
Drucksachen	67,062,703	59,220,802
Warenmuster	1,477,836	1,463,725
Zeitungen	184,731,927	183,692,205
Rekommandierte Briefpostsendungen	5,906,039	5,449,710
Zahlungsbefehle und Konkursandro-		
hungen	352,222	348,138
Gerichtliche Akten	73,832	69,816
Verkehr mit dem Auslande:		
Briefe Versand	27,636,473	25,821,169
Postkarten „	21,261,540	20,310,391
Drucksachen „	15,408,213	14,872,141
Warenmuster „	1,572,565	1,605,597
Zeitungen „	2,096,652	2,094,183
Geschäftspapiere „	236,560	221,679
Rekommandierte Briefpost-		
gegenstände „	2,156,442	2,054,219

		1911		1910	
		Anzahl	Wert oder Betrag	Anzahl	Wert oder Betrag
			Fr.		Fr.
Postanweisungen:					
Interner Verkehr		5,991,885	646,292,330	6,349,307	617,279,746
Verkehr mit dem Auslande	{ Versand	1,935,184†	88,580,127†	1,810,703	81,019,328
	{ Empfang	1,127,117	69,559,042	1,077,238	65,123,364
Paketpost:					
Interner Verkehr		29,995,588	1,430,736,603	28,296,166	1,477,195,003
Verkehr mit dem Auslande (einschl. Post- stücke — colis postaux)	{ Versand	2,342,597	106,975,991	2,193,790	97,718,334
	{ Empfang	3,859,378	57,443,624	3,709,889	57,083,756
	{ Transit	1,554,421	30,005,478	1,529,858	33,710,390
Nachnahmen:					
Interner Verkehr		12,610,785	95,049,720	12,537,956	90,206,200
Verkehr mit dem Auslande	{ Versand	359,395	7,521,330	360,864	7,024,531
	{ Empfang	466,425	9,557,538	444,786	9,478,508
Einzugsmandate:					
Interner Verkehr		2,868,286	218,483,015	2,725,719	187,116,310
Verkehr mit dem Auslande	{ Versand	60,476	—	25,218	—
	{ Empfang	116,708	5,479,138	98,098	5,047,589
Postcheck- und Giroverkehr	{ Gutschriften	7,451,965	2,048,496,632	5,979,011	1,651,122,281
	{ Lastschriften	1,815,149	2,042,298,876	1,421,129	1,646,479,975

† Vorläufiger Abschluss.

3. Mit Nachtragsbotschaft vom 29. November 1910 (Bundesblatt 1910, V, 601) hat der Bundesrat den eidgenössischen Räten ein neues Projekt für die Erstellung eines Post- und Telegraphengebäudes in Aarau vorgelegt im Kostenvoranschlag von Fr. 1,180,000 (s. Geschäftsbericht 1910, II, 7).

Mit Bundesbeschluss vom 15. Dezember 1911 ist dieser Kredit bewilligt worden, sowie ein solcher von Fr. 60,000 für die Bodenkäufe und -Verkäufe, die für die neuprojektierte Platzierung des Gebäudes noch notwendig werden (A. S. n. F. XXVII, 985).

Wir erlauben uns, was die übrigen Postbauten anbetrifft, auf Abschnitt VI „Bauten und Umbauten“ zu verweisen.

4. Der Berichterstatter des Nationalrates hat bei der Beratung über den Geschäftsbericht der Postverwaltung für das Jahr 1910 im Namen der Geschäftsprüfungskommission die Bemerkung gemacht, ob nicht durch bessere Kontrolle den häufigen Defraudationen des Postpersonals entgegengetreten werden könnte.

Es ist allerdings zuzugeben, dass gegenüber früheren Jahren die Zahl der Veruntreuungsfälle bedauerlicherweise etwas zugenommen hat, obwohl mit grösserer Strenge als früher dagegen eingeschritten wird. In allen Fällen von Unterschlagung, Diebstahl, Fälschung von Bundesakten usw. sind die Fehlbaren den Gerichten zur Beurteilung überwiesen und durch diese in der Regel mit empfindlichen Strafen belegt worden.

Die Vermehrung der Fälle steht natürlich im Zusammenhange mit der Vermehrung des Personals, die gegenüber früher infolge der grössern Verkehrszunahme, der Wirkungen des Arbeitsgesetzes und aus andern Ursachen in bedeutend stärkerer Masse eingetreten ist. Seit dem Jahre 1900 hat z. B. die Kopfzahl des Postpersonals um etwa 5000 zugenommen. Der Bestand stellt sich auf Ende 1911 auf 15,477 Mann. Angesichts dieses Umstandes kann nicht gesagt werden, dass sich die Defraudationsfälle in beunruhigender Weise vermehrt hätten. Unterschlagungen, die sich auf bedeutendere Beträge erstreckten, sind im Berichtsjahre übrigens nicht zu verzeichnen. Bei einem so zahlreichen Personal sind immerhin solche bedauerliche Vorkommnisse auch bei der besten Kontrolle leider nicht zu vermeiden.

Was namentlich den Bargeldverkehr betrifft, bei dem Veruntreuungen am meisten vorkommen, wird eine in jeder Beziehung eingehende Kontrolle ausgeübt. Die Postverwaltung ist zudem auf Grund der gemachten Erfahrungen bestrebt, diese

weiter auszubilden und zu verbessern. In gleichem Masse besteht selbstverständlich die nötige Kontrolle in bezug auf die der Post anvertrauten Sendungen überhaupt. Abgesehen von der notwendigen Kontrolle, auf deren fortwährende sorgfältige Ausübung stets hingewirkt wird, legt die Postverwaltung das Hauptgewicht auf die Rekrutierung des Personals, von der Auffassung geleitet, dass ein gewissenhaftes Personal das beste Schutzmittel gegen Veruntreuungen sei.

Im allgemeinen darf wohl gesagt werden, dass die Postverwaltung über ein zuverlässiges Personal verfügt.

5. Das infolge der Botschaft an die Bundesversammlung betreffend die Aufhebung der Amtskauttionen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesverwaltung, vom 31. Oktober 1910 (Bundesbl. 1910, V, 203) erlassene Bundesgesetz, vom 5. Oktober 1911 (Bundesbl. 1911, IV, 336) ist mit der Referendumsfrist bis zum 16. Januar 1912 veröffentlicht worden.

Innert dieser Frist ist das Referendum nicht ergriffen worden.

Das Gesetz wird somit in Kraft erwachsen und dadurch Art. 90 des Bundesgesetzes betreffend das schweizerische Postwesen (A. S. n. F. XXVI, 1015) aufgehoben werden (s. Geschäftsbericht 1910, II, 2). Die Vollziehung des vorgenannten Gesetzes wird ins Jahr 1912 fallen.

6. Infolge der Errichtung einer Fachkommission (Postkommission) durch die Oberpostdirektion (s. Abschnitt III, Ziffer 4, hiernach), sind mehrere Vorschläge für im Interesse des Publikums einzuführende Verbesserungen des Postdienstes gemacht worden. Die Postkommission hat diese Vorschläge eingehend geprüft und der Oberpostdirektion zur Einführung empfohlen. Es handelt sich im wesentlichen um die Einführung folgender Einrichtungen:

- a. Abholung von Postpaketen in der Wohnung des Absenders;
- b. Aufgabe dringender Pakete und eingeschriebener Briefpostsendungen ausserhalb der ordentlichen Schalterstunden;
- c. Einführung von Postlagerkarten zur Vermeidung der Auslieferung von postlagernd adressierten Sendungen an Unberechtigte.

Die Postverwaltung wird voraussichtlich nach weiterem Studium dieser Vorschläge im Falle sein, sie, soweit ein Bedürfnis vorhanden ist, der Verwirklichung entgegenzuführen. Obwohl es

sich hier nicht um eigentliche weitere Dienstzweige im Sinne von Art. 3 des Bundesgesetzes betreffend das schweizerische Postwesen, vom 5. April 1910 (A. S. n. F. XXVI, 1015), sondern vielmehr um neue Taxansätze handelt, so glauben wir doch vor Einführung dieser Neuerungen der h. Bundesversammlung hiervon Kenntnis geben zu sollen.

Die für diese Dienstverrichtungen festzusetzenden Gebühren würden analog den in den Art. 53, 54 und 55 des gleichen Gesetzes genannten Fach-, Bestell- und Lagergebühren vom Bundesrat bestimmt.

III. Wichtigere Erlasse, Abschluss wichtiger Verträge.

Inland.

1. Durch Beschluss vom 30. März 1911 hat der Bundesrat die Art. 146, 152 und 153 der Postordnung, vom 15. November 1910 (A. S. n. F. XXVI, 1125), abgeändert und ergänzt. Diese Artikel betreffen die Portofreiheit und zwar Art. 146: die Portofreiheit der Mitglieder von Behörden und Kommissionen, Art. 152: die kantonalen und Gemeindeunternehmungen mit wirtschaftlichen oder Erwerbszwecken, und Art. 153: portopflichtige amtliche Sendungen. Die Änderungen und Ergänzungen beziehen sich im wesentlichen auf die von den Mitgliedern der Kommissionen der eidgenössischen, kantonalen, Bezirks-, Kreis- und Gemeindebehörden zu beanspruchenden Portofreiheit, den Ausschluss der Verwaltungen des Salzmonopols der Kantone von der Portofreiheit, sowie auf eine bessere Abfassung der Vorschriften über die portopflichtigen amtlichen Sendungen (A. S. n. F. XXVII, 180; siehe auch Abschnitt II, Ziffer 1 hiervor).

Der Bundesrat hat sodann mit Beschluss vom 23. Juni 1911 (A. S. n. F. XXVII, 284) die nachgenannten Bestimmungen der Postordnung (A. S. n. F. XXVI, 1125) abgeändert und ergänzt: Art. 61, Ziff. 2, Art. 112, Ziff. 3, Art. 144, Art. 146, neue Ziffer 4, Art. 147, Ziff. 2, neuer Art. 149^{bis}, Art. 152, Ziff. 1, Art. 153, Ziff. 3, Art. 155, Ziff. 1 und Art. 223, Ziff. 2. Diese Änderungen und Ergänzungen betreffen:

a. Die Frist für die Berechnung der Lagergebühr für Reisegepäck, die in dem Sinne erweitert worden ist, dass die Gebühr erst zu beziehen ist, wenn die Abholung am Ankunftstage oder innert den darauffolgenden 24 Stunden nicht stattfindet, statt innert den nächsten 24 Stunden (Art. 61, Ziff. 2).

b. Die Verlängerung der Einlösungsfrist von 7 auf 14 Tage ist auf sämtliche Nachnahmen, statt nur auf Briefpostnachnahmen, anwendbar bezeichnet worden (Art. 112, Ziff. 3).

c. Durch eine neue Bestimmung ist das Postdepartement ermächtigt worden, im Sinne einer Ausnahme Behörden und Amtsstellen zu gestatten, an Privatpersonen besondere Briefumschläge abzugeben zur Ermöglichung der portofreien Beförderung von Mitteilungen im Dienste der amtlichen Statistik an diese Behörden und Amtsstellen. Daran ist die Bedingung geknüpft, dass die Briefumschläge mit der gedruckten Aufschrift „Amtlich“ und der Angabe des Inhalts, z. B. „Volkszählung“, „Morbiditätsstatistik“, „Handelsstatistik“ versehen seien und ferner, dass auf dem Umschlag die Bezeichnung der empfangenden Behörde oder Amtsstelle mit Vordruck anzubringen sei, z. B.: „Eidgenössisches Statistisches Bureau, Bern“ (Art. 144, neuer Absatz).

d. Durch eine neue Bestimmung ist den von Bundes-, Kantons-Bezirks-, Kreis- und Gemeindebehörden eingesetzten ständigen Sachverständigen und Kommissären die Portofreiheit im gleichen Umfange wie diesen Behörden selbst eingeräumt worden. Den nur vorübergehend von Behörden eingesetzten Sachverständigen und Kommissären ist dagegen die Portofreiheit nur zugestanden im Verkehr mit den Behörden, denen sie Rechenschaft schuldig sind (Art. 146, neue Ziffer 4).

e. Eine neue Bestimmung sieht vor, dass Korrespondenzen portofrei befördert werden können, die in Sachen des gesetzlich organisierten Schiesswesens zwischen den Schiessvereinsvorständen einerseits und den den Schiessvereinen direkt vorgesetzten Mitgliedern der Schiesskommissionen, sowie den Schiessoffizieren und den kantonalen und eidgenössischen Behörden anderseits ausgetauscht werden (Art. 147, Ziffer 2, neuer Absatz).

f. Durch einen neuen Artikel (149^{bis}) ist bestimmt worden, dass die Konkursämter im gleichen Sinne wie die Betreibungsämter Portofreiheit geniessen für die Korrespondenz, die sie in Amtssachen mit den Oberbehörden auswechseln.

g. Unter die Unternehmungen und Anstalten öffentlichen Charakters, deren Hauptzweck ökonomischer Natur ist, oder die einen Gewinn anstreben und die die Portofreiheit nicht beanspruchen können, sind neu eingereiht worden, die „Zeichnungsämter für die Einsetzung der Metallmarken bei Zuchtkälbern“ (Art. 152, Ziffer 1).

h. Unter Art. 153, Ziffer 3, sind die als portopflichtig bezeichneten Postsendungen betreffend „Brandversicherungen“ gestrichen worden, weil diese nach Art. 152, Ziff. 1, der Postordnung überhaupt vom Genusse der Portofreiheit ausgeschlossen sind.

i. Durch neue lit. *f* und *g* zu Art. 155, Ziffer 1, ist das Gewicht der portofreien Sendungen für Mappen mit statistischem Material, die von Zollämtern mit der Abteilung Handelsstatistik der Oberzolldirektion ausgewechselt werden, sowie für Sendungen der genannten Abteilung der Oberzolldirektion, enthaltend handelsstatistische Publikationen (Jahresbände) an amtliche Adressen auf 5 kg und für leere Geldkisten von der eidgenössischen Staatskasse an die Kreispostkassen auf 20 kg ausgedehnt worden.

k. Art. 223, Ziff. 2, ist dahin geändert worden, dass die Wahlbehörde, statt der Bundesrat auf Antrag des Departementsvorstehers, in bezug auf Übernahme von Verwaltungsstellen durch eidgenössische Beamte oder Angestellte Ausnahmen in solchen Fällen gestatten kann, wo es sich um lokale Bestrebungen von vorwiegend gemeinnütziger Art handelt.

l. Mit Beschluss vom 10. November 1911 hat der Bundesrat ferner bewilligt, dass die portofreien Sendungen der kantonalen Behörden, enthaltend die an die Zivilstandsämter abzugebenden Register und Formulare bis 20 kg wiegen können und dementsprechend Art. 155, Ziffer 1, der Postordnung (A. S. n. F. XXVI, 1125) durch Beifügung einer neuen lit. *h* ergänzt (A. S. n. F. XXVII, 973).

2. Seit dem Inkrafttreten des neuen Postgesetzes und der neuen Postordnung (1. Januar 1911) und den dadurch eingetretenen Verschiebungen in den Wahlkompetenzen des Bundesrates, des Postdepartementes und der Oberpostdirektion (siehe Geschäftsbericht von 1910, Abschnitt III, Inland, Ziffer 1, Geschäftsentlastung des Bundesrates) ist angeordnet worden, dass die Wahlen betreffend die Beamten des Postverwaltungsdienstes und der Postbureaux I. und II. Klasse, sowie der Posthalter und der Postablagehalter durch die postamtlichen Verfügungen zur Kenntnis des Postpersonals gebracht werden. Die vom Bundesrat gewählten Beamten werden wie bis anhin im schweizerischen Bundesblatte veröffentlicht.

3. Wie im Geschäftsbericht von 1910 (Abschnitt III, Inland, Ziffer 14) mitgeteilt worden ist, ist die Postverwaltung in der Frage der Vertrauensärzte mit der schweizerischen Ärztekommision in Verbindung getreten.

Die Verhandlungen haben zur Feststellung eines einheitlichen Anstellungsvertrages für Vertrauensärzte der Postverwaltung, sowie der Entschädigungssätze an diese Ärzte geführt, wodurch eine allseitig befriedigende Lösung dieser Angelegenheit ermöglicht wurde.

4. Zum Zwecke tunlichster Vereinfachung und Verbesserung des Betriebsdienstes der Postverwaltung und um dem Postpersonal seine Mitwirkung hierzu in ausgedehntem Masse zu ermöglichen, hat die Oberpostdirektion im Einverständnis mit dem Postdepartement die Schaffung einer Fachkommission (Postkommission) (s. auch Abschnitt II, Ziff. 6 hiervor) beschlossen. Diese Kommission ist ausser dem Oberpostdirektor als Vorsitzenden bestellt worden aus: 4 Beamten der Oberpostdirektion, 3 gradierten Beamten des Betriebsdienstes, 1 Posthalter, 1 Betriebsbeamten vom Verbandschweizerischer Postbeamter und 1 Postangestellten vom Verband eidgenössischer Post-, Telegraphen- und Zollangestellter.

Die Aufgabe der Kommission besteht darin, sowohl von sich aus Verbesserungen oder Vereinfachungen im Betriebsdienst in Vorschlag zu bringen, als auch die nach dieser Richtung aus den Kreisen des Publikums oder des Postpersonals eingehenden Anregungen und Vorschläge zu prüfen und der Oberpostdirektion darüber Bericht und Antrag einzureichen. Im Berichtsjahr ist die Kommission zu zwei Sitzungen einberufen worden. Die erste Sitzung hat am 30. Mai und die zweite Sitzung am 19.—22. September stattgefunden. Für die erste Sitzung lagen 23 und für die zweite 37 Verhandlungsgegenstände vor. Ausser den im Abschnitt II, Ziff. 6, bereits erwähnten Geschäften heben wir die nachstehenden für die Allgemeinheit Interesse bietenden Geschäfte hervor:

- a. Aufhebung der Abstempelung der gewöhnlichen Briefe durch die Ankunftspoststellen;
- b. Ergänzung des Postanweisungsformulars durch einen Quittungsabschnitt.

Die Postkommission hat diesfalls Anträge an die Oberpostdirektion gestellt. Diese wird in der Sache die weiter geeigneten Anordnungen treffen.

5. Auf Grund von Art. 7 des Bundesgesetzes betreffend das schweizerische Postwesen (A. S. n. F. XXVI, 1015) hat der Bundesrat mit Beschluss vom 13. Januar 1911 den privaten

Eilboten-Instituten und den Dienstmännern ausnahmsweise gestattet, sich mit der Vertragung von verschlossenen Briefen, Postkarten und verschlossenen Sendungen bis zum Gewicht von 5 kg im Ortsverkehr zu befassen, sofern diese Beschäftigung nicht ihr Hauptgewerbe, sondern nur einen untergeordneten Bestandteil ihres Geschäftskreises bildet. Dabei hat sich der Bundesrat jedoch ausdrücklich das Recht vorbehalten, diese Ausnahmebestimmung jederzeit aufzuheben, falls die Postverwaltung sich später veranlasst sehen sollte, ihren Expressdienst zu erweitern.

6. In weiterer Ausführung der Verordnung betreffend die Beziehungen der schweizerischen Post- und Telegraphenverwaltung zur eidgenössischen Finanzverwaltung und zur schweizerischen Nationalbank, vom 10. April 1909 (siehe Geschäftsbericht 1910, Abschnitt III, Inland, Ziffer 15), und um ein höheres Zinserträgnis herbeizuführen, ist auf Ende 1911 angeordnet worden, eine Anzahl Poststellen für die Ablieferung von verfügbaren Geldern und für Geldbezüge, statt mit der Kreispostkasse, mit solchen näher gelegenen Poststellen in Verbindung zu setzen, die unmittelbar mit Nationalbankstellen im Verkehr stehen.

7. Die auf 1. Januar 1911 eingeführte samthafte Frankatur der Drucksachen und Warenmuster, die nach dem Innern der Schweiz bestimmt sind (siehe Geschäftsbericht 1910, III, Inland, 4), hat beim Publikum guten Anklang gefunden und wird namentlich von den Geschäftsleuten sehr geschätzt.

Dementsprechend ist von dieser Einrichtung ein ausgedehnter Gebrauch gemacht worden. Im Berichtsjahr erfolgte die Frankatur von 25,773,189 Sendungen auf diese Weise, deren Taxen einen Gesamtbetrag von Fr. 614,854. 44 erreichten.

8. Auf den 1. Juli 1911 ist eine neue Taxmarke zum Taxwerte von 30 Ct. herausgegeben worden, deren Bild das nämliche ist, wie das der auf 1. September 1910 erstellten Neuausgabe der Taxmarken (siehe Geschäftsbericht von 1910, Abschnitt III, Inland, Ziffer 8). Diese neue Taxmarke ist namentlich für die grössern Poststellen mit bedeutenderem Briefverkehr nach dem Ausland bestimmt.

9. Bei der samthafte Frankatur von Drucksachen (siehe Geschäftsbericht von 1910, III, Inland, 4 und Ziffer 7 hiervor), werden eine grosse Zahl von Marken, namentlich der höhern Taxwerte, verwendet und verbleiben, auf Formulare aufgeklebt,

im Besitze der Postverwaltung. Das gleiche ist der Fall in bezug auf die politischen Zeitungen vom Ausland, die auf andere Weise als mit der Briefpost in die Schweiz eingeführt werden und der schweizerischen Drucksachentaxe unterliegen (siehe Postgesetz Art. 25, letzter Absatz). Es erschien geboten, diese abgestempelten Marken, anstatt sie zerstören zu lassen, wie dies bisher geschah, zu verwerten durch Verkauf an Markensammler. Damit liess sich zugleich der Zweck verbinden, das dadurch zu erzielende ganz zufällige Erträgnis dem gemeinnützigen Unternehmen des freiwilligen Hilfskassenfonds des eidgenössischen Personales für Errichtung einer Alters-, Invaliden-, Witwen- und Waisenkasse als Beitrag zuzuwenden.

Der Bundesrat erteilte in diesem Sinne der Oberpostdirektion entsprechende Ermächtigung. Der seit dem Monat Juni 1911 begonnene Verkauf dieser Marken hat bis Ende des Jahre einen Betrag von Fr. 2072.55 ergeben. Das Erträgnis wird auf eine besondere Postcheckrechnung angelegt und zu gegebener Zeit dem genannten Hilfskassenfonds zur Verfügung gestellt werden.

10. Im Auftrage des Bundesfeierkomitees sind auch im Berichtsjahr auf den 1. August Bundesfeierpostkarten herausgegeben worden, deren Verkauf zum Preise von 20 Ct. das Stück von den schweizerischen Poststellen während der Zeit vom 1.—31. August besorgt wurde. Von diesen Karten sind 271,924 Stück abgesetzt worden, d. h. 35,384 Stück weniger als im Vorjahr. Der damit erzielte Reinertrag von zirka Fr. 21,000 wurde dieses Jahr zu gleichen Teilen den beiden schweizerischen Vereinen für Versorgung von schwachsinnigen Blinden und für Krüppelfürsorge zugewendet. Ferner fiel dem Verband schweizerischer Postbeamter entsprechend dem Vertrag mit dem Bundesfeierkomitee für einen im Einverständnis mit der Oberpostdirektion zu bestimmenden gemeinnützigen Zweck 10% vom Bruttoertrag, d. h. ein Betrag von Fr. 5438.48 zu.

