

# Schweizerisches Bundesblatt.

36. Jahrgang. II.

Nr. 18.

12. April 1884.

---

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.*

*Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.*

*Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.*

---

## Bericht

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung über seine  
Geschäftsführung im Jahre 1883.

---

### IV. Geschäftskreis des Post- und Eisenbahndepartements.

---

#### A. Postverwaltung.

##### I. Allgemeines.

Dem Postulat der Bundesversammlung vom 29. Juni 1883 entsprechend werden wir auch für die Postverwaltung Alles, was materiell und formell auf die Staatsrechnung Bezug hat, in den besondern **R e c h n u n g s b e r i c h t** aufnehmen.

Da aber bei einer Betriebsverwaltung wie die Post die Rechnungsergebnisse der beste Ausdruck sind für den Verkehr und die Thätigkeit, wie sie im Berichtjahre sich entwickelt haben, für den ganzen Haushalt dieser Verkehrsanstalt, so erachten wir es nichts desto weniger als nothwendig, hier über die Rechnungsergebnisse im Allgemeinen in Kürze Nachweis zu leisten. Würden wir dies unterlassen, so wäre der Geschäftsbericht nach unserer Ansicht nicht vollständig und erschöpfend.

Wie letztes Jahr müssen wir bei den Rechnungsergebnissen die Summen in Anschlag bringen, welche zur Durchführung der Reform für künftige richtige Vereinnahmung des Ertrags der **W e r t h z e i c h e n** verwendet wurden.

Das allgemeine Rechnungsergebniss vom Jahr 1883 gestaltet sich daher, verglichen mit dem Voranschlag und mit dem Vorjahre, wie folgt:

|   | 1883.<br>Fr.   | Voranschlag<br>1883.<br>Fr. | 1882.<br>Fr.   |
|---|----------------|-----------------------------|----------------|
| Wirklicher Betrag der gesammten Einnahmen . . . . .   | 15,773,330. 03 | 15,792,000                  | 15,592,630. 17 |
| Von diesen Einnahmen wurden verwendet für Durchführung der Reform betreffend Vereinnahmung des Werthzeichen-ertrags . . . . . | 518,534. 25    | 350,000                     | 276,864. 53    |
| Es bleiben also an Gesamteinnahmen . . . . .  | 15,254,795. 78 | 15,442,000                  | 15,315,765. 63 |
| Die Ausgaben betragen . . . . .   | 14,008,972. 95 | 14,211,000*                 | 13,707,752. 50 |
| Der Reinertrag beläuft sich auf   | 1,245,822. 83  | 1,231,000**                 | 1,608,013. 13  |

Gegenüber dem Voranschlage (abgesehen von den Nachtragskrediten) ergibt sich die Thatsache, daß die Postverwaltung einen um Fr. 14,822. 83 höhern Reinertrag erzielt hat, obschon sie für die Reform der Werthzeichenkomptabilität Fr. 168,534. 25 mehr verwendet hat, als der Voranschlag voraussah, nämlich diese Reform im Berichtjahre in weitem vier (statt nur drei) Postkreisen durchführte.

In Wirklichkeit stellt sich demnach die Reineinnahme der Postverwaltung vom Jahr 1883 auf Fr. 1,414,357. 08, also um Fr. 183,357. 08 höher als der im Dezember 1882 aufgestellte Voranschlag.

Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich schließlich eine Verminderung des Reinertrags um Fr. 362,190. 30. Da aber im Jahr 1883 für die Reform der Werthzeichenkomptabilität Fr. 241,669. 72 mehr verwendet wurden als im Jahr 1882, so beträgt der Ausfall in Wirklichkeit nur Fr. 120,520. 58.

Dieses Ergebnis ist hauptsächlich dem Transport der Reisenden zuzuschreiben; denn während die Einnahmen an bezüglichen Taxen im Jahr 1883 Fr. 279,030. 22 weniger eintrugen als im Jahre 1882, blieben die Transportkosten (abgesehen von den subventionirten Kursen, bei welchen die Unternehmer alle Reisenden- und Gepäcktaxen beziehen, den Fourgondiensten ohne Personenbeförderung und der Entschädigung an die Eisenbahnen und Dampf-

\* Ursprüngliches Budget; die Nachkredite betragen Fr. 57,000.

\*\* Nach dem ursprünglichen Budget.

boote für die Beförderung der Fahrpoststücke über 5 kg.) blos um Fr. 168,317. 85 unter denjenigen des Vorjahrs. Das Ergebniß der Einnahmen von den Reisenden gegenüber den Transportkosten war demnach im Berichtjahre um Fr. 110,712. 37 ungünstiger als im Vorjahre.

Bereits in unserer Botschaft vom 19. Oktober 1883 betreffend den Voranschlag für das Jahr 1884 (Bundesblatt 1883, IV. Band, Seite 1), Abschnitt Einnahmen der Postverwaltung, lit. a, haben wir auf die Thatsache hingewiesen, daß der Reisendenverkehr auf einigen schweizerischen Alpenpässen in weit größerem Maße abgenommen hat, als vorausgesetzt worden war. Wir finden diese Thatsache bestätigt durch das Ergebniß des ganzen Jahres 1883, wie es nun vorliegt.