11. Die Postverwaltung hat im Berichtsjahr einen Vertrag abgeschlossen betreffend die Vermietung der Pultplätze in den Schalterhallen der Poststellen und der Innenseiten der Schutzdecke der nächstens herauszugebenden Postkartenblocks zu Reklamezwecken.

Die genannten Postkartenblocks sind so gedacht, dass je 10 Postkarten zusammengeheftet und mit einem Umschlag versehen werden. Die Karten werden seitlich zum einzelnen Lostrennen aus dem Block perforiert werden. Vorderhand ist beabsichtigt,

nur Postkarten zu 5 Ct. in Blocks herauszugeben. Der Verkauf eines Blockes von 10 Karten wird zu 50 Ct., also zum Nennwert der Karten erfolgen.

12. Zur Bequemlichkeit des Publikums und auch zum Zwecke den Schalterdienst der Poststellen bei grossem Andrang einiger Massen zu entlasten, beabsichtigt die Postverwaltung in den Schalterhallen der Postgebäude der grössern Städte Automaten für den Wertzeichenverkauf aufstellen zu lassen. Im Laufe des Berichtsjahres sind mit solchen Automaten Versuche vorgenommen worden und diese werden zurzeit noch fortgesetzt.

Voraussichtlich wird das Ergebnis der Versuche nächster Zeit die Anschaffung solcher Automaten gestatten. Im Voranschlag für 1912 ist ein entsprechender Kredit hierfür vorgesehen.

13. Die Zahl der bei den grössern Poststellen in den Städten aufgegebenen Briefpostgegenstände nimmt fortwährend zu und ist derart, dass es wünschbar erscheint, die für deren Abstempelung erforderliche Zeit nach Möglichkeit beschränken und dadurch eine Beschleunigung in der Abfertigung erreichen zu können. Dieses Mittel ist damit geboten, dass anstatt der Abstempelung mit Handstempeln, Stempelmaschinen verwendet würden. Die Postverwaltung hat deshalb im Berichtsjahre Versuche mit Stempelmaschinen gemacht und setzt diese, da verschiedene Angebote vorliegen, dormalen noch fort. Wahrscheinlich wird sie in nächster Zeit in der Lage sein, einige der wichtigsten Bureaux mit solchen Stempelmaschinen ausrüsten zu können.

14. Die gemäss den neuen Vorschriften über die Postsäcke (siehe Geschäftsbericht von 1910, Abschnitt III, Inland, Ziffer 3, lit. f.) vorgesehene veränderte und bedeutend vereinfachte Führung des Sackinventars ist auf 1. Januar 1911 durchgeführt worden. Ferner ist im Berichtsjahre bei sämtlichen Bahnpostkursen das System der Sackflaggen (Herkunfts- und Bestimmungsbezeichnung der Säcke auf abnehmbaren Lederflaggen, statt auf den Säcken selbst) eingeführt worden. Die damit gemachten Erfahrungen haben befriedigt. Die Durchführung dieser Neuerung beim Verkehr der Poststellen unter sich wird im Jahr 1912 erfolgen.

15. Im Laufe des Berichtsjahres sind die erforderlichen Anordnungen zur Bereinigung der Grundbücher, die wegen des Inkrafttretens des neuen Zivilgesetzbuches nötig ist, für die der Postverwaltung gehörenden Liegenschaften getroffen worden. Insoweit dies möglich war, sind diese Bereinigungen durchgeführt

worden. In der grössern Zahl der Fälle wird dies erst im Verlaufe des Jahres 1912 geschehen können.

Die geeigneten Vorkehren zur Wahrung der Interessen des Bundes sind allseitig eingeleitet.

16. Im Jahre 1910 hat der Zentralvorstand des Verbandes schweizerischer Postbeamter um die periodische Auslieferung der Arztzeugnisse zur Erstellung einer Krankheits- und Sterblichkeitsstatistik des Postpersonals ersucht. Die Nützlichkeit einer solchen Statistik ist im Hinblick auf die in Aussicht stehende Schaffung einer Alters-, Invaliden-, Witwen- und Waisenkasse für das eidgenössische Personal unbestritten. Da sich die Arztzeugnisse aber häufig über die intimsten körperlichen und geistigen Zustände der mit Namen genannten Kranken verbreiten, so konnte sich die Postverwaltung nicht zur Auslieferung der Arztzeugnisse verstehen. Sie hat daher, nach Rücksprache mit dem eidgenössischen Versicherungsamt, die Erstellung einer solchen Statistik selbst an die Hand genommen.

Die Statistik erstreckt sich auf das fest angestellte Personal der Oberpostdirektion, der Kreisverwaltungen, der Postbureaux I. und II. Klasse, ferner auf die Postkondukteure, Postaspiranten und Postlehrlinge, sowie auf die Beamten und Angestellten der wichtigern schweizerischen Postagenturen im Ausland.

Im Berichtsjahre entfielen auf 9716 männliche Beamte und Angestellte 5513 Krankheitsfälle mit 102,213 Krankheitstagen, auf 109 weibliche Beamte und Angestellte 72 Krankheitsfälle mit 3373 $\frac{1}{2}$ Krankheitstagen. Im Durchschnitt trifft es auf 100 Beamte und Angestellte 56,84 Krankheitsfälle, worunter allerdings viele leichte Erkrankungen, die jeweilen nur eine Dienstabwesenheit von 1—2 Tagen verursachten. Die Beilage V gibt Aufschluss über die Krankheitsformen und das Alter der Erkrankten.

Gestorben sind von 9716 männlichen Beamten und Angestellten 71 oder 0,78 ‰, von 109 weiblichen Beamten und Angestellten 3 oder 2,75 ‰.

Die Todesursachen und das Alter der Gestorbenen sind aus der Beilage VI ersichtlich.

17. Am 1. Januar des Berichtsjahres ist die neue bundesrätliche „Verordnung betreffend die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern“ in Kraft getreten. Die den Postdienst betreffenden Bestimmungen der neuen Verordnung haben für die Postverwaltung nicht unwesentliche Mehr-

Zahl der Erkrankungen nach Krankheitsformen und dem Alter der Erkrankten.

(Beobachtet wurden 9716 männliche und 109 weibliche Beamte und Angestellte.)

Krankheiten	Im Jahre 1911 entfielen auf das Personal Erkrankungen																													
	Insgesamt		und zwar auf die Altersstufen von Jahren																											
			über 17—20		über 20—25		über 25—30		über 30—35		über 35—40		über 40—45		über 45—50		über 50—55		über 55—60		über 60—65		über 65—70		über 70—75		über 75—80		über 80	
	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich
der Lunge und Atmungsorgane	1241	18	44	—	227	—	205	—	206	—	159	2	130	4	89	2	61	5	53	4	37	1	17	—	11	—	2	—	—	—
des Herzens und der Blutgefäße	114	2	2	—	16	—	12	—	7	—	16	—	11	—	7	1	10	1	15	—	9	—	6	—	3	—	—	—	—	—
des Gehirns	106	7	6	—	26	—	12	—	9	—	15	1	11	1	11	2	7	2	2	—	6	1	1	—	—	—	—	—	—	—
der Verdauungsorgane	799	3	44	—	144	—	176	—	143	1	96	—	64	—	39	—	32	2	33	—	16	—	7	—	3	—	1	—	1	—
der Geschlechts- und Harnorgane	71	1	4	—	9	—	10	—	16	—	9	—	3	—	6	1	3	—	1	—	3	—	5	—	2	—	—	—	—	—
Infektionskrankheiten	639	7	27	—	105	—	127	—	118	—	88	—	63	1	37	2	23	3	24	—	19	—	6	1	—	—	1	—	1	—
Blutkrankheiten	139	3	10	—	26	—	24	—	22	—	13	—	15	1	12	—	4	1	3	1	9	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Altersschwäche	13	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—	3	2	2	—	3	—	—	—
Unglücksfälle	514	3	16	—	91	—	104	—	88	1	77	—	41	—	32	1	25	1	19	—	14	—	4	—	2	—	1	—	—	—
Übrige Krankheiten	1877	26	96	—	323	—	324	—	305	—	237	4	197	3	144	5	95	7	64	4	52	1	27	2	9	—	4	—	—	—
Zahl der Krankheitsfälle beim männl. Personal	5513		249		967		994		914		710		535		377		260		215		169		76		33		12		2	
Zahl der Krankheitsfälle beim weibl. Personal	72		—		—		—		2		7		10		14		22		9		3		5		—		—		—	
Total der Krankheitsfälle	5585		249		967		994		916		717		545		391		282		224		172		81		33		12		2	
Total der Krankheitstage	105,586 ¹ / ₂		3004		14,036 ¹ / ₂		14,222		14,733 ¹ / ₂		13,341 ¹ / ₂		10,360 ¹ / ₂		10,123		7636		5540 ¹ / ₂		6673		3811		1468		601		36	
Beobachtetes männliches Personal			1006		1880		1675		1485		1107		822		619		409		386		196		88		32		10		1	
Beobachtetes weibliches Personal			—		3		4		4		15		21		17		28		8		7		2		—		—		—	
Total des beobachteten Personals			1006		1883		1679		1489		1122		843		636		437		394		203		90		32		10		1	

Zahl der Sterbefälle nach Todesursachen und dem Alter der Gestorbenen.

(Beobachtet wurden 9716 männliche und 109 weibliche Beamte und Angestellte.)

Todesursachen	Im Jahre 1911 sind gestorben																													
	insgesamt		und zwar in einem Alter von Jahren																											
			über 17—20		über 20—25		über 25—30		über 30—35		über 35—40		über 40—45		über 45—50		über 50—55		über 55—60		über 60—65		über 65—70		über 70—75		über 75—80		über 80	
	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	weiblich
Krankheiten																														
der Lunge und Atmungsorgane	25	1	—	—	2	—	4	—	3	—	1	—	4	—	2	1	1	—	2	—	3	—	1	—	2	—	—	—	—	—
des Herzens und der Blutgefäße	14	2	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	2	—	—	—	1	—	4	1	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—
des Gehirns	7	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
der Verdauungsorgane	10	—	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	2	—	1	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—
der Geschlechts- und Harnorgane	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Infektionskrankheiten	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blutkrankheiten	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Altersschwäche	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Unglücksfälle	3	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Übrige Krankheiten	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Selbstmord	3	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zahl der Todesfälle beim männlichen Personal	71		2		4		8		5		4		9		6		3		10		12		6		2		—		—	
Zahl der Todesfälle beim weiblichen Personal		3	—		—		—		—		—		—		1		—		1		1		—		—		—		—	
Total der Todesfälle	74		2		4		8		5		4		9		7		3		11		13		6		2		—		—	
Beobachtetes männliches Personal			1006		1880		1675		1485		1107		822		619		409		386		196		88		32		10		1	
Beobachtetes weibliches Personal			—		3		4		4		15		21		17		28		8		7		2		—		—		—	
Total des beobachteten Personals			1006		1883		1679		1489		1122		843		636		437		394		203		90		32		10		1	

ausgaben im Gefolge, weil den Schiffahrtsunternehmen für die Einrichtung, Beleuchtung, Reinigung, Heizung und den Unterhalt der Schiffpostbureaux, sowie für die Beförderung der Postangestellten und der Postsendungen unter gewissen Voraussetzungen höhere Entschädigungen vergütet werden müssen, als bisanhin.

18. Neue Verträge betreffend die Beziehungen zum Postdienste sind im Berichtsjahre mit den Nebenbahnen Lauterbrunnen-Mürren, Blonay-Pléiades, Lugano-Dino, Lugano-San Salvatore, Bodensee-Toggenburg, Jungfraubahn, Greyerzernbahnen, Martigny-Orsières und Sierre-Montana abgeschlossen worden. Mit 15 anderen Nebenbahnen mussten Nachträge zu den bestehenden Verträgen vereinbart werden. Weitere Vertragsunterhandlungen sind im Gange mit den Nebenbahnen Wil-Konstanz, Lugano-Pontetresa, Sursee-Triengen, Yverdon-Ste-Croix, Stansstad Engelberg, Traversentalbahn, Tramelan-Tavannes, Waldenburgerbahn, Appenzeller-Strassenbahnen, Ramsei-Huttwil, Greyerzernbahnen, Montreux-Berneroblerland, Lenk-Zweisimmen und Locarno-Bignasco.

19. Im Laufe des Monats Juli 1911 ist von der Oberpostdirektion ein Ortslexikon der Erde herausgegeben worden, das den Poststellen als Hilfsmittel zu dienen hat. Die Erstellung dieses Lexikons war notwendig, weil im Buchhandel kein derartiges, für den Dienstgebrauch geeignetes Werk erhältlich war.

Das Lexikon enthält zirka 150,000 Ortsnamen mit den für die Bestimmung von deren Lage erforderlichen nähern Bezeichnungen über die geographische und politische Zugehörigkeit. Das Werk wird den Poststellen nützliche Dienste leisten. Soweit der Vorrat hierzu ausreicht, wird das Lexikon auch dem Publikum zum Erstellungskostenpreise von Fr. 7 abgegeben.

20. Im Berichtsjahre sind ferner u. a. folgende Erlasse veröffentlicht worden:

- a. die Geschäftsordnung für die Postkommission;
- b. die Verordnung betreffend die Schiffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern, insoweit diese sich auf den Postdienst bezieht. (siehe auch Ziffer 17 hiervor);
- c. eine Neuauflage des Abschnittes „Portofreiheit“ der Betriebsanleitung, enthaltend eine systematische Darstellung der ganzen Portofreiheitsfrage, mit Berücksichtigung der wichtigsten Spezialentscheide allgemeiner Natur;

- d. eine Neuauflage der Anleitung für die Erstellung der Verkehrsstatistik der schweizerischen Postverwaltung;
- e. eine Neuauflage der Instruktion für die Postpferdhalter (siehe auch Abschnitt VII, Ziffer 2 hiernach);
- f. eine Neuauflage der Instruktion für die im schweizerischen Postdienst verwendeten Postillone (siehe auch Abschnitt VII, Ziffer 2 hiernach);
- g. Ausführungsbestimmungen zu den Instruktionen für die Postpferdhalter und die Postillone.

Ausland.

1. Unterm 4./11. Dezember 1911 ist zwischen den schweizerischen Post- und Telegraphenverwaltungen und der deutsch-atlantischen Telegraphengesellschaft in Köln ein Übereinkommen abgeschlossen worden betreffend den Austausch telegraphischer Anweisungen zwischen der Schweiz und den Vereinigten Staaten von Amerika und Kanada, mit Inkrafttreten auf 1. Januar 1912. Der Höchstbetrag einer Anweisung ist auf 200 Dollars angesetzt. Der Austausch wird auf schweizerischer Seite durch die Post und auf amerikanischer Seite durch die deutsch-atlantische Telegraphengesellschaft, unter Mitwirkung von amerikanischen Telegraphengesellschaften vermittelt.

2. Unterm 9. Dezember 1910 hat die britische Gesandtschaft den Beitritt auf 1. März 1911 der Kolonien von Britisch-Ost-Afrika und Uganda zum internationalen Übereinkommen betreffend den Austausch von Briefen und Schachteln mit Wertangabe erklärt, mit dem Beifügen, dass die Beteiligung sich auf den Austausch von Wertbriefen beschränken werde.

3. Mit Noten vom 21. Juli und 28. August 1911 hat die britische Gesandtschaft den Beitritt der britischen Schutzgebiete der Gilbert- und Ellice-Inseln und der Salomons-Inseln zum Weltpostvertrag auf 1. Oktober 1911 erklärt.

4. Infolge eines zwischen Deutschland und Brasilien abgeschlossenen Postpaket-Abkommens, dessen Mitbenützung auch der Schweiz eingeräumt wurde, können vom 1. Dezember 1911 an Poststücke nach den bedeutendsten Städten Brasiliens bis zum Gewichte von 5 kg, statt wie bisher nur bis 3 kg, zur Beförderung angenommen werden.

5. Mit Noten vom 8. Mai und 8. Juli 1911 hat das Staatssekretariat der Republik Kuba im Namen seiner Regierung den Beitritt dieses Landes zum internationalen Vertrag betreffend die Auswechslung von Poststücken erklärt. Hiervon ist den Regierungen der an diesem Vertrag teilnehmenden Länder Mitteilung gemacht worden.

6. Der italienisch-türkische Krieg hat im Berichtsjahre die zeitweise Einstellung des Poststückverkehrs nach Tripolis (Afrika) und die gänzliche Einstellung dieses Verkehrs nach der Türkei mit der Leitung über Italien zur Folge gehabt.

7. Um eine Rücksendung nach Basel von zur Verzollung zu stellenden Paketen aus Deutschland, die dort infolge des neuen Übergabverfahrens (siehe Geschäftsberichte von 1909, Abschnitt III, Ausland, Ziffer 5, und von 1910, Abschnitt III, Ausland, Ziffer 1) durchgelassen werden, zu vermeiden, ist mit der Zollverwaltung vereinbart worden, dass diese Pakete vom 1. November 1911 an zum gedachten Zwecke mit Transitschein an das dem Bestimmungsorte zunächst gelegene Zollamt zur Zollabfertigung zuzuweisen seien. Dadurch wird eine grössere Verzögerung in der Auslieferung dieser Pakete an die Empfänger vermieden.

8. Zwischen der griechischen Postverwaltung und der schweizerischen Oberpostdirektion bestehen wegen der an die Schweiz zu leistenden Vergütung der auf Grund der transitstatistischen Ermittlungen vom Monat November 1907 zu bezahlenden Transitskosten Meinungsverschiedenheiten, die auf Verlangen Griechenlands, gemäss Art. 23 des Weltpostvertrags (A. S. n. F. XXIII, 409) durch ein Schiedsgericht ausgetragen werden sollen. Die Vertretung der Schweiz in dieser Streitfrage hat in verdankenswerter Weise die österreichische Postverwaltung übernommen. Griechenland hat dazu Grossbritannien gewählt.

9. Der Bericht des internationalen Bureaus des Weltpostvereins für 1911 liegt bei der Oberpostdirektion zur Einsichtnahme durch die Mitglieder der Bundesversammlung bereit. Wir entnehmen ihm folgendes: Die ordentlichen Verwaltungsausgaben betragen: Fr. 113,065. 46 gegenüber Fr. 120,436. 54 im Jahre 1910.

Der Beitrag der Schweiz an die Kosten des internationalen Postbureaus beläuft sich für 1911 auf Fr. 2430.

IV. Personal und Besoldungen.

Poststellen.

1. Die Gesamtzahl der Postbureaux belief sich Ende 1911 auf 1957.

Die Zahl der Bureaux I. Klasse ist von 11 auf 24 gestiegen. Diese umfasst ausser den am Sitze der Kreispostdirektionen befindlichen Hauptpostbureaux, die Bureaux Biel, La Chaux-de-Fonds, Chiasso, Freiburg, Locle, Lugano, Olten, Pruntrut, Romanshorn, Schaffhausen, Solothurn, Vevey und Winterthur. Durch Versetzung dieser Bureaux in die I. Klasse ist die Zahl der Bureaux II. Klasse um 13 vermindert worden. Im Berichtsjahre wurde ein neues Filialbureau geschaffen.

Die Zahl der Postbureaux III. Klasse wurde um 3 vermehrt.

Die Zahl der Postagenturen im Ausland ist unverändert geblieben.

Die Gesamtzahl der Poststellen, einschliesslich von 14 Agenturen im Auslande, beträgt 3987, was einer Vermehrung im Berichtsjahre um 35 Stellen entspricht.

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

I. Klasse	24
Filialen	86
II. Klasse (Bureaux mit mehreren Beamten)	211
III. Klasse (übrige Bureaux)	1636
	1957

Von diesen 1957 Postbureaux entfallen 1340 auf die deutsche, 505 auf die französische und 112 auf die italienische Schweiz.

3. Die 2016 Postablagen zerfallen in 1600 rechnungspflichtige und 416 nicht rechnungspflichtige. Alle rechnungspflichtigen Ablagen sind mit dem gesamten inländischen Postanweisungs- und Einzugsmandatdienst, sowie mit dem Checkdienst betraut. Von diesen Ablagen sind überdies 265 auch zum direkten Postanweisungs- und Einzugsmandatverkehr mit dem Auslande ermächtigt; ferner können Einzahlungen nach dem Auslande bei allen rechnungs- und nicht rechnungspflichtigen Ablagen gemacht werden.

Von der Gesamtzahl der 2016 Postablagen befinden sich 1234 in der deutschen, 537 in der französischen und 245 in der italienischen Schweiz.

Personal.**Fest angestelltes Personal.**

1. Die Gesamtzahl des festangestellten Postpersonals belief sich Ende 1911 auf 13,813 Beamte und Angestellte, gegenüber 13,283 im Vorjahre. Dieses Personal setzte sich wie folgt zusammen:

a. Zentralverwaltung.

Oberpostdirektor	1
Abteilungschefs, Sektionschefs und Adjunkte	17
Traininspektoren, Materialverwalter und Wertzeichenkontrollleur	5
Sekretäre, Kanzlisten und Gehülfen	37
Revisoren und Gehülfen	56
Angestellte	20

Total 136

(Ende 1910: 130.)

b. Kreisverwaltungen.

Direktionsbeamte (Kreispostdirektoren, Adjunkte, Kassiere und Kontrolleure)	44
Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs	68
Gehülfen I. Klasse	81
Kommis	173
Angestellte	75
Den Kreisverwaltungen zugeteilte Vorstände der Bureaux I. Klasse	16

Total 457

(Ende 1910: 423.)

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

(am Sitze der Kreispostdirektionen).

Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs	250
Kommis	1558
Angestellte	2471

Total 4279

(Ende 1910: 4056.)

Übrige Bureaux I. Klasse.

Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs	51
Kommis	368
Angestellte	613
Total	<u>1032</u>

Bureaux II. Klasse.

Postverwalter, Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs .	239
Kommis	649
Angestellte	1649
Total	<u>2537</u>

(Ende 1910: 3393.)

Bureaux III. Klasse und Ablagen.

Posthalter	1636
Postablagehalter	2015
Landbriefträger und Landboten	1539
Total	<u>5190</u>

(Ende 1910: 5102.)

Agenturen.

Beamte	24
Angestellte	15
Total	<u>39</u>

(Ende 1910: 35.)

Kondukteure	143
-----------------------	-----

(Ende 1910: 144.)

2. Bei der Zentralverwaltung sind in Ausführung von Art. 75 des Bundesgesetzes betreffend das schweizerische Postwesen (A. S. n. F. XXVI, 1015) 7 Sektionschefs- und 6 Adjunktenstellen in Ersetzung der bisherigen 4 Adjunkten-, 1 Traininspektoren- und von Sekretär- und Revisorenstellen errichtet worden. Die bei der Abteilung Postcheckinspektorat bestandenen Sekretärstellen sind als Revisorenstellen bezeichnet worden. Ferner ist die Zahl der Sekretäre, Revisoren, Kanzlisten und Gehülfen um 6 vermehrt worden.