Wir haben nun bereits eine gründliche Revision der sämtlichen schweizerischen Postkurse, insbesondere auch der Alpenkurse, vornehmen lassen, um diejenigen Ersparnisse auf dem Kursbetrieb zu verwirklichen, welche mit den berechtigten Ansprüchen des Verkehrs vereinbar erscheinen. Es beziffern sich diese Ersparnisse, welche zum größten Theil erst vom Jahr 1884 an eintreten werden, auf jährlich circa Fr. 80,000. Damit glauben wir für jetzt das Nöthige gethan zu haben.

Es können und dürfen bei der Frage der Einrichtung von Postkursverbindungen die finanziellen Interessen nicht in erste Linie treten, sondern es muß den Erfordernissen des Verkehrs Genüge geleistet und namentlich auch Rücksicht genommen werden auf die Landesgegenden, die außerhalb der Eisenbahnlinien liegen und die deshalb ohnedies nicht in günstigen Verkehrsverhältnissen stehen.

Uebrigens ist die Differenz, die sich ergibt zwischen den Einnahmen an Reisenden- und Gepäckübergewichtstaxen einerseits und den Transportkosten andererseits, nicht als reiner Verlust zu betrachten, denn es dienen ja die für die Beförderung der Reisenden benutzten Kurse auch für den Transport der Briefpostsendungen und Fahrpoststücke, und wenn die Postverwaltung sich mit der Beförderung der Reisenden nicht befassen würde, so müßte sie dennoch Fahrkurse unterhalten auf denjenigen von Eisenbahnen und Dampfbooten nicht bedienten Verkehrsstrecken, wo ein Fußboten-dienst für den Transport der Postsachen nicht ausreichen könnte.

Wir werden im Abschnitt VIII hienach über das Kurswesen uns noch im Nähern aussprechen und beschränken uns demnach hier auf die obigen allgemeinen Bemerkungen.

In der Beilage Nr. 1 bringen wir einen Auszug aus der allgemeinen Statistik, welche in besonderer Ausgabe erscheint und auf welche selbst wir in Bezug auf alle Einzelheiten verweisen.

Diesem Auszug sind folgende bemerkenswerthe Thatsachen zu entnehmen:

a. Der Stillstand — oder vielmehr eine kleine Verminderung — in der Zahl der internen Briefe, während die Zahl der internen Postkarten und Drucksachen, namentlich aber diejenige der abonnierten Zeitungen, bedeutend zugenommen hat.

b. Die bedeutende Zunahme des internationalen Verkehrs bei allen Kategorien von Briefpostsendungen.

c. Die Thatsache, daß die Zahl und der Betrag der Geldanweisungen, sowohl im innern Verkehr als im Verkehr mit dem Auslande, wieder gegenüber 1882 bedeutend zugenommen haben. Es wurden nämlich im Jahr 1883 im Innern der Schweiz, sowie nach und von dem Auslande im Ganzen 2,330,626 Geldanweisungen mit einem Betrag von Fr. 247,703,180 — 105,831 Anweisungen im Betrag von Fr. 3,275,480 mehr als im Jahre 1882 — versandt.

d. Eine bedeutende Zunahme des Verkehrs an Fahrpoststücken im Innern der Schweiz, von der Schweiz nach dem Auslande und umgekehrt, insbesondere aber im Transit über die Schweiz. Die Zahl der Fahrpoststücke, welche über die Schweiz transitirten, betrug nämlich:

|              |         |
|--------------|---------|
| 1881 . . . . | 16,248  |
| 1882 . . . . | 80,344  |
| 1883 . . . . | 225,155 |

Diese sehr erfreuliche Zunahme ist der Eröffnung der Gotthardbahn zu verdanken.

Die Schweiz vermittelt auch, ebenfalls hauptsächlich mit der Gotthardbahn, einen bedeutenden Briefposttransit. Es fand diesfalls im November 1883 die durch den Weltpostvertrag und das bezügliche Ausführungsreglement vorgesehene Statistik statt, welche die Grundlage bildet für die zu leistenden Transitvergütungen. Die bezügliche Rechnung ist zur Stunde, in welcher wir den gegenwärtigen Bericht verfassen, noch nicht vollständig abgeschlossen. So viel aber steht schon jetzt fest, daß die Entschädigungen, welche die Schweiz für die Vermittlung des Briefposttransits erhalten wird, die im Budget für 1884 vorgesehene Summe (Fr. 50,000) erheblich übersteigen werden.

## Schweizerische Postverwaltung.

## Auszug aus der Statistik.

|  | Anzahl                |            | Betrag      |             |
|--|-----------------------|------------|-------------|-------------|
|  | 1883.                 | 1882.      | 1883.       | 1882.       |
|  |                       |            | Fr.         | Fr.         |
| <b>Postbüreaux</b> . . . . .   | 807                   | 804        | —           | —           |
| <b>Postablagen, rechnungspflichtige</b> . . . . .                          | 1,164                 | 1,147      | —           | —           |
| „ nicht rechnungspflichtige . . . . .                                      | 917                   | 916        | —           | —           |
| <b>Agenturen im Auslande</b> . . . . .                                     | 21                    | 21         | —           | —           |
| <b>Beamte</b> . . . . .  | 1,714                 | 1,665      | —           | —           |
| <b>Bedienstete (Ablagehalter, Briefträger, Kondukteure etc.)</b> . . . . . | 4,073                 | 4,000      | —           | —           |
| <b>Briefpostverkehr:</b>   |                       |            |             |             |
| <b>Interner Verkehr:</b> Briefe . . . . .                                  | 50,144,915            | 50,193,074 | —           | —           |
| Postkarten . . . . .   | 7,884,162             | 7,679,644  | —           | —           |
| Drucksachen . . . . .  | 12,520,973            | 12,009,126 | —           | —           |
| Waarenmuster . . . . .   | 367,700               | 412,566    | —           | —           |
| Zeitungen . . . . .  | 55,311,560            | 51,576,203 | —           | —           |
| Rekommandirte Briefpostsendungen . . . . .                                 | 811,745               | 819,119    | —           | —           |
| <b>Verkehr mit dem Auslande:</b>   |                       |            |             |             |
| Briefe . . . . .   | { Versandt 11,336,520 | 10,650,640 | —           | —           |
|  | { Empfang 12,170,444  | 11,546,496 | —           | —           |
| Postkarten . . . . .   | { Versandt 2,565,028  | 2,276,144  | —           | —           |
|  | { Empfang 2,036,216   | 1,723,488  | —           | —           |
| Drucksachen . . . . .  | { Versandt 4,763,160  | 4,539,144  | —           | —           |
|  | { Empfang 6,458,452   | 6,370,728  | —           | —           |
| Waarenmuster . . . . .   | { Versandt 445,328    | 352,716    | —           | —           |
|  | { Empfang 713,648     | 628,056    | —           | —           |
| Rekommandirte Briefpostsendungen . . . . .                                 | { Versandt 400,816    | 318,240    | —           | —           |
|  | { Empfang 477,204     | 367,588    | —           | —           |
| <b>Geldanweisungen:</b>  |                       |            |             |             |
| <b>Interner Verkehr</b> . . . . .  | 1,898,598             | 1,817,478  | 221,571,610 | 219,466,927 |
| <b>Verkehr mit dem Auslande</b> . . . . .                                  | { Versandt 242,751    | 236,066    | 14,220,534  | 13,970,259  |
|  | { Empfang 189,277     | 171,251    | 11,911,036  | 10,990,514  |
| <b>Fahrpostverkehr:</b>  |                       |            |             |             |
| <b>Interner Verkehr</b> . . . . .  | 7,186,674             | 6,901,669  | —           | —           |
| <b>Verkehr mit dem Auslande (inkl. colis postaux)</b> . . . . .            | { Versandt 663,397    | 652,145    | —           | —           |
|  | { Empfang 964,219     | 918,470    | —           | —           |
|  | { Transit 225,155     | 80,344     | —           | —           |
| <b>Nachnahmen:</b>   |                       |            |             |             |
| <b>Interner Verkehr</b> . . . . .  | 2,610,029             | 2,483,190  | 16,508,804  | 15,836,802  |
| <b>Verkehr mit dem Auslande</b> . . . . .                                  | { Versandt 28,737     | 28,357     | 550,968     | 576,784     |
|  | { Empfang 83,245      | 80,303     | 1,503,599   | 1,530,710   |
| <b>Einzugsmandate:</b>   |                       |            |             |             |
| <b>Interner Verkehr</b> . . . . .  | 145,182               | 137,930    | 17,662,876  | 17,167,803  |
| <b>Verkehr mit dem Auslande</b> . . . . .                                  | { Versandt 6,387      | 4,728      | 309,866     | 246,410     |
|  | { Empfang 28,009      | 25,582     | 2,325,406   | 2,139,675   |
| <b>Prozentzahl der unfrankirten Briefe im internen Verkehr</b>             | 2,78                  | 3,2        | —           | —           |

e. Auch die Nachnahmen und Einzugsmandate weisen im Ganzen wieder eine erhebliche Zunahme auf.

f. Die Zahl der unfrankirten und ungenügend frankirten Briefe hat im Verhältniß zu den frankirten neuerdings abgenommen. Im innern Verkehr betragen die unfrankirten und ungenügend frankirten Briefe im Jahr:

|      |   |   |   |   |       |
|------|---|---|---|---|-------|
| 1856 | . | . | . | . | 75 %  |
| 1863 | . | . | . | . | 32 %  |
| 1873 | . | . | . | . | 9 %   |
| 1882 | . | . | . | . | 3,2 % |
| 1883 | . | . | . | . | 2,7 % |

der Zahl der sämmtlichen Briefe.

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

1. Der Einladung entsprechend, welche der Nationalrath mit Beschluß vom 21. April 1883 an den Bundesrath richtete, ist der Bundesversammlung bereits eine neue und umfassende Vorlage betreffend die Revision des Posttaxengesetzes unterbreitet worden. (S. Botschaft und Gesetzentwurf vom 26. November 1883, Bundesbl. Bd. III, Seite 691.)