Bei den Kreisverwaltungen ist eine Vermehrung um 5 Chefbeamte und 1 Angestellten und eine Verminderung um 69 Kommis

eingetreten; dafür sind 81 Gehülfen I. Klasse hinzugetreten. Ferner sind 16 Vorstände von Bureaux I. Klasse den Kreisverwaltungen zugeteilt worden.

Im Betriebsdienst hat bei den Hauptbureaux, den übrigen Bureaux I. Klasse und den Bureaux II. Klasse eine Personalvermehrung um 16 Chefbeamte, 183 Kommis und 200 Angestellte stattgefunden. Die Vermehrung der Posthalterstellen beträgt 3. Die Zahl der Ablagehalterstellen (rechnungspflichtige Postablagen) hat sich um 33 vermehrt. Die Landbriefträger- und Landbotenstellen sind um 52 vermehrt worden. Der Personalbestand der Agenturen im Auslande ist um 4 Angestellte vermehrt worden. Beim Kondukteurpersonal hat im Berichtsjahre eine Verminderung um 1 Mann stattgefunden.

Die Gesamtvermehrung des festangestellten Postpersonals beträgt somit 530, gegenüber 262 im Vorjahre.

Die Personalvermehrung im Berichtsjahre ist eine Folge der Verkehrszunahme, der Dienstverbesserungen aller Art, sowie der Entwicklung des Postcheck- und Girodienstes.

3. Vom gesamten festangestellten Personal der Postverwaltung sind weiblichen Geschlechts:

von den	136 Beamten und Angestellten der Ober-		
	postdirektion	0	= 0,00 %
" "	382 Beamten der Kreisverwaltungen	24	= 6,28 %
" "	75 Angestellten der Kreisverwaltungen	0	= 0,00 %
" "	1808 Beamten der Hauptpostbureaux	25	= 1,33 %
" "	2471 Angestellten	1	= 0,04 %
" "	419 Beamten der übrigen Bureaux		
	I. Klasse	10	= 2,39 %
" "	613 Angestellten der übrigen Bureaux		
	I. Klasse	0	= 0,00 %
" "	888 Beamten der Bureaux II. Klasse	20	= 2,25 %
" "	1649 Angestellten der Bureaux II. Klasse	4	= 0,24 %
" "	1636 Beamten der Bureaux III. Klasse	573	= 35,02 %
" "	2015 Ablagehaltern	522	= 25,91 %
" "	1539 Landbriefträgern und Landboten	41	= 2,66 %
" "	39 Beamten und Angestellten der Agen-		
	turen	1	= 2,56 %
" "	143 Kondukteuren	0	= 0,00 %
	13,813	Total 1221	= 8,84 %
			im Durchschnitt.

4. Nach den drei Nationalsprachen ausgeschieden, ergibt sich folgendes:

	Deutsch- scher Zunge	Franzö- sischer Zunge	Italie- nischer Zunge
von den 136 Beamten und Angestellten der Ober- postdirektion	106	24	6
" " 382 Beamten der Kreisverwaltungen .	266	91	25
" " 75 Angestellten der Kreisverwaltungen	48	24	3
" " 1808 Beamten der Hauptpostbureaux .	1285	472	51
" " 2471 Angestellten der Hauptpostbureaux	1798	634	39
" " 419 Beamten der übrigen Bureaux I. Klasse	186	170	63
" " 613 Angestellten der übrigen Bureaux I. Klasse	302	235	76
" " 888 Beamten der Bureaux II. Klasse .	643	218	27
" " 1649 Angestellten der Bureaux II. Klasse	1224	383	42
" " 1636 Beamten der Bureaux III. Klasse .	1140	399	97
" " 2015 Ablagehaltern	1252	523	240
" " 1539 Landbriefträgern und Landboten .	1159	351	29
" " 39 Beamten und Angestellten der Agen- turen	8	13	18
" " 143 Kondukteuren	113	27	3
13,813	Total 9530	3564	719

5. Im Bestand des festangestellten Personals kamen im Berichtsjahre folgende Mutationen vor:

	Beamte	Angestellte	Total
Versetzungen (freiwillige)	222	36	258
Todesfälle	55	82	137 *)
Freiwillige Rücktritte	67	87	154
Abberufungen (einschliesslich Entlassungen auf Einladung der Verwaltung hin) .	14	42	56
Total	358	247	605

Provisorisches Personal.

1. Aspiranten und Lehrlinge.

Im Berichtsjahre wurden 253 Lehrlinge aufgenommen, gegen-
über 268 im Vorjahre.

*) Die im Abschnitt III, Inland, Ziffer 16, und in Tabelle VI angegebene Zahl der Todesfälle stimmt mit dieser Zahl nicht überein, weil die Krankheits- und Sterblichkeitsstatistik nicht das gesamte Personal umfasst

255 Lehrlinge legten die Patentprüfung ab. Davon erhielten
 72 die Note 1 (vorzüglich);
 100 die Note 2 (gut);
 72 die Note 3 (genügend);
 11 konnten nicht patentiert werden.

Total 255

Ende 1911 standen in Verwendung:

707 patentierte Aspiranten (1 weiblicher)
 258 Lehrlinge (0 weibliche).

Total 965 Aspiranten und Lehrlinge, wovon 1 weiblicher.

Zur Ausbildung der Postlehrlinge und auch der Postaspiranten hat die Postverwaltung Anordnung getroffen, dass überall da, wo vom Bunde subventionierte Fortbildungsschulen bestehen, diese von den Postlehrlingen und Postaspiranten, namentlich zum Zwecke der Erweiterung ihrer Sprachkenntnisse, besucht werden. An andern Orten ist nach Möglichkeit gesucht worden, den Postlehrlingen in anderer Weise und unter Vergütung der Kosten Gelegenheit für Sprachstudien zu verschaffen.

Zur Vorbereitung der Postlehrlinge auf das Fach-(Patent-)examen sind Schlusskurse von je 14tägiger Dauer, womit die Lehrlinge Anleitung über sämtliche Dienstvorschriften erhalten haben, abgehalten worden (siehe auch Geschäftsbericht von 1910, III, Inland, Ziff. 1).

2. Gehülfen und Aushelfer.

Im Jahre 1911 wurden während des ganzen oder eines Teiles des Tages ständig 101 Beamtenaushelfer (Gehülfen) und 598 Angestelltenaushelfer verwendet. Die Zahl des gesamten provisorischen Personals betrug demnach 1664 (965 + 101 + 598).

Die Gesamtzahl des festangestellten und des provisorischen Personals beträgt 15,477 (13,813 + 1,664).

Besoldungen und andere Bezüge.

1. Unterm 6. Oktober 1911 hat der Bundesrat beschlossen, es sei den Kondukteuren und den Mandatträgern, die um eine Erhöhung ihrer Besoldungsmaxima nachgesucht haben, über die

festgesetzten Besoldungsmaxima hinaus vom 1. April 1912 an eine besondere jährliche Zulage zu bewilligen, die für die Kondukteure auf Fr. 100 und für die Mandatträger auf Fr. 150 festgesetzt worden ist. Diese Zulagen sind in der Meinung bewilligt worden, dass sie nicht als bleibende Erhöhungen der Maximalbesoldungen dieser Angestellten zu betrachten seien, und dass sie bei den Kondukteuren eine Ausgleichung gegenüber dem Einkommen der Oberpaket-, Obermandat- und Oberbriefträger und bei den Mandatträgern eine solche gegenüber dem Einkommen der Briefträger bezwecke.

2. Die Kondukteure und Fahrbureaudiener haben an die Oberpostdirektion eine Eingabe gerichtet, die bezweckte, dass die Postverwaltung auf ihre Massnahme vom Jahr 1899, wonach für den Postdienst auf Eisenbahnen nicht mehr Kondukteure, sondern Bureaudiener verwendet werden, zurückkomme (siehe Geschäftsbericht von 1899, Abschnitt III, Ziffer 4). Die gedachte Massnahme, die von den eidgenössischen Räten genehmigt worden war, hatte vorwiegend die Fürsorge für das Personal zum Beweggrund. Es war durch die Erfahrung nachgewiesen worden, dass sich die physischen Kräfte eines Mannes durch fortwährenden Fahrpostdienst auf Eisenbahnen zu schnell abnutzen und Krankheit und frühzeitige Invalidität zur Folge haben. Um die Wohltat der Bestimmung, darin bestehend, dass die Beamten während eines Kalenderjahres nicht mehr als 180 Tage im Fahrdienst verwendet werden dürfen, auch dem Fahrpersonal der Angestellten zukommen zu lassen, war die vorgenannte Massnahme, die sich seither bewährt hat, getroffen worden. Eine eingehende Prüfung der Angelegenheit hat dargetan, dass ein Zurückkommen auf den frühern Zustand für das Personal weder vom gesundheitlichen, noch vom pekuniären Standpunkt aus von Vorteil und zu empfehlen ist und auch nicht im Interesse der Verwaltung liegt. Die Eingabe wurde deshalb im ablehnenden Sinne beschieden.

3. Die Angestellten bei den Postbureaux III. Klasse (Landbriefträger) haben an das Postdepartement und an die Oberpostdirektion eine Eingabe um Erhöhung der mit Wirksamkeit vom 1. April 1912 an in der Vollziehungsverordnung zum neuen Postgesetz (Postordnung) festgesetzten neuen Besoldungsansätze gerichtet (siehe Geschäftsbericht von 1910, Abschnitt III, Inland, Ziffer 1, Besoldungen und andere Bezüge). Das Begehren zielte auf eine Erhöhung der Entschädigung für die Jahresdienststunde im Bestell- und Botendienst um 10 bis 30 Franken und

Gehaltsvergleichen.

Dezember 1909, 1910 und 1911.

Diese Tabelle hat, weil sie sich nur auf die Rechnung des Monats Dezember stützt nur Wort für die Darstellung der prozentualen Zu- oder Abnahme der durchschnittlichen Besoldungen. Die wirklichen Besoldungsausgaben weisen andere Zahlen auf, die der eidgenössischen Staatsrechnung zu entnehmen sind.

	Zahl der fest Angestellten	Feste Jahresbesoldung derselben	Durchschnitt der Jahresbesoldung	Erhöhung gegenüber dem vorhergehenden Jahre	Verminderung
		Fr.	Fr.	%	%
Oberpostdirektion . . 1909	126	509,520	4044	—	2,48
1910	142	567,936	3999	—	1,11
1911	148	597,372	4036	0,92	—
Kreispostdirektionen . 1909	350	1,287,788	3679	2,42	—
1910	349	1,354,288	3880	5,46	—
1911	412	1,542,360	3744	—	3,50
Postverwalter und Chefs bei den Bureaux I. Klasse 1909	225	933,128	4147	8,64	—
1910	232	1,001,996	4319	4,14	—
1911	314 ¹	1,335,744	4254	—	1,50
Postverwalter und Chefs bei den Bureaux II. Klasse 1909	284	1,178,028	4148	1,97	—
1910	291	1,275,388	4383	5,66	—
1911	239 ¹	1,029,144	4306	—	1,76
Commis bei den Bureaux I. Klasse 1909	1412	3,433,844	2432	1,16	—
1910	1444	3,755,460	2600	6,90	—
1911	1962 ¹	4,901,196	2498	—	3,92
Commis bei den Bureaux II. Klasse 1909	917	2,370,372	2585	6,47	—
1910	943	2,605,428	2763	6,98	—
1911	653 ¹	1,739,400	2664	—	3,58
Bureaux III. Klasse . 1909	1651	3,271,836	1982 ¹	12,61	—
1910	1658	3,575,136	2156 ¹	8,77	—
1911	1640	3,588,156	2188 ¹	1,48	—
Ablagen 1909	1965 ²	2,248,848	1144	3,62	—
1910	1982 ²	2,479,056	1251	9,35	—
1911	1904 ²	2,496,984	1311	4,79	—
Briefträger, Boten etc. 1909	5967	11,769,480	1972	4,61	—
1910	6099	13,113,408	2150	9,02	—
1911	6378	13,354,092	2094	—	2,60
Kondukteure 1909	150	401,568	2677 ³	9,22	—
1910	147	417,720	2841 ³	6,12	—
1911	133	381,660	2870 ³	1,02	—

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

² Nicht inbegriffen die Poststellen, welche nur im Sommer geöffnet sind.

³ Fahrtentschädigungen nicht inbegriffen.

⁴ Die starke Vermehrung oder Verminderung rührt von der Umwandlung von 13 Postbureaux II. Klasse in solche I. Klasse her.

auf eine allfällige Gleichstellung dieser Angestellten in Orten mit teureren Lebensverhältnissen mit denen der Postbureaux II. Klasse ab. Die in der Postordnung vorgesehenen Verbesserungen der Besoldungsansätze der Angestellten der Postbureaux III. Klasse werden eine jährliche Mehrausgabe von ca. Fr. 350,000 zur Folge haben, wodurch eine wesentliche Besserstellung dieser Angestellten ermöglicht wird. Das neue Begehren würde bei Entsprechung überschlagsweise eine Mehrausgabe von über einer halben Million Franken verursachen. Es konnte deshalb mit Rücksicht auf die Budgetlage und weil es sonst nicht begründet erschien, nicht berücksichtigt werden.

Bürgschaften.

1. Im abgelaufenen Jahre hatte das Postpersonal, mit Einschluss der Postpferdhalter, wie folgt Bürgschaft geleistet:

	Anzahl	Betrag Fr.
Personalkaution	253	940,000
Realkaution	1	20,000
Amtsbürgschaftsverein	17,886	53,216,000
Total	18,140	54,176,000

2. Der schweizerische Amtsbürgschaftsverein hatte im Berichtsjahre Verluste im Betrage von Fr. 5727. 18 zu vergüten (1910: Fr. 6408. 11).

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

	Zahl der Mitglieder auf 1. Januar		Bürgschaftssummen auf 1. Januar	
	1911	1912	1911 Fr.	1912 Fr.
Postverwaltung . . .	17,258	17,886	51,505,000	53,216,000
Telegraphenverwaltung	2,154	2,215	3,736,000	3,839,000
Zollverwaltung . . .	1,460	1,454	3,145,100	3,141,900
Andere eidgenössische Verwaltungen . . .	100	106	881,500	898,000
Schweizerische Nationalbank	137	137	769,000	743,000
Total	21,109	21,798	60,036,600	61,837,900

4. Gemäss den Statuten vom Jahr 1908 wird von jedem neueintretenden Mitglied eine Eintrittsgebühr von 2 pro mille der auf dasselbe entfallenden Bürgschaftssumme erhoben. Zur Deckung der übernommenen Verbindlichkeiten verfügt der Verein über die Zinsen des Genossenschaftsvermögens und der vorstehend erwähnten Eintrittsgebühr. Im Bedürfnisfalle wird von den Mitgliedern ein proportionaler ausserordentlicher Beitrag erhoben, dessen Höhe die Generalversammlung bestimmt.

Auf Ende 1911 besass der Verein nach dem vorläufigen Rechnungsabschluss ein reines Vermögen von Fr. 276,852. 25 (Ende 1910: Fr. 277,021. 60).

5. Wegen Aufhebung der Bürgschaften der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesverwaltung siehe Abschnitt II, Ziffer 5 hiervor.

V. Inspektionen.

1. Es wurden folgende Inspektionen vorgenommen:

	1911	1910
a. bei Ortspoststellen:		
1. Über die Geschäfts- und Kassenführung	4531	4434
2. Über die Besorgung des Trainmaterials	604	531
3. Über die Inventarführung	60	74
b. bei fahrenden Postbureaux (Bahn- und Schiffsposten)	994	976
c. bei den Kreispostkassen und Kreispostkontrollen	48	45
Total	6237	6060

Die Inspektionen wurden vorgenommen:

bei den Ortspoststellen,

193 durch Beamte der Oberpostdirektion,
4386 durch Beamte der Kreispostdirektionen;

bei den fahrenden Bureaux,

94 durch Beamte der Oberpostdirektion,
900 durch Beamte der Kreispostdirektionen.

2. Die Inspektionen über die Besorgung des Trainmaterials fallen in die Tätigkeit der vier Traininspektoren der Oberpostdirektion.

Die Inventarrevisionen (über das Fuhrwesenmaterial und das Mobiliar) werden durch Beamte (Revisoren) der Oberpostdirektion besorgt.

3. Die Inspektionen bei den Ortspoststellen haben folgende Differenzen im Kassaabschluss zu Tage gefördert:

					1911	1910
Zahl der Differenzen über Fr.	50	bis	100	.	250	234
" " " " "	100	"	200	.	126	114
" " " " "	200	"	500	.	54	41
" " " " "	500	"	1000	.	19	8
" " " " "	1000	"	2000	.	2	3
" " " " "	2000	"	5000	.	1	1
" " " " "	5000	.	.	.	—	—
Total					452	401

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

	1911	1910
Bussen in	32	37 Fällen
Versetzung in provisorische Anstellung in	2	4 "
Entlassung in	11	10 "

Bei 1054 Inspektionen ergab sich eine tadellose Dienstbesorgung. Die Zahl der Inspektionen, deren Befund tadellos war, hat sich gegenüber dem Vorjahre um 50 vermehrt.

VI. Bauten und Umbauten.

1. Der Umbau der zum Telephongebäude Genf gehörenden Bourritschen Liegenschaft (siehe Geschäftsbericht von 1910, Abschnitt VI, Ziffer 1) ist im Berichtsjahr vollendet und die Paketexpedition des Postbureaus 11, Filiale rue du Stand, vom 15. Juni an darin untergebracht worden.

Damit haben sämtliche Abteilungen des genannten Postbureaus in den neuen Lokalen Unterkunft gefunden.

2. Das Transitpostgebäude im Bahnhof Lausanne (siehe Geschäftsbericht 1910, Abschnitt VI, Ziffer 2) hat, nachdem die noch erforderlichen Arbeiten an den elektrischen Auf-

zügen, sowie andere kleinere Ergänzungsarbeiten ausgeführt worden sind, anfangs September des Berichtsjahres vollständig übernommen werden können. Der Mietzins konnte noch nicht endgültig festgesetzt werden, weil die Baurechnungen und andern Ausgabenbelege noch ausstehen.

3. Die Postwagenremise in Bern, für deren Erstellung der Kredit mit Bundesbeschluss vom 24. Juni 1910 bewilligt worden ist (siehe Geschäftsbericht von 1910, Abschnitt II, Ziffer 6) ist im Berichtsjahr, mit Ausnahme von einigen kleinern Arbeiten, beendet worden. Deren Bezug musste schon vor der gänzlichen Fertigstellung auf Anfang September erfolgen, weil der Mietvertrag der bisherigen Remise abgelaufen und über diese verfügt worden war.

4. Das neue Post- und Telegraphengebäude in La Chaux-de-Fonds, das von den darin untergebrachten Dienstabteilungen auf Ende des Jahres 1910 bezogen worden ist (siehe Geschäftsbericht von 1910, Abschnitt VI, Ziffer 5) und in dem im Berichtsjahre noch zur Benutzung zu Ausstellungszwecken für die Société des Amis des Arts in La Chaux-de-Fonds ein grosser Saal, sowie die nötigen Nebenräume eingerichtet und gegen billigen Zins zur Verfügung gestellt wurden, ist am 23. September des Berichtsjahrs kollauiert worden. Über die Verwertung der dormalen in diesem Gebäude weiter verfügbaren Lokale im ersten Stockwerke werden nähere Mitteilungen für den Bericht vom Jahr 1912 vorbehalten.

5. Die Umbauarbeiten im Post-, Telegraphen- und Telephongebäude an der Freien Strasse in Basel (siehe Geschäftsbericht von 1910, Abschnitt VI, Ziffer 3) haben, insoweit es den Postdienst betrifft, im Berichtsjahre vollendet werden können.

Die Kollaudation dieser Arbeiten wird im Jahr 1912 erfolgen.

6. Die weitere Verfolgung der Angelegenheit betreffend die Erstellung eines Transitpostgebäudes im Bundesbahnhof in Basel (siehe Geschäftsbericht von 1910, Abschnitt III, Ausland, Ziffer 1) hat zu einem unterm 26. August 1911 vom Bundesrat auf Antrag des Postdepartementes gefassten Beschlusse geführt, wonach die Postverwaltung unter Ratifikationsvorbehalt ermächtigt worden ist, mit der Generaldirektion der Bundesbahnen eine Übereinkunft für die Erstellung des genannten Gebäudes zu treffen, für dessen Miete ein jährlicher Zins von Fr. 158,600 zu

entrichten sei. Weitere Berechnungen der schweizerischen Bundesbahnen haben nachträglich zur Erhöhung des genannten Mietzinses auf Fr. 193,000 geführt, worin, ausser der Erstellung und Benutzung des Gebäudes, auch Rampen und Geleise für die Beladung und Entladung der Bahnpostwagen inbegriffen sind. Eine auf dieser Grundlage abgeschlossene Vereinbarung, die ähnlichen, früher mit den Bundesbahnen abgeschlossenen Vereinbarungen entspricht, ist auf Ende des Berichtsjahres vom Postdepartement dem Bundesrate zur Ratifikation vorgelegt und von diesem am 5. Januar 1912 genehmigt worden.

7. Die Verhandlungen mit den schweizerischen Bundesbahnen für einen für Postlokale bestimmten Anbau an das Aufnahmegebäude des Bahnhofes Luzern (siehe Geschäftsbericht von 1910, VI, 4) haben noch nicht einem Abschluss entgegengeführt werden können, und zwar weil unvorhergesehenerweise mit den Stadtbehörden von Luzern Schwierigkeiten wegen des für den genannten Zweck ausersehenen Bauterrains aufgetaucht sind, die vorher beigelegt werden müssen.

8. Die vom Transitpostbureau in Zürich im dortigen Bahnhof gegenwärtig benutzten Räumlichkeiten werden in naher Zeit geräumt werden müssen, weil die Bundesbahnen das dadurch beanspruchte Areal zur Erweiterung der Geleiseanlagen bedürfen. Ferner erscheint es geboten, den Bestelldienst der Stadt Zürich im Interesse von dessen Beschleunigung vom Hauptpostgebäude nach dem Bahnhofe zu verlegen und damit auch für die übrigen Dienstzweige im Hauptpostgebäude den weiter nötigen Platz zu gewinnen.

Aus diesen Gründen wird es notwendig, im oder beim Bahnhof in Zürich ein neues Postdienstgebäude zu erstellen. Durch einen im Berichtsjahre vom Departementsvorsteher veranstalteten Augenschein hat sich die Möglichkeit ergeben, ein solches Gebäude, das auch noch Räume für das Bahnpostbureau, für eine Postaufgabestelle, sowie für den Telegraphen und den Zoll enthalten müsste, an geeigneter Stelle im Bahnhofe Zürich zu errichten. Die Verhandlungen sind diesfalls im Gange. Sie werden voraussichtlich im Jahre 1912 zu einem Abschlusse geführt werden können.