Durch diese Vorlage werden auch folgende besondern Postulate erledigt:

a. Vom 14. April 1883:

„Der Bundesrath ist eingeladen, den Art. 27 des Posttaxengesetzes vom 23. März 1876 in dem Sinne anzuwenden, daß in der Regel bei den Alpenkursen die erhöhten Taxen für den Personentransport nur vom 15. Juni bis 15. September bezogen werden.“

b. Vom 18. Juni 1883:

„Die Motion des Herrn Vessaz, dahin gehend, der Bundesrath sei einzuladen, bei Wiederaufnahme der gegenwärtigen Session einen Gesetzentwurf vorzulegen im Sinne der Aufhebung des Gesetzes vom 11. Februar 1878 über den Transport der Zeitungen und im Sinne der Wiederinkraftsetzung von Art. 14 des Posttaxengesetzes vom 23. März 1876, wird in dem Sinne erheblich erklärt und an den Bundesrath gewiesen, daß ihr für den Fall der Revision und Wiedervorlage des Posttaxengesetzes besondere Aufmerksamkeit gewidmet werde.“

2. Die Bundesversammlung hat den Bundesrath anlässlich der Prüfung seiner Geschäftsführung im Jahre 1882 (mit Beschluß vom 9. Juli 1883, Amtl. Samml. VII, 174) eingeladen, alle nöthigen Vorkkehrungen zu treffen, um der Postverwaltung in der Stadt St. Gallen bauliche Einrichtungen zu verschaffen, welche den dienstlichen Bedürfnissen entsprechen und für das Personal die nöthige Sicherheit bieten.

Nach genauer und allseitiger Prüfung der Angelegenheit ist der Bundesrath zur Ueberzeugung gelangt, daß die von der Bundesversammlung gestellte Aufgabe, welche allerdings einem dringenden Bedürfniß entspricht, nur durch Erstellung eines neuen Post- und Telegraphengebäudes in St. Gallen genügend erfüllt werden kann. Der Bundesrath hat denn auch bereits mit Botschaft vom 10. März 1884 (Bundesbl. Bd. I, Seite 397) bei Ihnen den Antrag gestellt, zu obgenanntem Zwecke einen geeigneten Bauplatz (Kornhausplatz) anzukaufen und es ist diesem Antrag entsprechend der Bundesbeschluß vom 20. März 1884 gefaßt worden.

3. Es liegen nun dermalen für die Postverwaltung keine unerledigten Postulate oder anderweitigen Aufträge der Bundesversammlung vor, mit Ausnahme des Postulats Nr. 146 (vom 21. Februar 1878), betreffend die Frage, ob die Erhebung von Wechselprotesten nicht durch die Post besorgt werden könnte.

Diese Frage ist für die Vorlage an die Bundesversammlung noch nicht reif; wir hoffen aber, sie im Laufe des Jahres 1884 dem Abschluß näher zu bringen.

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

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

1. Der Bundesrath hat sich veranlaßt gesehen, den am 4. März 1879 mit den damaligen Verwaltungen der schweizerischen Eisenbahnkonferenz abgeschlossenen Vertrag betr. die Beziehungen der Eisenbahnen zum Postdienst (s. Postamtsbl. 1879, Nr. 28) auf den 1. Januar 1884 zu kündigen.

Es geschah dies hauptsächlich mit Rücksicht auf die von der Postverwaltung den obigen Eisenbahngesellschaften für den Transport der Fahrpoststücke über 5 kg. zu leistende Entschädigung.

Art. 1 des obgenannten Vertrages setzt nämlich diese Entschädigung für die Stücke über 5 bis 60 kg. auf 5 % vom ge-

samtlichen Bruttoertrag der Fahrpoststücke fest. (Für die Stücke über 60 kg. wird die Vergütung nach Maßgabe des wirklichen Verkehrs, welcher speziell aufgezeichnet wird, zu  $3\frac{1}{8}$  Cts. per km. und per q. geleistet. Es macht diese Vergütung übrigens jährlich im Ganzen nur etwa Fr. 1350 aus.)

Vermöge des für die Stücke über 5 bis 60 kg. maßgebenden Vergütungssystems partizipirten die Bahnen nicht nur an der Vermehrung des Ertrages derjenigen Fahrpoststücke, welche regalpflichtig sind (das Gewicht von 5 kg. nicht übersteigen) und daher nach Art. 19 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 durch die Eisenbahnen unentgeltlich zu befördern sind, sondern auch an dem Ertrag der Werthtaxe, d. h. der Entschädigung für die Verantwortlichkeit der Postverwaltung. Dieses System bot dagegen gegenüber der nach dem frühern Vertrage (vom 28. Januar 1874) nothwendigen genauen Ermittlung des wirklichen Verkehrs an Fahrpoststücken über 5 kg. und Abrechnung auf Grundlage desselben nach Kilometer-Kilogrammen den Vortheil großer Einfachheit und daheriger Ersparniß an Zeit und Arbeitskräften, folglich auch an Arbeitskosten. Wir hätten auch dieses System nicht aufgeben, wenn nicht im Laufe der Zeit die an die Bahnen zu leistende Entschädigung mit den Leistungen derselben (für den Transport der Fahrpoststücke über 5 kg.) nicht in ein allzu großes Mißverhältniß getreten wäre.

Es wurden nämlich den beim Vertrag vom 4. März 1879 theiligten Eisenbahngesellschaften für den Transport der Fahrpoststücke über 5 kg. bezahlt (mit Inbegriff der Fahrpoststücke über 60 kg.):

|                   |   |   |                 |
|-------------------|---|---|-----------------|
| Für das Jahr 1877 | . | . | Fr. 157,359. 33 |
| "    "    " 1878  | . | . | " 143,139. 36   |
| "    "    " 1879  | . | . | " 158,647. 01   |
| "    "    " 1880  | . | . | " 168,682. 87   |
| "    "    " 1881  | . | . | " 178,497. 11   |
| "    "    " 1882  | . | . | " 183,213. 09   |
| "    "    " 1883  | . | . | " 186,265. 25   |

Seit dem Jahr 1878 (dem letzten Jahr, in welchem die Entschädigung auf Grundlage des wirklichen Verkehrs geleistet wurde) ist also die Entschädigung um circa Fr. 34,140, also um 21,7 % gestiegen, wobei neue Linien nur für einen verhältnißmäßig geringen Betrag in Betracht fallen. Die betreffenden effektiven Leistungen der Bahnen haben aber bedeutend abgenommen, denn es ergibt sich aus Spezialzählungen (die wir mit Rücksicht auf abschwebende

Fragen betreffend Revision der Posttaxen haben vornehmen lassen), daß die Zahl der Fahrpoststücke über 5 kg. betragen hat:

|   |         |
|---|---------|
| im Jahr 1878 . . . . .                  | 747,301 |
| „ „ 1881 (Zählung vom Januar) . . . . . | 631,683 |
| „ „ 1883 ( „ „ Juni) . . . . .          | 608,768 |

Es hat sich also seit dem Jahr 1878 eine Abnahme von 138,533 Stück oder 18,5 % ergeben. Demnach waren wir zu einer der Abnahme der Leistungen ungefähr entsprechenden Erhöhung der bezüglichen Entschädigungen gelangt.

Das bisherige Vertragsverhältniß war namentlich auch dadurch ein unrichtiges geworden, daß in Folge Abschlusses des Postvertrages, d. d. Paris 3. November 1880 (Amtl. Samml. V, 881), eine neue Kategorie internationaler Postsendungen, nämlich die Poststücke (colis postaux) bis 3 kg. Gewicht, in den Verkehr eingeführt worden sind und bereits einen großen Aufschwung genommen haben. Gemäß dem bisherigen Vertrag partizipirten die Eisenbahnen mit 5 % an dem Ertrag dieses neuen Verkehrs, an welchen sie nach dem Gesetz durchaus keinen Anspruch haben.

Es war also die Kündigung des fraglichen Vertrages unbedingt geboten.

Die Unterhandlungen für Abschluß eines neuen Vertrages sind zur Stunde noch nicht beendet.

2. Mit den Verwaltungen der Regionalbahn des Traverstales und der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn wurden die Beziehungen des Postdienstes zu diesen Bahnen durch besondere Abkommen geordnet.

3. Die Postverwaltung hat mit den Regierungen derjenigen Kantone, welche noch Ohmgeld beziehen, Verhandlungen gepflogen, um auszuwirken, daß geistige Getränke mit der Post in diese Kantone bis zu einer gewissen Grenze gebührenfrei eingeführt werden können. Diese Verhandlungen waren bei den meisten der betreffenden Kantone mit Erfolg begleitet.

Es bestehen nunmehr in Bezug auf die Einfuhr geistiger Getränke mit der Post nach den verschiedenen Kantonen der Schweiz folgende Bestimmungen:

a. Keiner Beschränkung und Steuer unterliegen die Getränke von Seite der Kantone Zürich, Schwyz, Schaffhausen, Appenzell Aeußerrhoden und Innerrhoden, St. Gallen, Thurgau und Neuenburg.

b. Sendungen mit steuer- (ohngeld-)pflichtigen geistigen Getränken dürfen mit der Post, ohne Unterschied des Gewichts, nicht befördert werden nach den Kantonen Bern, Luzern, Glarus und Freiburg.

c. Nach dem Kanton Graubünden dürfen mit der Post Sendungen von Bier und Branntwein schweizerischen und fremden Ursprungs, sowie von fremden oder schweizerischen mit fremden vermischten Weinen nicht expedirt werden.

d. Nach dem Kanton Tessin dürfen Sendungen, welche Getränke fremden Ursprungs enthalten, mit der Post nicht eingeführt werden.

e. Nach dem Kanton Wallis dürfen Getränke schweizerischen Ursprungs frei, solche fremden Ursprungs bis zum Gewicht von 3 kg. mit der Post eingeführt werden.

f. Es haben bis auf Weiteres die Einfuhr per Post von Muster- sendungen geistiger Getränke bewilligt: die Kantone Unterwalden o./W., Unterwalden n./W., Zug, Solothurn, Basel-Stadt und Aargau bis 5 kg., Basel-Land und Waadt bis 3 kg. und Uri bis 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> kg. (Bruttogewicht).

g. In den Städten Genf und Carouge werden Octroi-gebühren bezogen, Getränksendungen nach diesen Orten jedoch ohne Beschränkung zur Beförderung angenommen.

## b. Ausland.

1. Mit der Postverwaltung von Canada wurde unterm 28. März/16. April 1883 ein Vertrag betreffend den Austausch von Geldanweisungen abgeschlossen (Amtl. Samml. VII, 120), sowie ein bezügliches Ausführungsreglement (Postamtsblatt 1883, Nr. 6) vereinbart. Vertrag und Reglement sind analog denjenigen mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Der neue Dienst ist mit dem 1. Juli 1883 in's Leben getreten.