9. Das dem Postbureau Zürich 3, Filiale Bahnhof, zur Verfügung stehende Lokal im Bahnhof Zürich ist infolge starker Verkehrszunahme zu klein geworden. Es ist deshalb mit den schweizerischen Bundesbahnen dessen Vergrösserung durch

Umbau und Hinzunahme von anstossenden, andern Zwecken dienenden Lokalen vereinbart worden. Der Umbau wird anfangs 1912 erfolgen und der Bezug des erweiterten Teiles des Lokals im Frühjahr 1912 geschehen können.

10. Im Hauptpostgebäude in Zürich ist zum Zwecke, die bedeutenden Beleuchtungskosten zu vermindern, eine Umformerstation mit Akkumulatorenbatterie eingerichtet worden. Dadurch kann für die Beleuchtung die wesentlich billigere elektrische Kraft für Starkstrom bezogen und in für diesen Zweck entsprechende Energie transformiert werden. Diese Anlage ist auf Anfang 1912 fertig erstellt worden.

11. Mit dem Bau eines neuen Post-, Telegraphen- und Telephongebäudes in St. Gallen, für den der erforderliche Kredit durch Bundesbeschluss vom 5. November 1910 (siehe Geschäftsbericht von 1910, Abschnitt II, 8) bewilligt worden ist, ist im Berichtsjahre begonnen worden. Der Bau wird voraussichtlich 2—3 Jahre in Anspruch nehmen.

12. Das neue Postgebäude in Lugano (siehe Geschäftsbericht von 1909, Abschnitt VI, Ziffer 10) ist im Berichtsjahr nahezu vollendet und auf Ende Januar 1912 bezogen worden.

Vorübergehend war es wegen Rummangels im alten Lokale über die Weihnachts- und Neujahrszeit 1911/12 schon für den Paketbestelldienst benutzt worden.

VII. Kursdienst.

Postwagenkurse.

1. Der Postkurs- und Fuhrwerkdienst hat im Jahre 1911 folgende Änderungen erfahren. Es sind 29 neue Postkurse errichtet worden, wovon 23 auf Strecken entfallen, die bisher von Postfuhrwerken nicht befahren wurden. Neu zur Einführung kamen im weiteren noch sieben Fahrbotenkurse.

Ausser der Einführung von neuen Postwagen- und Fahrbotenkursen sind zahlreiche Verbesserungen des Kursbetriebs durch Vermehrung der Fahrten, Verwendung grösserer Fuhrwerke, Ausdehnung der Kursdauer, Vermehrung der Beiwagenführung etc. getroffen worden.

Die steigende Zunahme des Paketverkehrs erforderte auch im Berichtsjahre die Vermehrung der Bestell- und Bahnhoffourgonfahrten und die Einstellung neuer Bestellfourgons in verschiedenen Städten und grösseren Ortschaften.

Infolge Eröffnung des Eisenbahnbetriebs auf bisher durch Postfuhrwerke bedienten Strecken sind 10 Postkurse in Wegfall gekommen. Auf einer Poststrecke wurde die Besorgung des Postdienstes einer Automobilunternehmung übertragen. Drei subventionierte Kurse sind in gewöhnliche Jahreskurse und zwei Fahrbotenkurse in Kurse mit Personenbeförderung umgewandelt worden.

Die zunehmende Teuerung der Lebenshaltung, die bei verschiedenen wesentlichen Bedarfsartikeln eingetretene Preissteigerung, sowie die allgemeine Erhöhung der Arbeitslöhne, der Mietzinse und der Futtermittelpreise haben schon seit Jahren eine Anzahl Postpferdhalter in eine wirtschaftlich schwierige Lage gebracht. Einzelne Postkursunternehmer suchen eine Besserstellung dadurch zu erreichen, dass sie den Weg der Vertragskündigung betreten und das mit der öffentlichen Ausschreibung der Fuhrleistung verbundene Risiko der Konkurrenz übernehmen. Solcher Vertragskündigungen sind im Berichtsjahre 69 erfolgt und die meisten der ausgeschriebenen Fuhrleistungen mussten mit erhöhten Kurszahlungen vergeben werden.

2. Die Instruktion für die Postpferdhalter und die Instruktion für die Postillone (s. auch Abschnitt III, Inland, Ziff. 20 hiervor), sowie die Ausführungsbestimmungen zu diesen beiden Instruktionen, welche nach Massgabe des Bundesbeschlusses vom 31. März/1. Juli 1905, betreffend die Lage der Postillone, am 1. Januar 1906 in Wirksamkeit getreten sind, mussten im Berichtsjahre erneuert werden, unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen vielfachen Neuerungen und Änderungen, insbesondere in bezug auf die Haftpflicht der Postpferdhalter, Versicherung der Postillone gegen Unfälle, Lohnzahlung im Krankheitsfall und bei der Einberufung in den Militärdienst, Erhöhung der Löhnung und der Löhnungszulagen, Verabfolgung der Dienstkleidung u. a. m.

Im Nachstehenden sind die hauptsächlichsten Bestimmungen betreffend die Postillone erwähnt, welche auf Grund der gemachten Erfahrungen und bei tunlichster Berücksichtigung der aus den beteiligten Kreisen des Personals und der Verbände eingegangenen Begehren gegenüber der bisher gültigen Instruktion neu eingeführt worden sind:

a. verheiratete Postillone dürfen nicht mehr angehalten werden, Verköstigung und Unterkunft beim Postpferdhalter zu nehmen;

b. das Lohnminimum soll nach einem Dienstjahr wenigstens Fr. 2 monatlich, nach vier Jahren wenigstens Fr. 5 monatlich, nach sieben Jahren wenigstens Fr. 10 monatlich und nach zehn Jahren wenigstens Fr. 15 monatlich mehr als der ursprüngliche Monatslohn betragen. Den Postpferdhaltern wird der Betrag der Lohnerhöhung, insofern es sich um den wirklichen Unterschied zwischen den früheren und den neuen Bestimmungen handelt, durch die Postkasse vergütet. Den Postillonen soll dabei ihre ganze Dienstzeit als solche in Anrechnung gebracht werden, ohne Rücksicht darauf, ob sie nur bei einem und demselben Dienstherrn in Arbeit gestanden sind, oder aber bei mehreren Postpferdhaltern Postillonsdienst versehen haben;

c. im Krankheitsfall, bei der Einberufung in den Militärdienst und bei sonstiger unverschuldeter Verhinderung haben die Postillone Anspruch auf unverkürzte Lohnzahlung während drei Monaten jährlich. Die Stellvertretungskosten für vom Dienste abwesende Postillone werden den Postpferdhaltern durch die Verwaltung mit Fr. 4 per Tag zurückvergütet. Die Kosten für die Verpflegung und ärztliche Behandlung von Postillonen in Krankheitsfällen bezahlt ebenfalls die Postkasse;

d. auf Wunsch der Postillone kann ihnen ein zusammenhängender Urlaub bis zu sieben Tagen bewilligt werden. Sie haben Anspruch auf mindestens 17 Ruhetage jährlich, womöglich an Sonntagen, und jedem Postillon mit sechs und mehr Dienstjahren sind jährlich 26 Ruhetage auf Rechnung der Postverwaltung zu gewähren; sodann soll jeder Postillon in den Genuss einer ununterbrochenen Ruhezeit von je wenigstens 8 Stunden innerhalb 24 Stunden gelangen;

e. das Maximum der Löhnungszulage ist in Berücksichtigung der allgemeinen Teuerung von Fr. 300 auf Fr. 450 per Jahr erhöht worden;

f. statt wie bisher nur Jacke und Mantel wird den Postillonen nunmehr die ganze Uniform unentgeltlich verabfolgt.

3. Es kommt hin und wieder vor, dass für alte Postillone, die als solche viele Jahre lang im schweizerischen Postdienste gestanden haben, bei deren Austritt aus dem Dienste Gratifikationen nachgesucht und auch bewilligt werden. Ohne Anerkennung einer gesetzlichen Verpflichtung wurde aus Gründen der Humanität und auf Zusehen hin, sowie unter Vorbehalt des Widerrufs, verfügt, dass austretenden invaliden Postillonen, wenn sie 40—49 Dienstjahre hinter sich haben, Fr. 400 und solchen mit 50 oder mehr Dienstjahren Fr. 500 als einmalige Gratifi-

kation auszurichten sei. An die Bewilligung einer Gratifikation ist die Voraussetzung geknüpft, dass die Dienstbesorgung des betreffenden Postillons im allgemeinen eine befriedigende gewesen sei.

4. Um den Postkursunternehmern die Haftpflicht-Versicherung bezüglich ihrer Regresspflicht bei Postunfällen gemäss Art. 96 des Postgesetzes zu erleichtern und einen geregelten Versicherungsverkehr zu ermöglichen, ist unterm 1. Juni des Berichtsjahres zwischen dem Post- und Eisenbahndepartement einerseits, der schweizerischen Unfallversicherungs-Aktiengesellschaft in Winterthur und der „Zürich“, Allgemeine Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-Aktiengesellschaft in Zürich anderseits, eine Vereinbarung über die Behandlung von regresspflichtigen Postunfällen getroffen worden.

5. Infolge der ausserordentlich günstigen Witterung stellte der überaus grosse Sommerverkehr ungewöhnliche Anforderungen an den Postbetrieb auf Eisenbahnen und auf den Alpenkursen. Es findet sich eine Tabelle (Nr. VII) hier beigelegt, aus welcher die Anzahl der Reisenden und der Ertrag der Passagier- und Gepäcktaxen bei den wichtigeren Alpen- und Touristenkursen ersichtlich sind und zwar sowohl für das Berichtsjahr als auch für das Vorjahr. Dieser Vergleichung ist zu entnehmen, dass mit den besagten Kursen im Jahre 1911 bedeutend mehr Reisende befördert worden sind, als im Jahre 1910, obschon die Berninakurse infolge der Bahneröffnung einen beträchtlichen Rückgang der Frequenz aufweisen.

6. Die Öffnung der Alpenpässe für den Wagenverkehr erfolgte:

		1911		1910
Maloja	. . . am	21. April	am	2. Mai
Ofen	 "	22. "	"	25. April
Julier	 "	11. Mai	"	30. Mai
Bernina	 "	15. "	"	7. Juni
Flüela	 "	18. "	"	2. "
Simplon	 "	23. "	"	1. "
Splügen	 "	24. "	"	14. "
St. Bernhardin	 "	27. "	"	15. "
Oberalp	 "	1. Juni	"	11. "
Furka	 "	9. "	"	12. "
Klausen	 "	14. "	"	15. "
Lukmanier	 "	14. "	"	15. "
Gotthard	 "	15. "	"	20. "
Umbrail	 "	15. "	"	19. "
Grimsel	 "	17. "	"	22. "

Vergleichende Übersicht

der

Anzahl der Reisenden und des Ertrages der Reisenden- und Gepäcktaxen bei den hauptsächlichsten Alpen- und Touristenkursen im Jahre 1911 gegenüber 1910.

1911:				Alpenpässe	1910:			
Täglich befahrene Kilometer		Reisende	Ertrag		Täglich befahrene Kilometer		Reisende	Ertrag
Sommer	Winter				Sommer	Winter		
					Fr.	Fr.		
94,2	94,2	1,890	9,305. 55	Simplon (Brig-Iselle)	94,2	94,2	1,528	7,845. 05
148,4	—	6,048	51,247. 40	Grimsel (Meiringen-Gletsch)	148,4	—	5,174	42,899. 90
240,6	103,4	5,909	21,100. 70	Bernhardin (Mesocco-Splügen)	240,6	103,4	5,674	20,480. 85
321,0	240,6	17,290	64,080. 55	Splügen (Thusis-Chiavenna)	321,0	240,6	16,686	62,554. 05
438,4	354,6	27,209	60,074. 90	Julier (Chur-Tiefencastel und Tiefencastel-Silvaplana)	438,4	354,6	24,156	53,107. 80
184,2	184,2	17,951	98,277. 85	Schanfigg (Chur-Innerarosa)	184,2	184,2	18,103	84,733. 60
215,8	—	8,941	71,556. 00	Flüela (Davos-Platz-Schuls)	215,8	—	7,924	55,404. 25
1,027,2	818,0	92,340	384,388. 75	Maloja und Engadin (Chiavenna-Nauders)	1,027,2	818,0	83,115	358,468. 60
36,4	72,8	4,651	12,602. 65	Bernina (Berninahospiz-La Rösa-Poschiavo) ¹⁾	18,2	52,4	6,569	23,803. 55
460,4	310,0	31,523	103,935. 70	Oberalp (Reichenau-Flims-Göschenen)	460,4	310,0	27,886	88,112. 50
346,0	154,4	16,958	117,096. 32	Furka (Brig-Göschenen)	346,0	154,4	14,782	100,989. 10
51,0	—	381	1,399. 35	Lukmanier (Disentis-Acquacalda) ²⁾	126,0	—	1,704	2,347. 35
157,6	157,6	4,598	24,722. 00	Ofen (Zernez-Münster)	157,6	157,6	4,320	22,373. 70
34,2	—	1,181	5,305. 85	Umbrail (Sta. Maria im Müstertal-Stilfserjoch)	34,2	—	946	4,289. 20
198,8	27,8	4,090	22,319. 45	Klausen (Altdorf-Linth)	198,8	27,8	3,058	15,735. 75
51,2	—	1,088	4,565. 75	Gotthard (Andermatt-Airolo)	51,2	—	834	3,214. 45
4,005,4	2,517,6	242,048	1,051,978. 77	Total	4,062,2	2,497,2	222,459	946,359. 70

¹⁾ Die Berninabahn verkehrte das ganze Jahr 1911 zwischen Pontresina und Berninahospiz.

²⁾ Der Postkurs ist auf Disentis-Acquacalda beschränkt, indem auf 1. Juni 1911 die elektrische Bahn Biasca-Olivone in Betrieb gesetzt wurde und zwischen Olivone-Acquarossa und Acquacalda eine Automobilunternehmung den Verkehr übernahm.

¹⁾ Die Berninabahn verkehrte das ganze Jahr 1911 zwischen Pontresina und Berninahospiz.

²⁾ Der Postkurs ist auf Disentis-Acquacalda beschränkt, indem auf 1. Juni 1911 die elektrische Bahn Biasca-Olivone in Betrieb gesetzt wurde und zwischen Olivone-Acquarossa und Acquacalda eine Automobilunternehmung den Verkehr übernahm.

7. Auf 1. Juni 1911 ist der Automobilunternehmung Olivone-Acquarossa-Acquacalda die Besorgung des Postdienstes übertragen worden, wodurch die Zahl der konzessionierten Automobilunternehmungen, welche den Postdienst besorgen, auf 10 angestiegen ist, nämlich:

Liestal-Reigoldswil,
Zofingen-Brittnau,
Zug-Oberägeri-Baar-Menzingen,
Zürich-Esslingen,
Zürich-Stadt, Automobilfourgondienst,
Flawil-Degersheim,
Rheineck-Heiden,
Locarno-Brissago,
Lugano-Pontecremenaga,
Olivone-Acquarossa-Acquacalda.

Der Dienst dieser Unternehmungen war im allgemeinen ein befriedigender.

Die Versuche mit der Verwendung von Automobilomnibuswagen zur Beförderung von Personen und Postsachen auf Rechnung der Postverwaltung sind im Berichtsjahre auf der bisherigen Strecke Bern-Dettligen fortgesetzt worden. Im Hinblick auf den namhaften Kostenaufwand, den diese Beförderungsweise erfordert, hat sich die Postverwaltung noch nicht entschliessen können, den eigenen Automobilbetrieb weiter auszudehnen.

8. An Fuhrwerken sind angeschafft worden: 35 Wagen und 35 Schlitten. Von den neuen Wagen sind 14 zweiplätzig, 7 sechsplätzig, 11 sind Fourgons B, sodann 2 Gepäckwagen und 1 Automobilomnibuswagen. Von den Schlitten sind 2 zweiplätzig, 30 vierplätzig, 2 sechsplätzig und 1 Fourgon. In Abgang kamen 56 Wagen, darunter 1 Automobilomnibuswagen, und 21 Schlitten. 18 Bahnpostwagen älterer Konstruktion sind umgebaut worden.

Bahnposten. Leitung der Postsendungen.

1. Der Postbeförderungsdienst auf Eisenbahnen ist auch im Berichtsjahre nach Möglichkeit weiterentwickelt und verbessert worden. Zur Erleichterung des Sendungsaustausches ist die Ausfertigung von Ladkarten auf gewisse Fälle beschränkt und die regelmässige Abgabe einer Ladkarte zu jeder Sendung ganz aufgehoben worden, wodurch eine bedeutende Arbeitsverminderung und ein Minderbedarf von rund 10 Millionen Exemplaren Lad-

kartenformulare jährlich erreicht wurden. Nach längern Unterhandlungen mit den beteiligten Bahnverwaltungen gelang es im Berichtsjahre, die Bahnpostdienstleistungen auf der Strecke Basel-Mailand vorläufig in zwei Zügen dadurch bedeutend zu verbessern, dass an Stelle der den Bedürfnissen des Postdienstes nicht mehr genügenden kombinierten Eisenbahn- und Postgepäckswagen, eigene geräumigere Bahnpostwagen in Dienst gestellt werden konnten.

2. Mit den meisten europäischen Verwaltungen ist für den gegenseitigen Kartenschlusswechsel eine vereinfachte und abgekürzte Eintragung der Einschreibbriefe auf der Briefkarte vereinbart worden.

3. Auf der Simplonlinie nimmt der Briefposttransitverkehr immer mehr zu. Um die unaufgehaltene Weiterbeförderung der wichtigeren Posten nach überseeischen Gebieten regelmässig zu sichern, verkehren neben den kursmässigen Bahnpostwagen zweimal in der Woche noch besondere Postbeiwagen zwischen Pontarlier und Domodossola.

Mit den Postverwaltungen von Frankreich und Grossbritannien sind im Berichtsjahre neuerdings Unterhandlungen gepflogen worden zum Zwecke der Herbeiführung eines regelmässigen Austausches von Postpaketsendungen im Verkehr mit Italien und den Transitländern auf dem Wege über die Simplonlinie. Die Beförderung der Paketpost hat bisher ausschliesslich über die Montcenislinie stattgefunden. Durch die Benutzung des Leitweges über die Schweiz könnte die Vermittlung der Pakete zwischen den genannten Gebieten wesentlich beschleunigt werden. Die Unterhandlungen konnten im Berichtsjahre nicht zu Ende geführt werden; es ist aber nicht ausgeschlossen, dass es den Bemühungen der Oberpostdirektion gelingen wird, diesen wichtigen Transitverkehr über die Schweiz leiten zu lassen.

4. Auf der Gotthardlinie sind mit Beginn vom 1. Mai 1911 an die Postverbindungen bedeutend verbessert worden durch die Einführung eines neuen Nachtschnellzugspaares mit guten Anschlüssen nach Süden und Norden. Beide Züge führen Bahnposten mit grossem Paket- und Briefverkehr. Überdies verkehren ebenfalls auf der Gotthardlinie neue Eilgüterzüge, welche die umfangreiche Paketpost in beiden Richtungen über Nacht durch den Gotthard befördern.

Die Oberpostdirektion hat gemeinsam mit der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1911 wiederum An-

strengungen gemacht, um den Verkehr frisch abgeschnittener Blumen aus Italien nach Deutschland und weiterhin, der in den Wintermonaten einen sehr bedeutenden Umfang anzunehmen pflegt, der Gotthardlinie zuzuwenden. Bisher haben diese Blumen-sendungen meistens den Weg über den Brenner oder über Ventimiglia-Marseille genommen, zum Nachteil der kürzeren Strecke über die Schweiz. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass die bei den deutschen und italienischen Bahnverwaltungen unter-nommenen Schritte dazu führen werden, die seit langer Zeit angestrebte Verbindung herzustellen.

5. Mit Beginn vom 1. Oktober 1911 an wurde auf dem Bodensee mit der Trajektfähre Lindau-Romanshorn versuchs-weise die Beförderung von Postpaketwagen angeordnet. Die mit dieser Trajektierung gemachten Erfahrungen haben indessen nicht befriedigt. Dieses Beförderungsmittel hat den Nachteil, dass es an Sonn- und Festtagen nicht benutzt werden kann, und dass bei Betriebsstörungen an der Fähre und bei starkem Sturm auch an Werktagen der Dienst eingestellt werden muss, was Unregel-mässigkeiten und Verzögerungen in der Post- und Zollabfertigung zur Folge hat. Überdies ist die Zu- und Abfuhr der Bahnpost-wagen in Lindau und Romanshorn ausserordentlich zeitraubend und umständlich. Die Beibehaltung dieser Beförderungsweise scheint sich auch wegen den bedeutenden Kosten nicht zu emp-fehlen. Die Postverwaltung wird deshalb diese Einrichtung wahrscheinlich wieder fallen lassen und auf andere Weise die Unzukömmlichkeiten zu beseitigen suchen, welche zurzeit beim Pakettransport über den Bodensee bestehen.

6. In fünf Bahnpostwagen der Rhätischen Bahn wurde die Dampfheizung durch gewöhnliche Öfen ersetzt und die Bureau-einrichtung verbessert.

Die Bahnpostwagen haben im Jahre 1911 täglich 67,878 km durchlaufen, gegen 64,239 km im Vorjahre. Es ergibt sich somit eine Mehrleistung von 3639 km per Tag gegenüber dem Jahre 1910.

VIII. Postcheckdienst.

1. Auf den 1. Januar 1911 wurde ein neues Postcheckbureau eröffnet in Vevey.

Im übrigen muss in der Errichtung neuer Bureaux nament-lich auch aus finanziellen Gründen Zurückhaltung beobachtet werden.

2. Auf den Anfang des Berichtsjahres bestanden 9509 Postcheckrechnungen und auf Ende des Jahres waren deren 11,541; die Zunahme betrug mithin im Berichtsjahr 2032 Rechnungen. Dieses Ergebnis ist befriedigend. Überhaupt werden die Vorteile des Postcheck- und Giroverkehrs von der Geschäftswelt immer mehr gewürdigt, so zwar dass verschiedentlich wirtschaftliche Verbände und Vereine ihren Mitgliedern den Beitritt empfohlen haben.

3. Die hiernach folgende Tabelle zeigt die Zunahme der Zahl der Rechnungsinhaber bei den einzelnen Postcheckbureaux und ihre Verteilung auf die letztern an.

Zahl der Rechnungsinhaber.

Postcheckbureau	Stand auf						
	1. Januar 1906	1. Januar 1907	1. Januar 1908	1. Januar 1909	31. Dez. 1909	31. Dez. 1910	31. Dez. 1911
Genf . . .	38	144	193	235	328	445	545
Lausanne . .	92	313	377	461	524	642	701
Freiburg . .	—	—	—	— ¹⁾	121	127	143
Vevey . . .	—	—	—	—	—	—	152 ⁴⁾
Bern . . .	141	382	465	567	623	797	964
Burgdorf . .	—	—	—	— ²⁾	137	147	153
Langenthal . .	—	—	—	— ²⁾	108	129	135
Neuenburg . .	55	229	165	205	258	300	333
Biel . . .	—	—	110	181	217	288	344
Chaux-de-Fonds .	—	—	102	158	183	210	275
Basel . . .	194	381	504	602	737	1035	1287
Olten . . .	—	—	—	— ²⁾	117	130	148
Solothurn . .	—	—	—	121	140	166	194
Aarau . . .	81	193	237	288	360	458	509
Luzern . . .	89	186	243	308	382	468	560
Zürich . . .	487	810	1023	1118	1631	2089	2614
Frauenfeld . .	—	—	—	—	— ³⁾	219	250
Schaffhausen . .	—	—	—	155	213	249	289
Winterthur . .	—	—	—	133	183	214	249
St. Gallen . .	243	369	440	515	688	767	924
Glarus . . .	—	—	—	—	— ³⁾	160	192
Chur . . .	54	112	121	140	189	256	328
Bellinzona . .	5	71	86	114	156	213	252
Total	1479	3190	4066	5301	7295	9509	11,541
Vermehrung im Jahre 1911 .	—	—	—	—	—	—	2032

¹⁾ Eröffnet 1. Februar 1909.²⁾ Eröffnet 1. Januar 1909.³⁾ Eröffnet 1. Januar 1910.⁴⁾ Eröffnet 1. Januar 1911.

4. Im Berichtsjahr sind Einzahlungen gemacht worden 5,914,541 Stück

Ausserdem wurden auf den Checkrechnungen gutgeschrieben: Postanweisungen . . . 635,566 Stück
 Postchecks wurden eingereicht . . . 835,260 „

Diese Checks gaben Veranlassung: zu 215,211 baren Auszahlungen durch die Checkbureaux, zu 1,080,996 Anweisungen auf Poststellen und zu 894,162 Übertragungen im internen Giroverkehr.

Der durchschnittliche Betrag einer Einzahlung belief sich auf Fr. 119. 85, der Durchschnittsbetrag der Auszahlungen durch die Checkbureaux auf Fr. 2448. 35, der Durchschnittsbetrag der Anweisungen auf Fr. 227. 40 und der Durchschnittsbetrag der internen Übertragungen (Giro) auf Fr. 1408. 35. Am 31. Dezember 1911 erreichte das durchschnittliche Guthaben eines Rechnungsinhabers den Betrag von Fr. 2430.

5. Was den Jahresabschluss anbetrifft, so wird auf Abschnitt IX, Ziffer 1 hiernach verwiesen.

IX. Rechnungswesen.

1. Der Jahresabschluss über den Postcheck- und -Giroverkehr stellt sich wie folgt:

Übersicht des Umsatzes im Jahre 1911.

Aktiven.

a. Bare Auszahlungen:

1. durch die Postcheckbureaux . . .	Fr.	526,908,404. 75
2. durch die Poststellen	„	245,818,306. 32
b. Lastschriften im Giroverkehr (Inland)	„	1,259,312,786. 84
c. „ „ „ (Ausland)	„	10,259,377. 98
d. Zunahme der Einlagensaldi	„	6,197,755. 40
Total	Fr.	<u>2,048,496,631. 29</u>

Passiven.

a. Bare Einzahlungen	Fr.	785,006,270. 85
b. Gutschriften im Giroverkehr (Inland)	„	1,259,312,786. 84
c. „ „ „ (Ausland)	„	4,177,573. 60
Total	Fr.	<u>2,048,496,631. 29</u>

Der Verkehr betrug mithin in doppelter Aufrechnung	Fr. 4,090,795,507. 18
im Vorjahre erreichte er die Summe von	„ 3,297,602,257. 83
somit Mehrumsatz	<u>Fr. 793,193,249. 35</u>

Durch den internen Übertragungsverkehr (Giro) wurden abgewickelt 61,57 % des Umsatzes oder .	Fr. 2,518,625,573. 68
im Vorjahre 58,61 % des Umsatzes oder	„ 1,932,873,024. 80

Der Giroverkehr erzeugt somit eine absolute Zunahme von	<u>Fr. 585,752,548. 88</u>
---	----------------------------

Die Zunahme des internen Giroverkehrs beruht zum Teil auf dem Verkehr mit der schweizerischen Nationalbank. Wird dieser Verkehr ausser Betracht gelassen, so beträgt der Giroverkehr noch 55,25 % des Umsatzes, was gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von 5,03 % bedeutet und immerhin als ein befriedigendes Ergebnis angesehen werden kann.

Die Beilage VIII gibt Auskunft über den Verkehr der einzelnen Postcheckbureaux, sowie darüber, welche Summen bei den einzelnen Bureaux im ganzen, sowie in Prozenten durch Übertragung (Giro) ausgeglichen worden sind.

Der Überweisungsverkehr mit dem Auslande hatte nachstehendes Ergebnis.

Überweisungen aus der Schweiz nach:

	Anzahl	Betrag
Reichspost	34,766	Fr. 6,980,844. 79
Bayern	5,273	„ 1,487,075. 13
Württemberg	5,010	„ 952,567. 31
Österreich	1,613	„ 816,391. 94
Ungarn	46	„ 10,823. 53
Belgien	18	„ 11,675. 28
	<u>46,726</u>	<u>Fr. 10,259,377. 98</u>

Überweisungen nach der Schweiz von:

	Anzahl	Betrag
Reichspost	4,527	Fr. 1,909,267. 95
Bayern	1,003	„ 906,622. 34
Württemberg	561	„ 341,778. 10
Österreich	1,294	„ 817,629. 56
Ungarn	294	„ 185,726. —
Belgien	17	„ 16,549. 65
	<u>7,696</u>	<u>Fr. 4,177,573. 60</u>

Postcheck- und -Giroverkehr pro 1911.
Zusammenstellung nach Postcheckbureaux.

Postcheckbureaux	Eingelangte Einzahlungsscheine und Postanweisungen		Ausgestellte Zahlungsanweisungen		Eingelangte Checks		Giroverkehr				Totalumsatz	Prozentsatz des internen Giroverkehrs vom Totalumsatz
	Anzahl	Betrag	Anzahl	Betrag	Anzahl	zur Barzahlung	im Innern der Schweiz		mit dem Auslande			
							Gutschriften	Lastschriften	Gutschriften	Lastschriften		
		Fr.		Fr.		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Genf	334,823	31,338,866. 31	28,385	4,124,065. —	38,384	12,641,875. 15	32,975,176. 43	47,504,014. 69			128,583,997. 58	62,59
Lausanne	404,038	44,696,393. 64	57,079	15,573,429. 02	44,735	15,801,950. 30	42,270,309. 03	55,083,735. 37			173,425,817. 36	56,14
Freiburg	89,932	9,465,387. 79	8,323	2,160,798. 08	8,556	3,636,549. 08	3,479,486. 86	7,090,924. 13			25,833,145. 94	40,92
Vevey	99,044	8,409,054. 13	11,307	9,804,843. 49	9,945	3,551,762. 66	10,310,678. 12	5,122,873. 92			37,199,212. 32	41,49
Bern ¹⁾	636,068	102,253,647. 74	164,040	33,122,255. 10	75,456	313,628,763. 42	483,652,172. 94	237,838,000. 22	176,002. 31	660,798. 39	1,171,331,640. 12	61,60
Langenthal	75,640	10,354,230. 62	9,200	1,793,037. 44	11,579	1,317,063. 17	10,025,289. 64	17,293,492. 13			40,783,113. —	66,99
Burgdorf	82,133	11,222,871. 14	8,092	2,460,147. 57	11,695	2,383,010. 97	6,897,503. 54	13,262,819. 98			36,226,353. 20	55,65
Neuenburg	172,084	18,389,535. 20	28,369	5,912,851. 88	24,480	4,501,587. 71	12,070,671. 03	19,931,411. 31			60,806,057. 13	52,63
Biel	139,623	14,623,367. 46	27,737	2,979,032. 56	22,356	3,911,180. 94	10,210,171. 54	17,881,661. 35			49,605,413. 85	56,63
Chaux-de-Fonds	97,550	8,115,310. 07	18,537	2,324,475. 67	13,113	2,776,016. 15	5,393,876. 26	8,311,203. 63			26,920,881. 78	50,91
Basel ²⁾	755,109	93,809,402. 46	85,872	21,632,617. 04	99,951	38,072,975. 21	129,863,029. 27	161,638,663. 32	1,564,839. 16	3,084,604. 83	449,666,131. 29	64,83
Solothurn	86,005	10,513,656. 81	15,264	2,567,724. 28	13,173	5,303,440. 09	8,070,336. 83	10,624,102. 48			37,079,260. 49	50,42
Olten	87,415	8,449,589. 06	8,748	2,023,018. 94	11,542	2,156,827. 98	4,556,716. 70	8,815,073. 27			26,001,225. 95	51,43
Aarau	367,992	48,592,781. 21	68,224	26,570,941. 30	39,521	14,489,497. 92	41,893,588. 26	49,236,053. 18			180,782,861. 87	50,41
Luzern	326,963	38,195,014. 68	51,954	11,267,144. 82	42,721	10,475,629. 16	32,729,765. 06	48,909,700. 40			141,577,254. 12	57,66
Zürich ³⁾	1,599,199	171,573,213. 16	256,844	49,544,534. 20	199,911	59,845,225. 73	262,764,174. 02	319,276,160. 13	2,326,780. 11	6,424,382. 39	871,754,469. 74	66,77
Schaffhausen	126,627	14,762,422. 74	19,036	3,769,817. 42	20,502	4,712,255. 60	16,151,299. 18	22,396,604. 14			61,792,399. 08	62,98
Winterthur	190,629	28,224,400. 28	27,978	5,631,251. 65	26,248	7,296,355. 25	35,016,102. 21	50,227,227. 07			126,395,336. 46	67,44
Frauenfeld	78,036	12,459,754. 37	18,997	3,648,586. 97	15,313	1,081,981. 99	11,163,099. 29	18,713,366. 53			47,066,789. 15	63,48
St. Gallen ⁴⁾	484,298	61,578,568. 87	107,376	22,845,093. 16	62,833	10,495,287. 89	75,470,210. 14	103,171,334. 52	109,952. 02	89,592. 37	273,760,038. 97	65,25
Glarus	60,620	7,311,428. 37	13,183	2,993,257. 52	11,423	2,054,503. 97	5,479,206. 58	7,656,698. 54			25,495,094. 98	51,52
Chur	136,037	18,936,736. 71	29,610	6,246,939. 25	16,727	3,678,134. 06	15,016,078. 49	23,768,588. 50			67,646,477. 01	57,33
Bellenz	120,242	11,730,638. 03	16,841	6,822,443. 96	15,096	3,096,530. 35	3,853,845. 42	5,559,078. 03			31,062,535. 79	30,30
Total	6,550,107	785,006,270. 85	1,080,996	245,818,306. 32	835,260	526,908,404. 75	1,259,312,786. 84	1,259,312,786. 84	4,177,573. 60	10,259,377. 98	4,090,795,507. 18	61,57
Total 1910	5,323,719	682,377,812. 94	875,857	195,514,777. 75	697,137	479,345,237. 59	966,436,512. 40	966,436,512. 40	2,307,956. 44	5,183,448. 31	3,297,602,257. 83	58,61
Vermehrung	1,226,388	102,628,457. 91	205,139	50,303,528. 57	138,123	47,563,167. 16	292,876,274. 44	292,876,274. 44	1,869,617. 16	5,075,929. 67	793,193,249. 35	2,96

¹⁾ Auswechslungsbureau für den Giroverkehr mit der Reichspost.
²⁾ " " " " " " , Bayern, Österreich, Ungarn und Belgien.
³⁾ " " " " " " " " Württemberg, Österreich und Ungarn.
⁴⁾ " " " " " " " " Österreich.

Gegenüber dem Vorjahre zeigen die Überweisungen im Verkehr mit dem Auslande folgendes Bild:

a. Überweisungen aus der Schweiz nach dem Auslande:

1911 Anzahl	46,726	Betrag Fr.	10,259,377. 98
1910	" 22,372	" "	5,183,448. 31
Vermehrung	24,354	Betrag Fr.	5,075,929. 67

Der durchschnittliche Betrag einer Überweisung belief sich 1911 auf Fr. 219. 50, 1910 auf Fr. 231. 69.

b. Überweisungen aus dem Ausland nach der Schweiz:

1911 Anzahl	7,696	Betrag Fr.	4,177,573. 60
1910	" 4,901	" "	2,307,956. 44
Vermehrung	2,795	Betrag Fr.	1,869,617. 16

Der durchschnittliche Betrag einer Überweisung belief sich 1911 auf Fr. 542. 82, 1910 auf Fr. 470. 91.

Die Überweisungskurse passten sich möglichst den Börsenkursen an. Sie waren im Berichtsjahr entsprechend den Devisenkursen, mit Ausnahme der Periode von Ende Juli bis Mitte November, verhältnismässig hoch.

Das Guthaben der Rechnungsinhaber auf ihren Postcheckrechnungen betrug auf den 31. Dezember 1910 . . . Fr. 21,847,640. 22
im Berichtsjahr nahm dasselbe zu um
(Differenz zwischen den Gut- und Last-
schriften) " 6,197,755. 40
so dass am 31. Dezember 1911 ein Gut-
haben vorhanden war von Fr. 28,045,395. 62

Soweit das Guthaben der Rechnungsinhaber denjenigen Betrag, welcher für die tägliche Zahlungsbereitschaft notwendig ist, übersteigt, kann es zinstragend angelegt werden, um dadurch zur teilweisen Deckung der Verwaltungs- und Betriebskosten beizutragen. Das auf Ende des Berichtsjahres vorhandene Guthaben war wie folgt verwendet:

Anlagen in Obligationen	Fr. 23,660,851. 65
Guthaben im internationalen Überweisungs- verkehr	" 210,139. 16
Kassabestand und Zuschuss an das Be- triebskapital der Postverwaltung . . .	" 4,174,404. 81
Total	<u>Fr. 28,045,395. 62</u>

Die Obligationen sind in Verwahrung der schweizerischen Nationalbank und die Depotscheine hierfür liegen bei der Oberpostdirektion.

2. Der interne Postanweisungsverkehr ergibt an Einnahmen Fr. 646,326,880. 39 (1910 Fr. 617,309,340. 61), an Ausgaben Fr. 646,302,696. 73 (1910 Fr. 617,274,790. 74), somit einen Jahresumsatz von Fr. 1,292,629,577. 12 (1910 Fr. 1,234,584,131. 35).

Die Vermehrung rührt zum Teil daher, dass, im Sinne einer Vereinfachung und Beschleunigung des Geldverkehrs, eine grössere Zahl von Poststellen in direkte Verbindung mit benachbarten Postbureaux, statt mit der Kreispostkasse, gesetzt wurden. Der rechnerische Ausgleich findet durch Postanweisungen statt.

3. Der internationale Postanweisungsverkehr ergibt auf Grund der Abrechnungen der Oberpostkontrolle mit dem Ausland Fr. 35,298,606. 63 an bezahlten Abrechnungssaldi und Fr. 15,494,214. 35 an eingegangenen Abrechnungssaldi. Der Jahresumsatz des daherigen Verkehrs bei den Poststellen erreicht Fr. 158,718,215. 78 (1910 Fr. 146,134,453), von welchem Betrag Fr. 69,814,847. 06 auf die vom Ausland einlangenden und Fr. 88,903,368. 72 auf die in der Schweiz aufgegebenen Postanweisungen entfallen. Dabei stehen die in Italien ausbezahlten Postanweisungen aus der Schweiz mit Fr. 22,885,105. 05 (1910 Fr. 24,272,047. 60) an erster Stelle.

4. Die Inventarrechnung ergibt auf Ende 1911 einen Inventarbestand von Fr. 6,399,489. 48 und gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung um Fr. 1309. 77.

5. Der Geldverkehr der Kreispostkassen Lausanne, Bern, Aarau, Zürich, St. Gallen und Chur für die Telegraphenverwaltung weist an Einnahmen und Ausgaben je Fr. 22,739,515. 69 also einen Jahresumsatz von Fr. 45,479,031. 38 auf, gegen Fr. 42,337,736. 56 im Vorjahr.

6. Im Berichtsjahr sind weitere 15 Poststellen zu direkten Beziehungen im Kontokorrent-Verkehr mit der Nationalbank ermächtigt worden, womit deren Gesamtzahl auf 167 ansteigt. 1911 lieferten diese Poststellen Fr. 179,024,200 ab, wogegen sie Fr. 22,832,950 von der Bank bezogen haben.

7. Im Jahre 1911 betrug der gesamte Geldumsatz der Postverwaltung im Bankverkehr Fr. 847,273,382. 95 und bei den Kreispostkassen Fr. 2,139,175,416. 06. Dabei verzeigten die

letztern einen durchschnittlichen täglichen Barbestand von zusammen Fr. 534,044. 02 gegen Fr. 619,036. 98 im Vorjahr.

8. Neben der als Anhang zur eidgenössischen Staatsrechnung erscheinenden Betriebsrechnung erstellt die Postverwaltung jedes Jahr eine Generalabrechnung mit dem eidgenössischen Finanzdepartement. Für das Jahr 1911 ergibt sich aus ihr folgende

Generalbilanz:

A. Aktiven.

1. Postcheckdienst	Fr.	23,870,990. 81
2. Unfallfonds	„	256,235. 31
3. Inventarbestände	„	6,399,489. 48
4. Betriebskonto bei der Bank	„	3,295,516. 60
5. Kreispostkassen, Aktivsaldo-Vorträge	„	3,810,804. 13
6. Betriebseinnahmen	„	60,439,767. 01
Total		Fr. 98,072,803. 34

B. Passiven.

1. Postanweisungsdienst	Fr.	2,198,376. 51
2. Postcheckdienst	„	28,045,395. 62
3. Guthaben des Bundes	„	6,655,724. 79
4. Betriebskonto bei der Bank	„	733,539. 41
5. Betriebsausgaben u. Reinertragsablieferung	„	60,439,767. 01
Total		Fr. 98,072,803. 34

Infolge des Bundesratsbeschlusses vom 19. Januar 1912 über das Rechnungswesen des Bundes, hat die Postverwaltung, rückwirkend auf 1. Januar 1910, in ihrem Rechnungswesen nach den Grundsätzen der kaufmännischen doppelten Buchführung ein Hauptbuch eingefügt.

X. Gesetzesübertretungen.

Wegen Übertretung des Bundesgesetzes betreffend das schweizerische Postwesen mussten im Berichtsjahre folgende Verfehlungen geahndet werden:

1. Besorgung des nach Art. 4 des Bundesgesetzes betreffend das schweizerische Postwesen der Postanstalt allein vorbehaltenen Transports von Personen und Sachen	6
2. vorschriftswidriges Zusammenpacken von Sendungen an verschiedene Adressaten	43
3. Verwendung bereits benutzter Wertzeichen, Beifügung von brieflichen Mitteilungen in Drucksachen und absichtliche Umgehung von Posttaxen . . .	1500
4. unbefugte Benutzung der Portofreiheit	19
5. unbefugtes Mitfahren in Postwagen	4
6. Aufgabe von Sendungen verbotenen Inhalts . . .	3
Total	<u>1575</u>

XI. Unfälle im Postbetrieb.

1. Im Betriebsjahre sind in 499. Fällen Fr. 55,835. 52 als Entschädigungen für Unfälle im Postbetrieb ausgerichtet worden. 485 Fälle mit einer Entschädigungssumme von Fr. 50,566. 15 betreffen Unfälle des Postpersonals und der Postillone. Für Unfälle anderer Personen sind in 14 Fällen Fr. 5269. 37 bezahlt worden.

Die Zahl der Unfälle hat gegenüber dem Vorjahr um 41 zugenommen, dagegen haben sich die Ausgaben um Fr. 3258. 57 vermindert.

Die Vermehrung der Fälle ist auf die Unfälle des Postpersonals und der Postillone zurückzuführen. Die Ausgabenverminderung ist durch eine weniger grosse Aufwendung für Unfälle anderer Personen entstanden.

2. Das Nettovermögen des Versicherungsfonds der Postverwaltung betrug auf Ende des Jahres 1911 . Fr. 256,235. 31 während es sich auf Ende 1910 belaufen hat
auf „ 200,675. 48

Es ergibt sich somit auf Ende des Berichtsjahres eine Vermögensvermehrung von . . . Fr. 55,559. 83

XII. Verschiedenes.

1. Die Zahl der Besucher des Postmuseums betrug im abgelaufenen Jahre 1736 gegen 1906 im Vorjahr. Grössere Erwerbungen wurden im Berichtsjahr nicht gemacht. Dagegen sind dem Postmuseum von privater Seite verschiedene Geschenke zugegangen. Die Zahl der Postwagenmodelle ist um 1 vermehrt worden und beträgt nun 9, worunter 2 Modelle von Feldpostfuhrwerken.

Die Oberpostdirektion wird fortfahren, die verschiedenen Sammlungen nach Massgabe der vorhandenen Mittel zu vervollständigen. Das Museum ist täglich (also auch an Sonn- und Feiertagen) von 10—12 Uhr vormittags zur unentgeltlichen Besichtigung geöffnet.

2. Die im Berichtsjahr von Ende August bis Mitte Oktober abgehaltenen Feldübungen der schweizerischen Armee haben an die Feldpost grosse Anforderungen gestellt. Insbesondere hatten die Feldpostbureaux des I. Armeekorps einen grossen Postverkehr zu bewältigen. Für die Wiederholungskurse des I. Armeekorps, der 4. und 8. Division und der Gotthardbesatzung, waren das Armeekorpsfeldpostbureau I, die Divisionsfeldposten 1, 2, 4, 8 und das Gotthardfeldpostbureau in Tätigkeit. Ein militärisch organisiertes Feldpostbureau funktionierte ferner während 4 Tagen beim Wiederholungskurse der 3. und 4. Kavalleriebrigaden, die mit dem zugeteilten 19. Infanterieregiment und der Artillerieabteilung 12/I gegen die 4. Division operierten.

Für die Wiederholungskurse der 11., 12., 13. und 14. Infanteriebrigaden, der 9., 10., 11. und 17. Infanterieregimenter waren Hilfsfeldposten im Betrieb.

Die Feldpost konnte der ihr gestellten Aufgabe allseitig gerecht werden.

3. Im Berichtsjahre sind bei einer Zahl von 939 Aufträgen 3,219,644 direkte Aufdrucke von Postwertzeichen auf Briefumschläge, Karten usw. durch die Postverwaltung ausgeführt worden, gegenüber 958 Aufträgen mit 3,350,957 Aufdrucken im Vorjahre. Der kleine Rückgang ist auf die seit Anfang 1911 eingeführte samthafte Frankatur für in grösserer Zahl aufgegebene Drucksachen und Warenmuster zurückzuführen. Die Aufdrucke zu 2 Ct. haben sich aus diesem Grunde gegenüber dem Vorjahre um 463,448 Stück vermindert, während die der andern Taxwerte um 332,135 Stück zugenommen haben.