2. Es wurden, infolge abgeschlossener Spezialübereinkommen, die Gewichts- und Dimensionsgrenzen für die mit der Briefpost versandten *W a a r e n m u s t e r* von 250 auf 350 g., beziehungsweise von 20 cm. Länge, 10 cm. Breite und 5 cm. Dicke auf 30, 20 und 10 cm. ausgedehnt:

a. vom 1. Mai 1883 an im Verkehr zwischen der Schweiz und Spanien;

- b. vom 1. Oktober 1883 an im Verkehr zwischen der Schweiz und der Argentinischen Republik.

Wir erinnern daran, daß, wie wir im Geschäftsbericht vom Jahr 1882, Abschnitt III, b, Ziffer 5, erwähnten, die gleiche, für Handel und Industrie nicht unwesentliche Erleichterung bereits eingeführt worden ist:

im Verkehr mit Belgien, Frankreich und Großbritannien und Irland vom 1. Juni 1882 an und im Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 1. Oktober 1882 an.

3. Der Verkehr von Poststücken (colis postaux), geordnet durch den in Paris am 3. November 1880 abgeschlossenen Postvertrag (Amtl. Samml. V, 881), wurde im Berichtjahr ausgedehnt:

vom 1. Februar an auf die französischen Kolonien Ste. Marie de Madagascar, Mayotte und Nossi-Bé;

vom 1. Mai an auf die den dänischen Antillen angehörenden Orte St. Thomas, St. Jean, Christianssted und Frederikssted;

vom 1. Oktober an auf die (postalisch von Italien bediente) Republik San Marino.

4. Wir haben im Geschäftsbericht für das Jahr 1882 (Abschnitt III, lit. b, Ziff. 6) mitgetheilt, daß die (für den Verkehr sehr lästige) durch das Ausführungsreglement zum Pariser Postvertrag vom 3. November 1880 vorgesehene Beschränkung der Dimensionen der Poststücke (colis postaux) im Verkehr mit Frankreich gemäß Spezialübereinkommen vom 1. Juli 1882 an aufgehoben worden sei. Es ist dieß nun, vom 1. August 1883 an, auch für die Poststücke im Verkehr mit Corsica (Hafenorte) geschehen.

5. Mit den Postverwaltungen von Deutschland (Reichspost, Bayern, Württemberg) wurde, mit Datum vom 26. und 28. Mai, 7. und 18. Juni 1883, ein Uebereinkommen abgeschlossen, durch welches einerseits der Grenzrayon für die Fahrpoststücke aufgehoben, somit die gemeinsame Einheits-Gewichtstaxe für die Fahrpoststücke bis 5 kg. ausnahmslos auf 1 Franken festgesetzt, andererseits aber die Werthtaxe, welche früher aus den internen Taxen der beiden Länder sich zusammensetzte, auf den gemeinsamen Satz von 10 Centimes für je 300 Franken bemessen wurde.

Aus dieser Aenderung ergibt sich für die Sendungen, welche den Werth von Fr. 2500 nicht übersteigen, eine erhebliche Re-

duktion der Taxe, während die Aufhebung des Fahrpost-Grenzrayons zu keinen Beschwerden oder Uebelständen geführt hat. In beiden Richtungen aber ist für das Publikum sowohl als die Verwaltung eine bedeutende Erleichterung entstanden durch die Vereinfachung der Taxberechnung.

Das erwähnte Uebereinkommen (welches in der amlt. Samml., Band VII, Seite 249, enthalten ist) wurde vom 1. Juli 1883 an vollzogen.

6. Auf 1. Juni 1883 wurde Intra statt Arona als Ausgangspunkt für die schweizerischen Postkurse über den Simplon bezeichnet (siehe auch Abschnitt VIII, Ziffer 10 hienach). Mit Rücksicht auf diese wichtige Aenderung wurden mit der Verwaltung der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Langensee, sowie mit der Verwaltung der oberitalienischen Eisenbahnen die nöthigen Uebereinkommen abgeschlossen. Dieselben finden sich in den Nummern 2 und 3 des Postamtsblattes von 1883. Die Auswechslung der Sendungen zwischen den schweizerischen Posten und den oberitalienischen Eisenbahnen wurde von Arona nach Laveno verlegt.

7. Es wurde vom 1. März 1883 an der Verkehr von Werthbriefen (bis Fr. 10,000) und vom 1. August 1883 an der Verkehr von Einzugsmandaten (bis Fr. 1000) auf die von der französischen Postverwaltung unterhaltenen Postbüreaux in Tunesien ausgedehnt.

8. Das Fürstenthum Bulgarien ist vom 1. Oktober 1883 an dem in Paris am 1. Juni 1878 abgeschlossenen Uebereinkommen betreffend den Austausch von Werthbriefen (Amlt. Samml. III, 711) beigetreten und es können daher vom genannten Zeitpunkt an Werthbriefe (bis Fr. 10,000) auch von der Schweiz nach Bulgarien und umgekehrt versandt werden.

9. Außer dem bereits im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnten Beitritt von Costa-Rica (auf 1. Januar 1883) haben im Berichtsjahre keine neuen Beitritte zum Weltpostverein stattgefunden.

Dahin zielende, an besondere Bedingungen geknüpfte Begehren der königlich großbritannischen Regierung für ihre Cap-Kolonie und für ihre australischen Kolonien Viktoria, Neu-Süd-Wales, Südaustralien, Westaustralien und Tasmanien konnten bis jetzt noch nicht erledigt werden.