Der Gesamtwertbetrag der Aufdrucke beläuft sich im Jahr 1911 auf Fr. 234,456. 50, gegen Fr. 212,280. 74 im Jahre 1910.

4. Der Verbrauch an Frankomarkenheftchen (Taxwerte zu 2, 5, 10 und 25 Ct. betrug im Jahre 1911 1,721,000 Stück mit 49,308,000 Marken gegenüber 1,692,000 Heftchen mit 48,276,000 Marken im Vorjahre.

5. Im Jahre 1911 sind in der Schweiz 91,000 Antwortscheine verkauft worden, gegen 90,000 im Vorjahre. Vom Ausland sind zur Einlösung 49,096 dieser Antwortscheine eingelangt. Im Vorjahre waren es 40,468.

Diese Scheine dienen bekanntlich dazu, dem Versender eines Briefes nach dem Ausland zu ermöglichen, die Frankatur der Antwort dem Empfänger zum Voraus zu bezahlen.

6. Auf Ende 1911 bestanden 316 Privatwertzeichenverkaufsstellen. Der Bestand hat sich gegenüber dem Vorjahre um 11 Stellen vermehrt. Die Privatwertzeichenverkäufer haben an Provisionen Fr. 8627. 22 bezogen (1910 Fr. 8904. 29).

7. Die Zahl der Schlossfächer hat auf Ende 1911 14,997 Stück betragen, gegenüber 14,062 auf Ende 1910. Die Vermehrung beträgt somit im Berichtsjahre 935 Stück.

8. Identitätsbücher sind im Jahre 1911 844 Stück verkauft worden, gegenüber 846 im Vorjahre.

9. In den Briefkasten, also unter den gewöhnlichen, uneingeschriebenen Sendungen sind im Berichtsjahre durch das mit der Leerung betraute Personal 1188 Wertgegenstände (Plis, Groups etc.) im Gesamtbetrage von Fr. 22,072. 98 aufgefunden und zur richtigen Behandlung (Einschreibung) abgeliefert worden.

III. Telegraphen- und Telephonverwaltung.

1. Allgemeines.

Anhaltend günstige Witterungsverhältnisse, die ganz besonders den Fremdenverkehr vorteilhaft beeinflussten, die bessere Geschäftslage im allgemeinen und der Umstand, dass die Verwaltung von nennenswerten Betriebsstörungen verschont blieb, hatten zur Folge, dass in beiden Betrieben, Telegraph und Telephon, sich eine unerwartet grosse Verkehrszunahme ergab. Dementsprechend war auch das finanzielle Resultat ein über Erwarten günstiges. Es ergaben sich an

	1910	1911
Einnahmen	Fr. 16,340,137. 27	Fr. 17,476,868. 23
Ausgaben	„ 15,820,916. 79	„ 16,254,494. 58
Aktivsaldo	<u>Fr. 519,220. 48</u>	<u>Fr. 1,222,373. 65</u>

Das Rechnungsergebnis pro 1911 ist somit um Fr. 703,153. 17 günstiger als dasjenige des Vorjahres.

Im Ursprungsbudget war ein Aktivsaldo vorgesehen von Fr. 5,385. —

An Nachtragskrediten zulasten der Betriebsrechnung sind bewilligt worden Fr. 103,900

Übertrag	Fr. 103,900	Fr. 5,385. —
----------	-------------	--------------

Übertrag	Fr. 103,900	Fr. 5,385. --
Dazu eine Kreditübertragung		
von	„ 85,000	
		„ 188,900. —
so dass sich nach Voranschlag ein Passivsaldo		
von		Fr. 183,515. —
hätte einstellen sollen.		

Statt eines ursprünglich vorgesehenen		
Aktivsaldos von Fr. 5385 ergab sich aber ein		
solcher von	„ 1,222,373. 65	
und es stellt sich somit die Rechnung um .	Fr. 1,405,888. 65	
günstiger als der Voranschlag, in-		
klusive Nachtragskredite und Kredit-		
übertragung von im ganzen	„ 188,900. —	
und um	Fr. 1,216,988. 65	
besser als das ursprüngliche Budget.		

Der Aktivsaldo von Fr. 1,222,373. 65 wird, gestützt auf die Zustimmung der eidgenössischen Räte, zu den Anträgen des Bundesrates in der Budgetbotschaft für 1897 (Ausgabenrubrik X der Telegraphenverwaltung), als ausserordentliche Amortisation zur Abschreibung auf Baukontoschuld verwendet, deren Bestand auf 1. Januar 1912 die Summe von Fr. 19,096,849. 15 erreicht, mit einer Verminderung um Fr. 225,744. 45 gegenüber der vorjährigen.

Pro Ende 1911 betrug der Schätzungswert:

a. des verzinslichen Inventars		
(Bureaugerätschaften, Linienbauvorrats-		
material und Apparate)	Fr. 17,932,983. 30	
b. des unverzinslichen Inventars		
(im Betrieb stehende ober- und unter-		
irdische Telegraphen- und Telephon-		
linien)	„ 30,157,309. 50	

Total Schätzungssumme des gesamten Inventars der Telegraphen- und Telephonverwaltung somit Fr. 48,090,292. 80

Es übersteigt den Wert des vorjährigen Bestandes (Franken 45,511,913. 70) mithin um Fr. 2,578,379. 10.

Auf Rechnung des Baukontos wurden im Jahre 1911 für Neuanlagen Fr. 3,895,018. 25 verausgabt (budgetiert waren

Fr. 4,575,200), die Amortisation aber betrug Fr. 4,120,762. 70 (ordentliche, 15 % = Fr. 2,898,389. 05 und ausserordentliche Fr. 1,222,373. 65), so dass der Baukonto auf Ende 1911 eine Verminderung erfahren hat, und zwar von Fr. 225,744. 45. Der Gegenwert des Baukontos liegt im Inventarwert der Linien im Betrieb (unverzinsliches Inventar).

Was die Verkehrsverhältnisse anbetrifft, so zeigt der Gesamttelegraphenverkehr mit 6,021,792 Telegrammen gegenüber dem Vorjahre (5,608,540) eine Vermehrung um 413,252 oder 7,363 % und stellt sich somit nicht ganz so günstig wie 1910, das eine Vermehrung von 7,79 % gegenüber 1909 aufwies.

Im internen Telegrammverkehr, inklusive die Phonogramme, ergibt sich pro 1911, bei einer Gesamtzahl von 1,721,439, eine Vermehrung von 88,346 oder 5,41 % gegenüber dem Vorjahre (1910: Vermehrung 4,88 %). Die budgetierte Zahl wurde um 51,439 oder 3,08 %, überschritten.

Der internationale Verkehr weist mit 2,995,397 Telegrammen eine Vermehrung auf von 232,020 (8,396 %) gegenüber dem Vorjahre und von 95,397 (3,29 %) gegenüber der im Budget veranschlagten.

Der Transitverkehr mit 1,304,956 Telegrammen ergab 92,886 (7,663 %) mehr als im Vorjahre und übersteigt die im Voranschlag angenommene Ziffer um 27,956 (2,19 %).

Die dringenden Telegramme, in der Schweiz zulässig seit dem 1. August 1908 (A. S., Bd. XXIV, S. 715), weisen eine stetige Zunahme auf. Deren Zahl ist von 35,751 (interne 2287, internationale 33,464) im Vorjahre, auf 39,147 (interne 2774, internationale 36,373) angestiegen.

Den Verkehrsverhältnissen entsprechend, überstieg der Gesamtertrag der Telegramme den vorjährigen um Fr. 324,967. 39, den budgetierten um Fr. 72,201. 54.

Im telephonischen Gesprächsverkehr ergaben sich statt der im Budget vorgesehenen 45,890,000 taxpflichtigen Lokalgespräche und 10,237,000 interurbanen Gespräche (inbegriffen die internationalen) 50,571,334 der ersteren und 11,598,961 der letzteren Gesprächskategorie (351,249 ausgehende und 360,817 eingehende, zusammen 712,066 internationale inbegriffen). Es kommt dies gegenüber dem Vorjahre einem Zuwachs von 4,569,738 lokalen und 1,220,448 interurbanen Gesprächen

(inklusive die internationalen, Eingang und Ausgang) gleich und bedeutet ein Mehr gegenüber den budgetierten Verkehrszahlen von 4,681,334 bei den taxierten lokalen und von 1,001,144 bei den interurbanen inklusive ausgehenden internationalen Gesprächen. Auch im Berichtsjahre erfuhren die interurbanen Nachtgespräche zu reduzierten Taxen wieder einen starken Zuwachs. Deren Zahl betrug 1911 im ganzen 193,323, mit einer Vermehrung von 48,949 gegenüber dem Vorjahre. Von dieser Zunahme entfallen 28,962 auf Gespräche zwischen Netzen im Innern der Schweiz und 19,987 auf den internationalen Nachtverkehr.

Der Gesamtertrag der lokalen und interurbanen Gespräche (inbegriffen die internationalen) sowie der Gesprächsabonnemente stellt sich mit Fr. 7,001,279.67 um Fr. 719,834.27 höher als im Vorjahre und übersteigt den budgetierten Ansatz um Fr. 714,279.67.

Die Zahl der Telephonabonnemente belief sich am Ende des Berichtsjahres auf 71,622 mit einer Vermehrung von 3982 gegenüber dem Vorjahre und 1022 gegenüber dem Voranschlag. Entsprechend dem stärkern Zuwachs und dem Mehrertrag per Abonnement (Fr. 1.70) hat der Gesamtertrag der Abonnementsgebühren im Jahre 1911 (Fr. 4,634,518.47) den Budgetposten um Fr. 186,718.47 überschritten. Ebenso stellt sich derselbe um Fr. 323,608.23 höher als im Vorjahre.

Die Betriebseinnahmen (Ertrag der Telegramme, der Telephongespräche und der Telephonabonnementsgebühren) stellen sich um Fr. 973,199.68 günstiger, die übrigen Einnahmen (Gemeindebeiträge, Inventarvermehrung und Verschiedenes) um Fr. 196,331.45 geringer als der Voranschlag. Dieser Ausfall in den „übrigen Einnahmen“ rührt daher, dass die Inventarvermehrung um Fr. 303,267.70 unter dem ins Budget eingestellten Betrage blieb. Die Gesamteinnahmen ergeben ein Mehr von Fr. 776,868.23. Andererseits blieben die Totalausgaben (exklusive die ausserordentliche Amortisation) um Fr. 629,020.42 unter der budgetierten Ausgabensumme (inbegriffen Fr. 103,900 Nachtragskredite und Fr. 85,000 Kreditübertragung vom Vorjahre, zusammen Fr. 188,900), so dass die Betriebsrechnung, wie schon eingangs erwähnt, ganz bedeutend günstiger abschliesst, als erwartet werden durfte.

Im Berichtsjahre wurden wiederum verschiedene private Linienbauunternehmungen mit Arbeiten im staatlichen Leitungsnetz betraut. Zu den wichtigsten dieser Aufträge gehören die neuen Telephonleitungsanlagen Zürich-Lausanne II, Bern-Winter-

thur, Lausanne-Brig, Zürich-Wallenstadt, Zürich-Wil II streckenweise, Zürich-Reinach streckenweise, Zürich-Winterthur VII und Zürich-Arth.

Die Versuche werden im laufenden Jahre noch fortgesetzt und voraussichtlich auf Ende desselben abgeschlossen werden.

Wie in den beiden Vorjahren, so wurde die Privatindustrie auch im Jahre 1911 versuchsweise mit dem Anstrich der Eisenkonstruktionen in einem grossen Teil des staatlichen Telegraphen- und Telephonnetzes betraut. Da zur Beurteilung der Zweckmässigkeit dieses Verfahrens neben der Kostenfrage namentlich auch die Dauerhaftigkeit des Anstrichs in Betracht fällt, muss hier mit einem definitiven Entscheid ebenfalls noch zugewartet werden. Die Versuche dauern inzwischen fort.

Den orkanartigen Stürmen vom 21., 22. und 23. Dezember 1911 hat das schweizerische Telegraphen- und Telephonnetz gut standgehalten. Wenn damals in einigen Gegenden Linienbeschädigungen dennoch vorgekommen sind, so haben sie in der Grosszahl nicht die direkte Wirkung des Winddruckes, sondern durch den Sturm herbeigeführte Baumstürze zur Ursache.

Wie schon im Jahre 1910 wurde auch im Berichtsjahr durch Verwendung leistungsfähigerer Systeme von Telegraphenapparaten auf rationellere Ausnützung der bestehenden internationalen Leitungen hingearbeitet.

Am 1. Juli ist der bisherige Hughes-Betrieb Zürich-Wien in Zweifach-Baudot-Betrieb umgewandelt worden.

Die Verbindung Berlin-Basel wurde bis nach Zürich verlängert und statt des Hughes-Systems der Vierfach-Baudot-Betrieb mittelst Staffelschaltung eingeführt, der den beiden bureaux Zürich und Basel gestattet, gleichzeitig über die nämliche Leitung mit Berlin und unter sich selbst zu verkehren.

Aber auch das Telegraphennetz im Innern der Schweiz ist im Berichtsjahre besser ausgebaut worden. So wurden z. B. die in Samaden endigenden Leitungen nach St. Moritz, ferner die in Morges und Nyon ausmündenden Leitungen nach Lausanne und Genf und die von Montreux und Vevey bedienten Leitungen nach Lausanne verlängert, wodurch eine direktere und daher auch raschere und sicherere Telegrammübermittlung erzielt werden konnte.

Der elektrische Ferndrucker (vergleiche Geschäftsbericht von 1910, Seite 6, unten) wurde im Berichtsjahre zum ersten Male

auf dem Abonnementsweg an Private abgegeben. Auf Jahresende waren vier Geschäftsfirmen in Zürich auf den Ferndrucker abonniert.

Das Zentralumschaltssystem für Telegraphenbetrieb, dessen Vorteile bereits im Geschäftsbericht pro 1910 (Seite 6) hervorgehoben wurden, ist in den Telegraphenbureaux Luzern und Lausanne, sowie in mehreren kleineren Bureaux eingeführt worden.

In Winterthur und Lugano wurden zwei neue nach dem Zentralbatterie-System gebaute und mit Gesprächszählern ausgerüstete Telephonzentralen dem Betriebe übergeben.

Als sehr bemerkenswerte Neuerung darf die im Berichtsjahr erfolgte Einführung eines neuen Systems der Duplextelephonie bezeichnet werden, welche gestattet, auf zwei parallel verlaufenden Telephonleitungen gleichzeitig drei Gespräche zu führen. Dieses System ist nunmehr im Betrieb zwischen Lausanne-Genf, Lausanne-Montreux, Lausanne-Yverdon, Bern-Genf und Zürich-Winterthur.

Die Frage der Erhöhung der Telephongebühren (siehe Botschaft des Bundesrates vom 20. Dezember 1909, Bundesbl. 1909, VI, S. 567) ist im Berichtsjahre nicht viel weiter gediehen. Die von der nationalrätlichen Kommission im Jahre 1910 verlangte Umrechnung der Betriebsergebnisse der Telephonverwaltung, sowie die Begutachtung der von seiten verschiedener Interessenverbände gemachten Eingaben erschienen als ergänzender Bericht des Bundesrates zur obgenannten Botschaft (siehe Bundesbl. 1911, II, S. 137). In ihrer Sitzung vom 10. Juli 1911 ist dann die Kommission auf die Vorlage eingetreten. Beschlüsse wurden jedoch nicht gefasst, sondern die Telephonverwaltung zur Ausführung von Berechnungen über die finanzielle Tragweite verschiedener Abänderungsanträge eingeladen. Der Vollzug dieses Auftrages fällt nicht mehr in das Berichtsjahr.

Von den im Jahre 1911 in Kraft getretenen Gesetzen, Bundes- und Bundesratsbeschlüssen, haben für die Telegraphen- und Telephonverwaltung mehr oder weniger Bedeutung:

Bundesratsbeschluss betreffend einen Zusatz zu Art. 4 der Verordnung über das Telephonwesen (Umschreibengebühr für Übertragung von Abonnements), vom 24. Januar 1911 (A. S. n. F. Bd. XXVII, S. 104).

Vollziehungsverordnung für die Telegraphen- und Telephonverwaltung zum Bundesgesetz vom 2. Juli 1897, betreffend die Besoldungen der eidgenössischen Beamten und Angestellten, modi-

fiziert durch die Bundesgesetze vom 16. Dezember 1907 über die Organisation der Telegraphen- und Telephonverwaltung und vom 24. Juni 1909 über die Besoldungen der eidgenössischen Beamten und Angestellten, vom 6. Oktober 1911 (A. S. n. F. Bd. XXVII, S. 803).

Bundesbeschluss betreffend die Erstellung eines Post- und Telegraphengebäudes in Aarau, vom 15. Dezember 1911 (A. S. n. F. Bd. XXVII, S. 985).

Bundesgesetz betreffend die Aufhebung der Amtskautionen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesverwaltung, vom 5. Oktober 1911 (A. S. n. F. Bd. XXVIII, S. 95).

2. Linien.

a. Bestand der Linien (Trassen).

Die Linienbestände ergeben folgende Zahlen:

Linien der Telegraphen- und Telephonverwaltung.

	Linienlänge (Trassenlänge) in km		
	oberirdisch	unterirdisch	Total
Telegraphenlinien	3,477,8	97,9	3,575,2
Telephonlinien	16,910,1	757,7	17,667,8
Gemischte Linien	3,308,8	359,4	3,667,7
Bestand Ende 1911	23,695,7	1215,0	24,910,7
Bestand Ende 1910	23,386,9	1140,4	24,527,3
Vermehrung	308,8	74,6	383,4

Die gemischten Linien sind solche, an denen sowohl Drähte des Telegraphen-, als auch solche des Telephonnetzes geführt sind.

Konzedierte Privatlinien.

	Linienlänge (Trassenlänge) in km
Bestand Ende 1911	2781,1
Bestand Ende 1910	2161,5
Vermehrung	619,6

b. Telegraphennetz.

Der Leitungsbestand des Telegraphennetzes weist die folgenden Zahlen auf:

	Drahtlänge in km		
	oberirdisch	unterirdisch	Total
Bestand Ende 1911	21,797, ₆	4508, ₆	26,306, ₂ ¹
Bestand Ende 1910	21,735, ₄	4286, ₁	26,021, ₅
Vermehrung	62, ₂	222, ₅	284, ₇

c. Telephonnetz.

Der Bestand des Telephonnetzes ist aus folgenden Zahlen ersichtlich:

	Zahl der Telephonnetze	Zahl der Umschalt- stationen
Bestand Ende 1911	427	350
Bestand Ende 1910	423	353
Vermehrung	4	—3

	Zahl der Abonnemente	Zahl der Abonnenstationen
Bestand Ende 1911	71,622	84,058
Bestand Ende 1910	67,640	78,736
Vermehrung	3,982	5,322

	Lokale Telephonnetze Drahtlänge in km		
	oberirdisch	unterirdisch	Total
Bestand Ende 1911	70,757, ₂	232,253, ₄	303,010, ₆ ²
Bestand Ende 1910	66,330, ₄	216,081, ₃	282,411, ₇
Vermehrung	4,426, ₈	16,172, ₁	20,598, ₉

Von den 71,187 Abonnentenleitungen sind
 vollständig oberirdisch geführt . . . 16,426 = 23,₁ %
 ganz oder teilweise unterirdisch . . . 54,761 = 76,₉ %.

¹ Inbegriffen 1665,₇ km (1910: 1517,₃ km) Reserveleitungen.

² Inbegriffen 106,032,₆ km (1910: 103,316,₂ km) Reserveleitungen.

Von diesen Abonnentenleitungen sind

doppeldrätig	62,359 = 87,8 %
eindrätig, mit Erde als Rückleitung	8,765 = 12,8 %
eindrätig, mit gemeinschaftlicher metal- lischer Rückleitung	63 = 0,1 %.

Über diese Ausscheidung der Abonnentenleitungen liegt bei der Obertelegraphendirektion eine Tabelle zur Einsicht auf, in welcher die betreffenden Zahlen nach Netzgruppen zusammengestellt sind.

Tabelle I, am Schlusse des Abschnittes 2, gibt eine nach Kantonen geordnete Übersicht über die Telephoneinrichtungen.

Es folgen nachstehend die Abonnentenzahlen der Ortschaften mit 300 und mehr Telephonabonnenten, d. h. derjenigen Zentralstationen, in denen der volle Nachtdienst eingeführt ist. Die in Klammern angegebenen Zahlen bedeuten die Vermehrungen gegenüber dem Vorjahre.

Abonnemente		Abonnemente	
Aarau	558 (21)	Locle, Le . . .	326 (17)
Baden	405 (30)	Lugano	752 (71)
Basel	5208 (200)	Luzern	1838 (91)
Bern	3931 (248)	Montreux . . .	839 (30)
Biel	964 (51)	Neuenburg . . .	1034 (42)
Chaux-de-Fonds, La	1435 (82)	Rorschach . . .	406 (16)
Chur	457 (34)	St. Gallen . . .	2685 (204)
Davos-Platz . .	475 (34)	Schaffhausen . .	848 (55)
Frauenfeld . . .	329 (13)	Solothurn . . .	545 (21)
Freiburg	572 (36)	Thun	444 (26)
Genf	6589 (329)	Vevey	694 (25)
Herisau	330 (9)	Winterthur . . .	1046 (52)
Interlaken . . .	475 (30)	Zürich	9620 (519)
Lausanne	3139 (189)		

Die Bestände der Abonnemente und Abonnentenstationen der einzelnen Netze und Umschaltestationen und die Längen der Lokaldrähte der einzelnen Netze (die dazu gehörenden Umschaltestationen inbegriffen) sind aus einer bei der Obertelegraphendirektion aufgelegten Tabelle ersichtlich.

Das interurbane Telephonnetz weist die folgenden Bestände auf:

Interurbanes Telephonnetz

Länge der Verbindungen in km

	oberirdisch	unterirdisch	Total
Bestand Ende 1911 . . .	25,126,5	3592,6	28,719,1 ¹
Bestand Ende 1910 . . .	24,258,9	3683,5	27,942,4
Vermehrung	867,6	—90,9	776,7

Länge der Drähte in km

	oberirdisch	unterirdisch	Total
Bestand Ende 1911 . . .	50,229,1	7185,5	57,414,6 ²
Bestand Ende 1910 . . .	48,447,8	7359,1	55,806,9
Vermehrung	1,781,3	—173,	1,607,7

Über die Zahl der interurbanen Leitungen am 31. Dezember 1911 und die Vermehrung im Berichtsjahr gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss:

	Bestand Ende 1911	Bestand Ende 1910	Vermehrung im Jahr 1911
Interne Leitungen	923	902	21
Internationale Leitungen	68	68	—
Total	991	970	21

d. Kabelanlagen.

Im Berichtsjahr wurden in folgenden weiteren Ortschaften Kabelanlagen erstellt: Aarburg, Altstätten, Arlesheim, Aubonne, Auvener, Balsthal, Balzerswil, Bischofszell, Ermatingen, Illnau, Ins, Landquart, Leysin, Lyss, Märstetten, Martigny-Ville, Mendrisio, Renens, Romont, Stein am Rhein, Sulgen, Tavannes.