Außer diesen und den betreffenden übrigen britischen Kolonien ist Bolivia noch das einzige mit regelmäßigen Posteinrichtungen

versehene Land, welches dem Weltpostverein nicht angehört, und es ist zu hoffen, daß auch alle diese Gebietstheile in naher Zeit dem Verein sich anschließen werden.

Der Weltpostverein, welcher bei seiner Entstehung im Jahr 1875 ein Gebiet von 37 Millionen Quadratkilometern mit einer Bevölkerung von circa 350 Millionen Seelen umfaßte, erstreckt sich heute über ein von mehr als 831 Millionen Menschen bewohntes Gebiet von 80 Millionen Quadratkilometern.

10. Der allgemeine Weltpostkongreß, für dessen Verhandlungen sehr umfassende Vorarbeiten bereits gemacht worden sind und in naher Zeit noch gemacht werden sollen, wird am 1. Oktober 1884 in Lissabon zusammentreten.

11. Beilage Nr. 2 enthält eine Uebersicht der dem Weltpostverein angehörenden Länder, mit Angabe ihrer Ausdehnung und Bevölkerung, der Klasse, in welche sie für die Beitragsleistung an die Kosten des internationalen Postbüreau, gemäß Art. XXVIII des Reglements zum Weltpostvertrag vom 1. Juni 1878, eingereiht sind, des Datums ihres Eintritts in den Weltpostverein und mit Unterscheidung der Länder, welche außer dem Hauptvertrag, d. d. Paris, 1. Juni 1878 (Weltpostvertrag), auch dem Uebereinkommen betreffend die Werthbriefe, d. d. Paris 1. Juni 1878, demjenigen betreffend die Geldanweisungen, d. d. Paris 4. Juni 1878, und endlich dem Verträge, d. d. Paris 3. November 1880, betreffend die Poststücke (Colis postaux) beigetreten sind.

12. Das internationale Bureau des Weltpostvereins hat auch dieses Jahr einen einläßlichen Bericht über seine Geschäftsführung und eine allgemeine Statistik herausgegeben, welche interessante Aktenstücke bei der Oberpostdirektion eingesehen werden können.

Die Kosten des internationalen Postbüreau betragen:  
 im Jahr 1883 Fr. 79,117. 62  
 „ „ 1882 „ 77,315. 80