Die Zahl der mit Kabelanlagen versehenen Ortschaften beträgt nun 182.

Die Kabelnetze ergaben pro 31. Dezember 1911 die nachstehenden Gesamtbestände. Die in Klammern angegebenen Zahlen bedeuten die Vermehrungen im Berichtsjahre.

¹ Inbegriffen 1588,5 km Reservedoppelleitungen (1910: 1556,5 km).

² Inbegriffen 3177,9 km Reserveleitungen (1910: 3113,0 km).

Länge der unterirdischen Linien (Trassen)	1,214,8	km	(79,0)
Aderlänge der Telegraphenkabel . . .	3,731,7	"	(108,3)
Aderlänge der interurbanen Telephonkabel	6,942,0	"	(—39,3)
Aderlänge der Abonnenten-Telephonkabel	233,060,2	"	(15,643,4)
Länge der Rohrleitungen	119,2	"	(4,2)
Länge der Zoreskanäle	956,7	"	(78,2)
Zahl der Einsteigschächte	1,648		(38)
Zahl der Erdkabelüberführungen . . .	4,239		(268)

Eine bei der Obertelegraphendirektion zur Einsicht aufliegende Tabelle enthält die obigen Angaben nach Netzgruppen aus-
geschieden.

e. Beteiligung an der Kontrolle der elektrischen Anlagen.

(Gemäss Art. 15 und 21 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902.)

Die seit Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 konstatierte, stetige Zunahme der eingereichten Vorlagen für elektrische Starkstromanlagen, wurde auch im Berichtsjahr 1911 wahrgenommen.

Es wurden eingereicht und sind zum Teil noch in Behandlung :

1. Allgemeine Vorlagen für Starkstromanlagen.

Im Jahre 1902	202	Vorlagen,
" " 1910	1357	"
" " 1911	1574	"

Die 1574 Vorlagen des Berichtsjahres beziehen sich auf:
427 neue Hochspannungsleitungen und Abzweigungen,
361 neue Niederspannungsnetze und
786 Erweiterungen und Umbauten bestehender Anlagen.

2. Spezielle Vorlagen für Parallelführungen und Kreuzungen von Starkstromleitungen mit Eisenbahnen.

Im Jahre 1902	174	Vorlagen,
" " 1910	357	"
" " 1911	347	"

3. Vorlagen für elektrische Bahnen.

Im Jahre 1902	11 Vorlagen,
" " 1910	43 "
" " 1911	49 "

Die 49 Vorlagen des Jahres 1911 betreffen:

- 5 neue elektrische Bahnen und Tramlinien,
- 1 Projekt für die elektrische Ausrüstung einer bestehenden Bahn und
- 43 Erweiterungen und Änderungen bestehender elektrischer Bahnen und Tramlinien.

Kontroll-Inspektionen.

Die Behandlung der sub 1, 2 und 3 erwähnten 1970 eingereichten Vorlagen bedingte in der Regel je einen Augenschein vor Ausführung der Arbeiten, zwecks Verständigung über die nötig werdenden Sicherungsmassnahmen zum Schutze der Schwachstromanlagen, sowie je eine Kontroll-Inspektion nach Fertigstellung der Starkstromleitungen.

Ausserdem wurden Kontroll-Inspektionen über die Kreuzungen und Parallelführungen älterer Starkstromleitungen ausgeführt und zwar:

Im Jahre 1902	an 144 Anlagen,
" " 1910	" 32 "
" " 1911	" 30 "

Die 30 Inspektionen des Berichtsjahres verteilen sich auf:

- 11 Hochspannungsleitungen, welche durch die Obertelegraphendirektion kontrolliert wurden und auf
- 19 von den Kreisdirektionen inspizierte Niederspannungsnetze.

Der Rückgang der Kontroll-Inspektionen an ältern Anlagen ist eine Folge der vermehrten Inanspruchnahme des Personals durch die Behandlung der ausserordentlich grossen Zahl der Vorlagen für neue Projekte.

f. Bahndienstliche Leitungen.

Die an den Linien der Telegraphen- und Telephonverwaltung geführten Schwachstromleitungen der Eisenbahnverwaltungen (Telegraphen-, Telephon- und Signalleitungen) haben den folgenden Bestand:

	Drahtlänge in km
Ende 1911	13,464,9
„ 1910	13,361,0
Vermehrung	<u>103,9</u>

g. Konzedierte Privatleitungen.

Die nachstehenden Zahlen zeigen den Bestand der konzedierte Privatleitungen (für den Betrieb von Telegraphen- und Telephonapparaten, Läuteeinrichtungen, elektrischen Uhren, Wasserstandsanzeigern etc.).

	Drahtlänge in km
Privatleitungen an selbständigen Linien . .	5519,3
Privatleitungen an Staatslinien	428,7
Bestand Ende 1911	5948,0
„ „ 1910	4503,5
Vermehrung	<u>1444,5</u>

Tabelle I.

Übersicht der Telephoneinrichtungen nach Kantonen.

Kantone	Ortschaften mit Telephon	Zentral- stationen	Umschalt- stationen	Gemeinde- stationen ¹⁾	Abonnenten	Ein Abonnent auf Einwohner ²⁾
Zürich	518	39	29	80	13,595	37
Bern	916	61	96	128	10,225	63
Luzern	173	23	13	10	2,742	61
Uri	27	7	2	—	228	97
Schwyz	74	12	2	4	568	103
Obwalden	20	4	2	—	170	101
Nidwalden	19	4	1	4	130	106
Glarus	34	7	4	7	523	64
Zug	42	3	3	3	433	65
Freiburg	294	9	23	114	1,181	118
Solothurn	158	8	11	63	1,262	93
Baselstadt	6	1	1	1	5,131	26
Baselland	88	7	6	41	720	106
Schaffhausen	39	4	6	25	1,001	46
Appenzell A.-Rh.	44	6	7	1	863	67
Appenzell I.-Rh.	16	1	2	—	115	127
St. Gallen	340	40	21	39	5,523	55
Graubünden	219	35	10	13	2,120	55
Aargau	258	24	18	77	2,542	91
Thurgau	336	17	21	44	2,062	65
Tessin	248	32	1	19	1,820	86
Waadt	477	38	38	212	7,221	44
Wallis	180	28	11	10	858	150
Neuenburg	119	16	10	10	3,583	37
Genf	114	1	12	16	7,006	22
Total	4,759	427	350	921	71,622	52,4

¹⁾ Nicht inbegriffen die mit Telegraphenbureaux verbundenen Gemeinde-
stationen (17), welche ausschliesslich den Telegrammvermittlungs-
dienst besorgen.

²⁾ Auf Grundlage der Volkszählung vom Jahr 1910.

3. Stationseinrichtungen.

Die Bestände auf Ende 1911 der wichtigern Apparate der Telegraphen- und Telephonstationen und die Vermehrung im Betriebsjahre sind aus nachstehender Aufstellung ersichtlich:

	Bestand Ende 1911	Bestand Ende 1910	Vermehrung oder Verminderung	
<i>a. Apparate der Telegraphenbureaux.</i>				
Farbschreiber für Arbeitsstrombetrieb	1,054	1,011	+	43
Farbschreiber für Ruhestrombetrieb	814	924	—	110
Relais	487	291	+	196
Klopferrelais	113	98	+	15
Hughesapparate	110	111	—	1
Baudotapparate	7	5	+	2

b. Apparate der Telephon-, Zentral- und Umschaltstationen.

1. Für Lokalbatteriebetrieb:

Umschaltsschränke für Lokalleitungen	793	797	—	4
Umschaltkasten für Lokalleitungen .	348	357	—	9
Umschaltsschränke für interurbane Leitungen	105	114	—	9

2. Für Zentralbatteriebetrieb:

Umschaltsschränke für Lokalleitungen	71	62	+	9
Umschaltsschränke für interurbane Leitungen	32	24	+	8

c. Apparate der Abonnementstationen.

1. Für Lokalbatteriebetrieb:

Wandtelephonstationen	61,998	61,676	+	322
Tischtelephonstationen	7,017	5,955	+	1,062
Umschaltkästchen	6,064	5,776	+	288

2. Für Zentralbatteriebetrieb:

Wandtelephonstationen	12,784	10,007	+	2,777
Tischtelephonstationen	2,261	1,122	+	1,139
Umschaltkästchen	727	371	+	356

4. Bureaux.

Im Jahr 1911 wurden neu eröffnet:

- | | | |
|--|---|---------------------|
| 1 Filial- (I. Klasse) | } | Telegraphenbureaux, |
| 2 Filial- (III. Klasse) | | |
| 2 Staats- | | |
| 1 Privat- | | |
| 6 Gemeindetelephonstationen mit Telegraphendienst, | | |
| 1 Telephonzentralstation III. Klasse, | | |
| 4 Telephonumschaltstationen. | | |

Aufgehoben wurden:

- 2 Privattelegraphenbureaux,
- 1 Eisenbahntelegraphenbureau,
- 6 Gemeindetelephonstationen mit Telegraphendienst,
- 1 Aufgabebureau,
- 4 Telephonumschaltstationen.

Umgewandelt wurden:

- 1 Telegraphenbureau III. Klasse in ein solches II. Klasse,
- 3 Gemeindetelephonstationen in Staatsbureaux,
- 1 Aufgabe- in ein Filialbureau,
- 1 Aufgabe- in ein Eisenbahnbureau,
- 2 Privat- in Staatstelegraphenbureaux,
- 3 Telephonumschaltstationen in Zentralstationen III. Klasse.

Im Vergleich zum Vorjahr ergeben sich folgende Zahlen:

Telegraph	Bestand Ende 1910	Ver- mehrung	Ver- minderung	Bestand Ende 1911
Bureaux I. Klasse .	30	1	—	31
„ II. „ .	48	1	—	49
„ III. „ .	1201	9	3	1207
Eisenbahnbureaux .	66	1	1	66
Gemeindetelephon- stationen mit Tele- graphendienst . .	941	6	9	938
	2286	18	13	2291
Aufgabebureaux . .	75	—	3	72
	2361	18	16	2363

Telephon	Bestand Ende 1910	Ver- mehrung	Ver- minderung	Bestand Ende 1911
Bureaux I. Klasse . . .	8	—	—	8
„ II. „ . . .	56	1	—	57
„ III. „ . . .	359	4	1	362
Umschaltstationen . . .	353	4	7	350
	<u>776</u>	<u>9</u>	<u>8</u>	<u>777</u>

Nach ihrer Dienstart verteilen sich die Bureaux wie folgt:

	Telegraph	Telephon
Mit ununterbrochenem Dienst	7	27
Mit verlängertem Dienst ($\frac{6}{7}$ m. bis 10 a.)	16	2
Mit vollem Tagdienst ($\frac{7}{8}$ m. bis 9 a.) .	341	320
Mit erweitertem Tagdienst ($\frac{7}{8}$ bis 12 m., 1 bis 8 $\frac{1}{2}$ a.)	78	60
Mit beschränktem Tagdienst ($\frac{7}{8}$ bis 12 m., 2 bis 6, 8 bis 8 $\frac{1}{2}$ a.)	1921	368
	<u>2363</u>	<u>777</u>

5. Personal.

Im Laufe des Berichtsjahres sind im Personalbestand der Telegraphen- und Telephonverwaltung folgende Änderungen eingetreten:

	Freiwillige Rücktritte	Ab- berufungen	Todes- fälle
Zentralverwaltung . . .	1	—	1
Bureaux I. und II. Klasse .	3	4	5
Bureaux III. Klasse . . .	25	1	15
Gemeindetelephonstationen .	67	—	2
Telephonzentralen I. u. II. Kl.	67	1	—
Bedienstete	1	1	3
Arbeiter	3	—	—
	<u>167</u>	<u>7</u>	<u>26</u>

Auf 31. Dezember 1911 standen im Dienst der Verwaltung:

an definitivem Personal	4537
an provisorischem Personal	<u>1193</u>
Total	<u>5730</u> Personen.

Dieses Personal setzt sich folgendermassen zusammen :

Obertelegraphendirektion.

Beamte	94
Angestellte	29
Total	123

Kreisverwaltungen.

a. Kreistelegraphendirektionen.

Beamte	61
Angestellte	7
Total	68

b. Telegraphenbureaux I. und II. Klasse.

Bureauchefs	65
Dienstchefs	35
Telegraphisten	383
{ männlich	
{ weiblich	37
Ausläufer und Bureaudiener	202
Total	722

c. Telegraphenbureaux III. Klasse.

Bedient durch :

Telegraphisten mit Postdienst	{ männlich	621
	{ weiblich	268
" ohne "	{ männlich	105
	{ weiblich	212
Eisenbahnbeamte		66
Total		1272

Von den Inhabern der Bureaux III. Klasse amtierten 212 Telegraphisten ohne Postdienst und 339 Telegraphisten mit Postdienst gleichzeitig als Telephonisten von Zentralstationen III. Klasse und Umschaltstationen.

d. Gemeindetelephonstationen.

(Mit Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Telephonisten mit Postdienst	{	männlich	.	.	.	.	.	.	163
		weiblich	.	.	.	.	.	.	70
„ ohne „	{	männlich	.	.	.	.	.	.	555
		weiblich	.	.	.	.	.	.	150
Total									938

Von den Inhabern der Gemeindetelephonstationen amtierten 40 Telephonisten ohne Postdienst und 29 Telephonisten mit Postdienst gleichzeitig als Telephonisten von Zentralstationen III. Klasse und Umschaltstationen.

e. Aufgabebureaux.

Bedient durch:

Postbeamte	4
Eisenbahnbeamte	67
Übrige Beamte	1
Total	<u>72</u>

f. Telephonbureaux I. und II. Klasse.

Telephonchefs	17
Chefstellvertreter	7
Elektrotechniker und Gehülfen	99
Aufseherinnen	60
Telephonistinnen	693
Bureaudiener	5
Monteure und Linienarbeiter	370
Total	<u>1251</u>

Die Zahl der Telegraphenbeamten, welche gleichzeitig Telephonnetze II. Klasse verwalten, beläuft sich auf 49; dieselben sind in ihrer Eigenschaft als Telegraphenbureauchefs oder Sektionschefs aufgeführt und erscheinen somit nicht unter dem Telephonpersonal.

g. Zentralstationen III. Klasse.

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Postbeamte	9
Übrige Beamte	1
Total	<u>10</u>

h. Umschaltstationen.

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Postbeamte	40
Übrige Beamte	41
Total	<u>81</u>

Provisorisches Personal.

Die Verwaltung verfügte über folgendes provisorische Personal:

5	technische Gehülfen,	
9	patentierte männliche Gehülfen,	
5	„ weibliche	„
2	unpatentierte männliche	„
129	„ weibliche	„
81	Telegraphenlehrlinge,	
3	Telegraphenlehrtöchter,	
94	Hülsausläufer,	
269	Reservetelephonistinnen,	
596	Tagelohnarbeiter.	

1193

Im Berichtsjahr wurden 51 neue Lehrlinge aufgenommen, und sämtliche 43 Teilnehmer am Telegraphistenkurs vom 6. März bis 29. April 1911 sind patentiert worden.

Bussen und Beschwerden.

Die den Beamten und Angestellten im Laufe des Berichtsjahres erteilten Ordnungsbussen haben die Zahl von 619 erreicht, somit gegenüber dem Vorjahre um 21 Fälle zugenommen. Der daherige Gesamtbetrag von Fr. 1191. 50, gegenüber Fr. 1097 pro 1910, wurde vorschriftsgemäss dem Zentralkomitee des schweizerischen Lebensversicherungsvereins eidgenössischer Beamten und Angestellten zugestellt.

Schwerere Strafen, als welche angesehen werden Bussen von Fr. 5 und mehr, DienstEinstellung gegen Gehaltsentzug, Versetzung in provisorische Anstellung oder Entlassung, waren im ganzen 30 zu verzeichnen. In zwei Fällen wurde vom Bundesrate je eine Busse, von Fr. 30 und Fr. 50, verhängt und es sind die beiden Fehlbaren überdies ins Provisorium versetzt worden.

6. Internationales Bureau der Telegraphenunion.

Dem Berichte des internationalen Bureaus der Telegraphenunion über seine Geschäftsführung im Jahre 1911, welcher zur Verfügung der Bundesversammlung steht, sind folgende Angaben zu entnehmen:

Die Ausgaben des Bureaus beliefen sich auf Fr. 187,613. 57, die Einnahmen auf Fr. 63,071. 57, so dass von den Verwaltungen eine Mehrausgabe von Fr. 124,542 zu decken war, woran die Schweiz Fr. 1980 beizutragen hatte.

Infolge Vereinigung von Kapland, Natal, Oranje und Transvaal unter der gemeinsamen Bezeichnung „Südafrikanische Union“ beträgt die Zahl der Vertragsstaaten 47 gegenüber 50 im Vorjahre. Die Gesamtheit aller Staaten umfasst einen Flächenraum von 68,340,287 Quadratkilometern mit einer Bevölkerung von 1,020,119,346 Einwohnern.

Von den Privattelegraphengesellschaften gehören 20 dem Verein an, 14 andere halten sich, ohne den Beitritt erklärt zu haben, im allgemeinen an die Bestimmungen des Dienstreglements und stehen mit dem internationalen Bureau in regelmässigem Geschäftsverkehr. Eine weitere Gruppe von 5 Gesellschaften verkehrt mit dem internationalen Bureau nur durch Vermittlung einer der genannten Gesellschaften.

Das im Jahre 1909 für die Errichtung eines Welttelegraphendenkmals ernannte internationale Preisgericht versammelte sich, nachdem der erste Wettbewerb von 1910 ohne Erfolg geblieben war, nochmals am 4. und 5. September 1911 in Bern zur Prüfung der auf die zweite Konkurrenzausschreibung hin eingelangten 106 Entwürfe. Von diesen empfahl die Jury denjenigen des Bildhauers Guiseppe Romagnoli, von Bologna, zur Ausführung, welchen Antrag der Bundesrat in seiner Sitzung vom 2. Oktober zum Beschluss erhob.

7. Telegraphischer und telephonischer Verkehr.

Wie in frühern Jahren folgen hiernach:

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

Vergleichende Übersicht der Telegrammzahlen pro 1910 und 1911.

Monat	Beförderte interne Telegramme		Beförderte und empfangene interna- tionale Telegramme		Transittelegramme		Total	
	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911
Januar . .	107,212	105,271	198,222	212,107	81,346	103,672	386,780	421,050
Februar . .	92,442	98,757	181,027	195,569	86,772	103,008	360,241	397,334
März . .	109,825	114,497	204,769	213,969	113,510	122,664	428,104	451,130
April . .	120,749	122,686	209,208	212,585	109,412	110,131	439,369	445,402
Mai . .	128,777	135,346	207,777	228,632	97,470	107,194	434,024	471,172
Juni . .	146,953	141,838	226,420	233,193	96,561	99,032	469,934	474,063
Juli . .	179,879	192,507	278,464	306,952	93,765	104,918	552,108	604,377
August . .	202,255	236,393	338,704	394,535	99,726	103,377	640,685	734,305
September .	169,111	185,369	275,253	306,492	111,219	114,007	555,583	605,868
Oktober . .	151,531	153,242	241,891	253,142	112,992	121,280	506,414	527,664
November .	113,461	115,846	199,775	217,766	107,031	114,148	420,267	447,760
Dezember .	110,898	119,687	201,867	220,455	102,266	101,525	415,031	441,667
Total	1,633,093	1,721,439	2,763,377	2,995,397	1,212,070	1,304,956	5,608,540	6,021,792
Vermehrung .		88,346		232,020		92,886		413,252
		5,4097 %		8,3982 %		7,6684 %		7,3682 %
Verminderung		—		—		—		—

Tabelle III.

Telegramm-Verkehr mit dem Auslande in den Jahren 1910 und 1911.

Länder	Ausgang		Eingang		Total der Telegramme	
	1910	1911	1910	1911	1910	1911
Europa.						
Deutschland	455,434	483,614	465,662	515,577	921,096	999,191
Frankreich	345,326	364,752	372,290	397,935	717,616	762,687
Italien	150,087	158,681	146,828	161,486	296,915	320,167
Grossbritannien . .	95,736	101,429	117,474	131,714	213,210	233,143
Österreich-Ungarn .	102,857	114,032	108,888	118,704	211,745	232,736
Russland	45,719	48,108	49,422	56,418	95,141	104,526
Belgien	34,874	37,747	36,402	37,901	71,276	75,648
Niederlande	21,002	22,778	20,285	22,838	41,287	45,616
Spanien	13,702	17,079	12,346	15,634	26,048	32,713
Rumänien, Serbien, Bosnien, Herzego- wina, Montenegro	7,384	11,559	8,993	12,063	16,377	23,622
Schweden	3,114	3,567	3,378	3,888	6,492	7,455
Portugal	2,995	2,832	2,924	3,051	5,919	5,883
Europäische Türkei	2,415	2,686	3,106	3,332	5,521	6,018
Dänemark	2,668	2,760	2,226	2,855	4,894	5,615
Griechenland	2,047	3,043	2,390	2,929	4,437	5,972
Bulgarien	2,031	2,583	2,174	2,579	4,205	5,162
Norwegen	1,585	1,578	1,947	1,748	3,532	3,326
Luxemburg	883	939	842	814	1,725	1,753
Gibraltar und Malta	250	352	373	366	623	718
Amerika.						
Nordamerika	27,249	28,229	31,206	32,875	58,455	61,104
Südamerika	2,867	3,883	3,364	4,093	6,231	7,976
Zentralamerika . . .	367	563	456	544	823	1,107
Asien.						
Britisch Indien . . .	4,324	4,349	5,382	5,684	9,706	10,033
Japan	1,860	2,046	2,439	2,439	4,299	4,485
Asiatische Türkei .	1,807	1,898	2,331	2,389	4,138	4,287
China	1,314	1,223	1,761	1,783	3,075	3,006
Philippinen	293	346	362	408	655	754
Niederl. Indien . . .	282	286	315	334	597	620
Andere Länder . . .	1,291	1,516	1,778	1,828	3,069	3,344
Afrika.						
Ägypten	5,530	6,404	7,991	8,392	13,521	14,796
Algier und Tunis . .	3,248	3,949	4,388	4,631	7,636	8,580
Andere Länder . . .	929	1,120	1,164	1,024	2,093	2,144
Australien.						
Australien, Neu-Cale- donien, Neuseeland und Tasmanien	481	573	539	637	1,020	1,210
Total	1,341,951	1,436,504	1,421,426	1,558,893	2,763,377	2,995,397

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

	Total der Telegramme im Jahre 1911.	Durch- schnitt per Tag.
Zürich	984,408	2697
Basel	574,722	1575
Genf	454,844	1246
Bern	275,348	754
Lausanne	236,823	649
Luzern	219,888	602
St. Gallen	171,218	469
Winterthur	130,171	357
St. Moritz, Graubünden	119,112	326
Montreux	98,040	268
Lugano	88,306	242
Davos	86,531	237
Interlaken	60,607	166
Neuenburg	57,664	158
Chur	54,703	150
La Chaux-de-Fonds	54,561	149
Vevey	47,933	131
Biel	43,775	120
Schaffhausen	42,482	116
Freiburg	39,361	108
Baden	37,703	103
Chiasso	28,763	79
Thun	28,242	77
Pontresina	28,231	77
Rorschach	27,858	76
Bellenz	27,785	76
Aarau	27,662	76
Locarno	27,034	74
Olten	26,236	72
Solothurn	26,128	72
Territet	24,026	66
Leysin	22,876	63
Engelberg	22,021	60
Brig	18,381	50

Überdies finden sich:

10	Ortschaften mit	41—50	Telegrammen per Tag.		
13	"	31—40	"	"	"
36	"	21—30	"	"	"
65	"	11—20	"	"	"
858	"	1—10	"	"	"
1139	"	weniger als 1	Telegramm	"	"

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

	Interne.		Internationale.	
	1910	1911	1910	1911
Staatstelegramme . .	2,02	1,78	0,19	0,26
Börsennachrichten . .	2,75	2,31	8,96	7,88
Handelstelegramme . .	36,86	36,29	50,84	50,16
Privatangelegenheiten . .	57,03	58,27	39,28	40,99
Zeitungsnachrichten . .	1,29	1,85	1,23	0,72
	100,00	100,00	100,00	100,00

Die in dieser Ausscheidung nicht inbegriffenen Diensttelegramme erreichen die Zahl von 186,792, wovon 48,02 % auf den Post- und 51,98 % auf den Telegraphendienst fallen.

Nachstehend folgt eine Zusammenstellung der verschiedenen Telegrammgattungen, wobei die internen und internationalen über-telegraphierten und die Transitelegramme doppelt berechnet sind.

Interne abgehende Telegramme . .	1,721,439	
" ankommende Telegramme . .	1,727,735	
		3,449,174
International abgehende Telegramme	1,436,504	
" ankommende Telegramme	1,558,893	
		2,995,397
Amtliche abgehende Telegramme .	186,792	
" ankommende Telegramme .	171,756	
		358,548
		6,803,119
Interne übertelegraphierte		5,486,194
Internationale Transitelegramme (Auswechslungs- verkehr)		7,124,546
Total der Telegramme		19,413,859

Die der Verwaltung wegen Verlust, Verspätung oder Verstümmelung von Telegrammen zugegangenen **Reklamationen** erreichen die Zahl von 1546, wovon 980 durch die Zentralverwaltung und 566 durch die Kreisdirektionen erledigt wurden.

Davon fallen auf den internen Verkehr 433, von denen 300 zu Taxrückerstattungen und Strafverfügungen Anlass gaben, während 131 als unbegründet abgelehnt wurden. 2 Fälle blieben auf Jahresende noch unerledigt. Die Summe der Rückerstattungen im internen Verkehr beläuft sich in 202 Fällen zusammen auf Fr. 164. 70.

Auf den internationalen Verkehr fallen 921 Reklamationen, wovon sich 576 als begründet erwiesen, während 252 abgelehnt wurden. 93 Fälle blieben auf Ende des Jahres unerledigt.

Im Transitverkehr betrug die Zahl der Reklamationen 192, wovon 151 anerkannt und 19 abgelehnt wurden, während 22 auf Jahresende unerledigt blieben.

Dabei ist jedoch zu bemerken, dass nur ein kleiner Teil der als begründet anerkannten Reklamationen im internationalen und Transitverkehr auf Unregelmässigkeiten im schweizerischen Betriebe zurückzuführen ist.

In 622 den internationalen und den Transitverkehr betreffenden Fällen fanden Taxrückerstattungen im Betrage von Fr. 2265. 30 statt, an welchen sich die Schweiz mit Fr. 748. 05 zu beteiligen hatte.

Die gegenüber 1910 sich ergebende erhebliche Verminderung der Taxrückerstattungssumme (Fr. 19,128) rührt davon her, dass die Rückvergütungen für internationale Wiederholungsbegehren und Berichtigungstelegramme („ST“) hier nicht inbegriffen sind. Sie wurden deshalb nicht mehr aufgenommen, weil die für solche Telegramme nur im Sinne einer Hinterlage erhobenen Taxen mit wenigen Ausnahmen den Adressaten der berichtigten Telegramme wieder zurückerstattet werden mussten.

Die Verminderung der Reklamationen pro 1911 (2702 Fälle) rührt von der Weglassung der Berichtigungs- und Wiederholungs-Telegramme her, die früher mitgezählt wurden.

Bei 1027 erledigten und als begründet befundenen Reklamationen und einer Gesamttelegrammzahl von 6,021,792 entfällt eine begründete Reklamation auf durchschnittlich 5863 Telegramme, gegenüber 5677 im Vorjahre.

Reklamationen betreffend den internationalen Telephonverkehr sind im Berichtsjahre 48 eingelangt, wovon 18 anerkannt und 30 als unbegründet abgelehnt wurden. Daherige Taxrückerstattungen fanden statt im Betrage von Fr. 58, an welchen die Schweiz mit Fr. 17. 50 beteiligt war.

Der telephonische Verkehr erzeugt im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

	1910	1911	Ver- mehrung	Ver- minderung
Taxierte Lokalgespräche	46,001,596	50,571,334	4,569,738	—
Taxfreie „	667,420	734,106	66,686	—
	46,669,016	51,305,440	4,636,424	—
Interurbane Gespräche:				
taxierte { I. 1–50 km. . .	7,438,959	8,209,959	771,000	—
interne { II. über 50–100 km. .	1,755,993	1,992,371	236,378	—
{ III. über 100 km. .	586,703	684,565	97,862	—
	9,781,655	10,886,895	1,105,240	—
taxierte { Ausgang	296,743	351,249	54,506	—
internationale { Eingang	300,115	360,817	66,702	—
	596,858	712,066	115,208	—
taxfreie	167,423	174,779	7,356	—
Total der interurbanen Gespräche .	10,545,936	11,773,740	1,227,804	—
Total aller Gespräche .	57,214,952	63,079,180	5,864,228	—
Phonogramme . . .	28,793	34,542	5,749	—
Telephonisch vermittelte Telegramme . . .	397,327	425,420	28,093	—
Total aller Vermittlungen	57,641,072	63,539,142	5,898,070	—

Die Vermehrung beträgt bei den taxierten Lokalgesprächen 9,93 %, bei den taxierten interurbanen internen Gesprächen 11,30 % und bei den taxierten internationalen Gesprächen 19,30 %.

Bei den Phonogrammen zeigt sich eine Vermehrung von 19,97 % und bei den telephonischen Telegrammvermittlungen eine Vermehrung von 7,07 %.

Von den taxierten interurbanen internen Gesprächen fallen 75,41 % in die erste, 18,30 % in die zweite und 6,29 % in die dritte Zone. Gegenüber dem Vorjahre haben die Gespräche in der ersten Zone um 10,36 %, in der zweiten um 13,46 % und in der dritten um 16,68 % zugenommen.

Der in obigen Zahlen inbegriffene Gesprächsverkehr der ausschliesslich für den öffentlichen Dienst errichteten 377 Sprechstationen betrug im Jahre 1911:

Lokalgespräche	1,103,008
Interurbane Gespräche	547,358
(interne und internationale)	
Total	<u>1,650,366</u>

Der telephonische Verkehr zur Nachtzeit, welcher ebenfalls in vorstehenden Zahlen inbegriffen ist, weist auf:

	1910	1911	Ver- mehrung	Ver- minderung
Taxierte Lokalgespräche	654,368	801,419	147,051	—
Interurbane Gespräche:				
taxierte { I. 1—50 km . .	56,673	68,721	12,048	—
interne, { II. über 50—100 km	41,123	52,120	10,997	—
{ III. über 100 km . .	23,209	29,126	5,917	—
	<u>121,005</u>	<u>149,967</u>	<u>28,962</u>	<u>—</u>
taxierte { Ausgang	10,106	15,253	5,147	—
internationale { Eingang	13,263	28,103	14,840	—
	<u>23,369</u>	<u>43,356</u>	<u>19,987</u>	<u>—</u>
Total der interurbanen Gespräche . . .	<u>144,374</u>	<u>193,323</u>	<u>48,949</u>	<u>—</u>
Total aller Gespräche	<u>798,742</u>	<u>994,742</u>	<u>196,000</u>	<u>—</u>

Von den internationalen Gesprächen zur Nachtzeit fallen auf den Verkehr:

a. mit Deutschland 1800 ausgehende und 4500 eingehende Abonnementsgespräche und zwar je 1 Abonnement auf die Verbindung Basel-Berlin (720 Gespräche) und Zürich-Mülhausen (1080 Gespräche), ferner 3 Abonnemente auf die Verbindung Berlin-Zürich, mit zusammen 1620 Gesprächen und 2 Abonnemente auf die Verbindung Berlin-Basel mit zusammen 2880 Gesprächen. Die Einzelnachtgespräche sind nicht berück-

sichtigt, weil im Verkehr mit Deutschland keine Taxreduktion auf solchen Gesprächen eintritt.

b. mit Frankreich 2721 ausgehende und 4429 eingehende Einzelgespräche, sowie 4006 ausgehende und 720 eingehende Abonnementsgespräche und zwar je 1 Abonnement auf die Verbindung Genf-Lyon (720 Gespräche), Genf-Paris (694 Gespräche) und Vallorbe-Paris (432 Gespräche), ferner 1 Abonnement auf die Verbindung Paris-Genf (720 Gespräche) und 2 Abonnemente auf die Verbindung Zürich-Paris (mit zusammen 2160 Gesprächen).

c. mit Italien 4746 ausgehende und 3314 eingehende Einzelgespräche, sowie 900 ausgehende und 13,760 eingehende Abonnementsgespräche und zwar 2 Abonnemente mit zusammen 900 Gesprächen auf die Verbindung Zürich-Mailand, 5 Abonnemente mit zusammen 5120 Gesprächen auf die Verbindung Mailand-Zürich, 3 Abonnemente mit zusammen 2,880 Gesprächen auf die Verbindung Mailand-Basel und 4 Abonnemente auf die Verbindung Turin-Basel mit zusammen 5760 Gesprächen.

d. mit Österreich (ab 1. August 1911) 1080 ausgehende und 1380 eingehende Abonnementsgespräche und zwar 2 Abonnemente auf die Verbindung Zürich-Wien mit zusammen 1080 Gesprächen und 3 Abonnemente auf die Verbindung Wien-Basel mit zusammen 1380 Gesprächen. Eine Taxreduktion auf Einzel-Nachtgesprächen ist seitens der österreichischen Verwaltung abgelehnt worden.

Die durchschnittliche Zahl der Lokalgespräche, nach der Gesamtzahl der mit einer Zentral- oder Umschaltestation verbundenen 71,488 Abonnenten berechnet (die 134 unabhängigen fallen nicht in Betracht), beträgt 717,₆₈ gegenüber 691,₃₃ im Vorjahre, diejenige der interurbanen abgehenden Gespräche (inklusive die internationalen) 157,₂₀ gegenüber 149,₃₀ im Jahre 1910. Die durchschnittliche Gesprächszahl überhaupt (lokale, interurbane interne und internationale) stellt sich per Abonnent auf 874,₈₈ (1910: 840,₆₃).

Im Verkehr mit dem Auslande ergaben sich in den Jahren 1910 und 1911 folgende Gesprächszahlen:

Nach und von	Ausgang		Eingang		Total Ausgang und Eingang	
	1910	1911	1910	1911	1910	1911
Deutschland . .	178,755	208,940	170,267	195,232	349,022	404,172
Frankreich . .	63,330	79,702	80,106	98,244	143,436	177,946
Italien	44,389	48,362	38,367	51,544	82,756	99,906
Österreich . .	10,251	14,236	11,371	15,793	21,622	30,029
Luxemburg . .	18	9	4	4	22	13
Total	296,743	351,249	300,115	360,817	596,858	712,066

Die nachfolgende Zusammenstellung (*Tabelle IV*) zeigt für die wichtigeren Netze die höchste, niedrigste und die durchschnittliche Zahl der von einzelnen Abonnenten während des ganzen Jahres geführten lokalen und interurbanen Gespräche (inklusive die internationalen), sowie den Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche:

Tabelle IV.

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten			Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl	
Basel 67,735	Lugano 0	Zürich 1207	Zürich 32,396
Zürich 56,191	St.Moritz (Graub.) 0	Genf 1122	Genf 21,286
Winterthur . . 48,111	Solothurn 0	Davos 1119	Basel 16,456
Lausanne . . . 35,268	Brig 2	St. Gallen . . 1104	Bern 11,774
Montreux . . . 32,968	Chaux-de-Fonds, La 2	Lausanne . . . 1100	Lausanne . . . 9,640
Baden 28,189	Olten 2	Basel 1097	St. Gallen . . . 9,049
Genf 21,834	Locarno 3	St.Moritz (Graub.) 1055	Luzern 5,079
Bern 17,957	Rorschach 3	Montreux . . . 1036	Chaux-de-Fonds, La 4,027
Aarau 17,495	Genf 4	Chaux-de-Fonds, La 1024	Winterthur . . . 2,583
Schaffhausen . . 17,439	Interlaken 5	Bern 1018	Montreux 2,455
Chaux-de-Fonds, La 16,194	Romanshorn . . . 5	Luzern 985	Neuenburg . . . 2,449
St.Moritz (Graub.) 14,848	Vevey 5	Schaffhausen . . 881	Schaffhausen . . 2,168
Neuenburg . . . 14,216	Wohlen (Aarg.) . 5	Winterthur . . . 841	Biel 2,101
St. Gallen . . . 14,111	Basel 6	Baden 820	Lugano 1,509
Biel 13,364	Bern 7	Solothurn 806	Davos 1,459
Davos 12,905	Nyon 8	Interlaken . . . 777	Vevey 1,416
Olten 11,852	Luzern 10	Zug 761	Solothurn 1,310
Thun 11,790	Ragaz 11	Biel 754	Aarau 1,291
Luzern 10,432	Chiasso 12	Lugano 754	Freiburg 1,250
Vevey 9,835	Glarus 12	Neuenburg . . . 752	St.Moritz (Graub.) 1,109
Solothurn 8,942	Schaffhausen . . 13	Olten 738	Interlaken 1,020

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten			Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl	
Arbon 8,559	Burgdorf 15	Chur 726	Baden 1,007
Interlaken 8,072	St. Gallen 16	Aarau 712	Thun 981
Wädenswil 7,935	Zürich 16	Freiburg 711	Chur 840
Zofingen 7,890	Herisau 18	Thun 710	Zug 768
St. Immer 7,556	Rapperswil (St. Gall.) 18	Herisau 706	Rorschach 714
Chur 7,330	Zofingen 18	Vevey 706	Herisau 646
Freiburg 7,189	Zug 18	Chiasso 695	Burgdorf 619
Zug 7,082	Bulle 19	Liestal 687	Frauenfeld 617
Delsberg 6,760	Locle, Le 19	Arbon 678	Glarus 554
Burgdorf 6,706	Schwyz 19	Delsberg 677	Locle, Le 550
Brig 6,614	Freiburg 21	Altdorf 659	Wil (St. Gallen) 539
Lugano 6,609	St. Immer 21	Rorschach 647	Olten 514
Chiasso 6,473	Winterthur 21	Kreuzlingen 645	Weinfelden 479
Liestal 6,152	Liestal 22	Wohlen (Aarg.) 638	Langenthal 467
Glarus 5,805	Aigle 23	Romanshorn 623	Kreuzlingen 463
Rorschach 5,573	Frauenfeld 23	Wil (St. Gallen) 621	Yverdon 394
Wil (St. Gallen) 5,365	Yverdon 24	Schwyz 619	Liestal 373
Langenthal 5,307	Biel 26	Wädenswil 618	Morges 371
Herisau 5,271	Bellenz 27	Vallorbe 612	Nyon 365
Pruntrut 4,987	Weinfelden 28	Langenthal 609	Pruntrut 356
Kreuzlingen 4,902	Brugg 29	Locle, Le 609	St. Immer 330
Frauenfeld 4,816	Lausanne 29	Burgdorf 607	Arbon 326

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten			Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl	
Yverdon 4,796	Montreux 30	Ragaz 602	Delsberg 318
Aigle 4,133	Wil (St. Gallen) 36	St. Immer 598	Brugg 316
Bulle 4,010	Davos 38	Bellenz 586	Romanshorn 307
Brugg 3,993	Pruntrut 38	Pruntrut 583	Locarno 274
Uster 3,942	Baden 41	Rapperswil (St. Gall.) 581	Uster 268
Vallorbe 3,887	Arbon 42	Uster 575	Zofingen 265
Locle, Le 3,843	Martigny 42	Yverdon 567	Chiasso 263
Morges 3,778	Chur 43	Weinfelden 559	Wädenswil 259
Weinfelden 3,555	Langenthal 43	Nyon 556	Bulle 254
Schwyz 3,504	Delsberg 45	Frauenfeld 554	Langnau (Bern) 252
Bellenz 3,428	Morges 49	Glarus 554	Rapperswil (St. Gall.) 246
Wohlen (Aargau) 3,335	Aarau 51	Morges 553	Altdorf 226
Ragaz 3,325	Payerne 59	Zofingen 552	Wohlen (Aarg.) 220
Romanshorn 2,997	Neuenburg 60	Brugg 549	Bellenz 208
Rapperswil (St. Gall.) 2,762	Thun 60	Sitten 549	Aigle 201
Payerne 2,683	Kreuzlingen 65	Aigle 538	Sitten 196
Locarno 2,559	Wädenswil 65	Bulle 520	Vallorbe 174
Martigny 2,523	Uster 67	Brig 517	Ragaz 164
Altdorf 2,483	Altdorf 68	Payerne 501	Payerne 158
Nyon 2,414	Langnau (Bern) 76	Langnau (Bern) 467	Schwyz 154
Langnau (Bern) 2,242	Sitten 109	Martigny 452	Martigny 152
Sitten 1,148	Vallorbe 129	Locarno 430	Brig 114

Die Klassifikation sämtlicher Netze nach dem Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche erzeugt:

7 Netze mit über 5000 taxierten Gesprächen per Tag							
2	"	"	2501—5000	"	"	"	"
13	"	"	1001—2500	"	"	"	"
11	"	"	501—1000	"	"	"	"
24	"	"	251— 500	"	"	"	"
69	"	"	101— 250	"	"	"	"
32	"	"	76— 100	"	"	"	"
47	"	"	51— 75	"	"	"	"
90	"	"	26— 50	"	"	"	"
132	"	"	1— 25	"	"	"	"

Eine Gruppierung der Telefonabonnenten nach dem Gesprächsverkehr, wobei nur diejenigen Abonnemente berücksichtigt sind, welche das ganze Jahr hindurch bestanden haben, ergibt folgende Ziffern:

Tabelle V.

Lokalverkehr		Interurbaner Verkehr (interner)		Internationaler Verkehr	
Zahl der Gespräche per Jahr	Zahl der Abon- nenten	Zahl der Gespräche per Jahr	Zahl der Abon- nenten	Zahl der Gespräche per Jahr	Zahl der Abon- nenten
0	54	0	1,519	0	48,806
1— 100	5,695	1— 50	26,623	1— 25	15,060
101— 200	8,407	51— 100	11,424	26— 50	914
201— 300	7,889	101— 150	7,101	51— 75	375
301— 400	7,077	151— 200	4,654	76— 100	184
401— 500	5,894	201— 250	3,267	101— 125	109
501— 600	4,880	251— 300	2,378	126— 150	75
601— 700	3,980	301— 350	1,802	151— 175	48
701— 800	3,313	351— 400	1,311	176— 200	46
801— 900	2,740	401— 450	987	201— 225	28
901— 1000	2,222	451— 500	771	226— 250	21
1001— 1100	1,917	501— 550	613	251— 275	28
1101— 1200	1,507	551— 600	455	276— 300	27
1201— 1300	1,312	601— 650	406	301— 325	17
1301— 1400	1,085	651— 700	340	326— 350	20
1401— 1500	888	701— 750	240	351— 375	10
1501— 1600	778	751— 800	223	376— 400	14
1601— 1700	609	801— 850	210	401— 425	11
1701— 1800	585	851— 900	159	426— 450	9
1801— 1900	452	901— 950	140	451— 475	15
1901— 2000	408	951— 1000	95	476— 500	6
2001— 2500	1,495	1001— 1250	402	501— 625	22
2501— 3000	833	1251— 1500	274	626— 750	17
3001— 3500	531	1501— 1750	144	751— 875	8
3501— 4000	358	1751— 2000	103	876— 1000	4
4001— 5000	438	2001— 2500	91	1001— 1250	6
über 5000	546	über 2500	161	über 1250	13

Über den Gesprächsverkehr der einzelnen schweizerischen Telephonnetze im Berichtsjahre gibt eine Tabelle Aufschluss, welche bei der Obertelegraphendirektion zur Einsicht aufliegt. Aus derselben seien hier nur die Ergebnisse einiger der wichtigsten Netze hervorgehoben. Dabei ist zu bemerken, dass die Kategorie der interurbanen Gespräche auch die internationalen Gespräche umfasst.

Tabelle VI.

Netze	Lokalgespräche	Interurbane Gespräche (Ausgang und Eingang)	Total sämtlicher Gespräche
Aarau	346,030	240,463	586,493
Baden	247,656	207,477	455,133
Basel	5,525,783	959,992	6,485,775
Bern	3,864,601	924,368	4,788,969
Biel	616,678	315,558	932,236
Burgdorf	156,712	142,128	298,840
Chaux-de-Fonds, La	1,327,191	283,904	1,611,095
Chur	234,410	181,120	415,530
Davos-Platz	496,489	69,757	566,246
Frauenfeld	159,648	123,702	283,350
Freiburg	382,067	153,416	535,483
Genf	7,558,574	548,791	8,107,365
Herisau	161,775	137,830	299,605
Interlaken	278,209	174,361	452,570
Lausanne	3,186,650	702,598	3,889,248
Locle, Le	156,952	94,390	251,342
Lugano	492,389	127,081	619,470
Luzern	1,580,671	541,374	2,122,045
Montreux	728,053	301,074	1,029,127
Neuenburg	763,264	259,381	1,022,645
Rorschach	170,212	157,616	327,828
St. Gallen	2,851,715	783,005	3,634,720
St. Moritz (Graubünden)	347,827	129,404	477,231
Schaffhausen	672,010	218,016	890,026
Solothurn	370,271	203,168	573,439
Thun	252,683	192,684	445,367
Vevey	393,604	266,489	660,093
Wil (St. Gallen)	125,261	138,494	263,755
Winterthur	741,567	399,037	1,140,604
Zug	208,961	145,095	354,056
Zürich	10,772,332	2,136,504	12,908,836

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

Bern, den 2. April 1912.

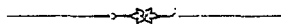
Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.



Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1911.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1912
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.04.1912
Date	
Data	
Seite	447-609
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 571

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.