Die Schweiz trug an diese Kosten bei:  
 1883 Fr. 1,375  
 1882 „ 1,350

## Verzeichniss der dem Weltpostverein angehörenden Länder.

| Staaten oder Länder.   | Flächeninhalt<br>in km <sup>2</sup> . | Bevölkerung. | Klasse. | Datum<br>des effektiven Beitritts<br>zum Weltpostverein. | Staaten oder Länder.   | Flächeninhalt<br>in km <sup>2</sup> . | Bevölkerung. | Klasse. | Datum<br>des effektiven Beitritts<br>zum Weltpostverein. |
|--|---------------------------------------|--------------|---------|--|--|---------------------------------------|--------------|---------|--|
| Argentinien . . . . .  | 2,835,970                             | 2,540,000    | V.      | 1. April 1878.   | Uebertrag  | 30,743,483 <sup>73</sup>              | 394,701,808  |         |  |
| Belgien <sup>1*</sup> . . . . .  | 29,455 <sup>18</sup>                  | 5,519,844    | III.    | 1. Juli 1875.  | Französische Kolonien <sup>2*</sup> (incl. die<br>unter französischem Protektorat<br>stehenden Inseln) . . . . . | 872,211 <sup>87</sup>                 | 22,305,608   | III.    | 1. Juli 1876.  |
| Brasilien . . . . .  | 8,337,218                             | 11,108,991   | III.    | 1. " 1877.   | Griechenland . . . . .   | 64,688                                | 1,979,423    | V.      | 1. " 1875.   |
| Britische Kolonien (Britisch Indien<br>und Canada sind besonders auf-<br>geführt):               |                                       |              |         |  | Großbritannien u. Irland <sup>3</sup> (mit Malta,<br>Cypern, Helgoland u. Gibraltar)                             | 326,758                               | 35,607,832   | I.      | 1. " 1875.   |
| Bermudas . . . . .   | 50                                    | 13,948       |         | 1. April 1877.   | Guatemala . . . . .  | 121,140                               | 1,252,497    | VI.     | 1. August 1881.  |
| Britisch Guyana . . . . .  | 221,243                               | 248,110      |         | 1. " 1877.   | Hayti (Republik) . . . . .   | 23,911                                | 550,000      | VI.     | 1. Juli 1881.  |
| Britisch Honduras . . . . .  | 19,585                                | 27,452       |         | 1. Januar 1879.  | Hawaii (Sandwichinseln) . . . . .  | 16,946                                | 57,985       | VII.    | 1. Januar 1882.  |
| Ceylon . . . . .   | 63,976                                | 2,638,540    |         | 1. April 1877.   | Honduras (Republik) . . . . .  | 120,480                               | 351,700      | VI.     | 1. April 1879.   |
| Falklandinseln . . . . .   | 12,532                                | 1,553        |         | 1. Januar 1879.  | Japan . . . . .  | 382,450 <sup>11</sup>                 | 36,358,994   | III.    | 1. Juni 1877.  |
| Gambia . . . . .   | 179                                   | 14,150       |         | 1. " 1879.   | Italien <sup>1*</sup> . . . . .  | 296,391 <sup>21</sup>                 | 28,959,190   | I.      | 1. Juli 1875.  |
| Goldküste . . . . .  | 38,850                                | 408,070      |         | 1. " 1879.   | Liberia . . . . .  | 37,200                                | 1,068,000    | VII.    | 1. April 1879.   |
| Hong-Kong . . . . .  | 83                                    | 160,402      |         | 1. April 1877.   | Luxemburg <sup>1*</sup> . . . . .  | 2,587 <sup>44</sup>                   | 209,570      | VI.     | 1. Juli 1875.  |
| Labuan . . . . .   | 78                                    | 6,298        |         | 1. " 1877.   | Mexiko . . . . .   | 1,945,471                             | 9,787,629    | V.      | 1. April 1879.   |
| Lagos . . . . .  | 189                                   | 75,270       |         | 1. Januar 1879.  | Montenegro <sup>*</sup> . . . . .  | 9,030                                 | 236,000      | VII.    | 1. Juli 1875.  |
| Mauritius . . . . .  | 2,656                                 | 390,764      |         | 1. April 1877.   | Nicaragua . . . . .  | 133,800                               | 300,000      | VI.     | 1. Mai 1882.   |
| Neufundland . . . . .  | 110,670                               | 179,509      |         | 1. Januar 1879.  | Niederland <sup>1*</sup> . . . . .   | 32,870 <sup>76</sup>                  | 4,114,077    | III.    | 1. Juli 1875.  |
| Sierra Leone . . . . .   | 2,600                                 | 60,546       |         | 1. " 1879.   | Niederländische Kolonien:  |                                       |              |         |  |
| Straits Settlements . . . . .  | 3,742                                 | 423,384      |         | 1. April 1877.   | Ostindien <sup>3</sup> . . . . .   | 1,583,000                             | 24,721,976   | III.    |  |
| In Westindien:   |                                       |              |         |  | Guyana . . . . .   | 119,321                               | 69,476       | VI.     | 1. Mai 1877.   |
| Bahama . . . . .   | 13,960                                | 43,521       |         | 1. Juli 1880.  | Antillen . . . . .   | 1,130 <sup>83</sup>                   | 42,530       | VI.     |  |
| Grenada, Santa-Lucia, Tabago und<br>Turk-Inseln . . . . .  | 1,364                                 | 105,010      |         | 1. Februar 1881.   | Norwegen <sup>1*</sup> . . . . .   | 318,195                               | 1,927,000    | IV.     | 1. Juli 1875.  |
| Jamaica . . . . .  | 10,859                                | 580,804      |         | 1. April 1877.   | Oesterreich-Ungarn <sup>1*</sup> . . . . .   | 625,324 <sup>86</sup>                 | 37,879,078   | I.      | 1. " 1875.   |
| Jungfern-Inseln, Antigua, Dominica,<br>Montserrat, Nevis, St. Christoph<br>(St. Kitts) . . . . . | 1,827                                 | 119,546      |         | 1. Juli 1879.  | Paraguay . . . . .   | 238,290                               | 293,844      | VI.     | 1. " 1881.   |
| Trinidad . . . . .   | 4,544                                 | 155,128      |         | 1. April 1877.   | Peru . . . . .   | 1,119,941                             | 3,050,000    | V.      | 1. April 1879.   |
| Barbados und St. Vincent . . . . .   | 811                                   | 212,408      |         | 1. September 1881.                                       | Persien . . . . .  | 1,648,195                             | 7,653,600    | VI.     | 1. September 1877.                                       |
| Britisch Indien <sup>3</sup> (Hindostan incl. brit.<br>Birma und Aden) . . . . .                 | 3,774,143                             | 252,563,917  | I.      | 1. Juli 1876.  | Portugal <sup>1*</sup> (incl. Madeira u. die Azoren)   | 92,241                                | 4,550,699    | IV.     | 1. Juli 1875.  |
| Bulgarien <sup>2*</sup> . . . . .  | 63,972                                | 1,998,983    | V.      | 1. " 1879.   | Portugiesische Kolonien <sup>2</sup> . . . . .   | 1,825,252                             | 3,333,700    | IV.     | 1. " 1877.   |
| Canada . . . . .   | 8,301,503                             | 4,324,810    | III.    | 1. " 1878.   | Rumänien <sup>1*</sup> . . . . .   | 160,150                               | 5,040,000    | III.    | 1. " 1875.   |
| Chile . . . . .  | 595,429                               | 2,223,434    | V.      | 1. April 1881.   | Rußland <sup>2</sup> . . . . .   | 22,038,861                            | 95,000,000   | I.      | 1. " 1875.   |
| Columbia (Ver. Staaten von —) . . . . .  | 830,700                               | 3,000,000    | V.      | 1. Juli 1881.  | Salvador (San-) . . . . .  | 18,720                                | 554,785      | VI.     | 1. April 1879.   |
| Costa-Rica . . . . .   | 51,760                                | 185,000      | VI.     | 1. Januar 1883.  | Schweden <sup>1*</sup> . . . . .   | 442,818 <sup>8</sup>                  | 4,565,668    | III.    |  |
| Dänemark <sup>1*</sup> (mit Faröer und Island)   | 144,420                               | 2,052,698    | IV.     | 1. Juli 1875.  | Schweiz <sup>1*</sup> . . . . .  | 41,389 <sup>8</sup>                   | 2,831,787    | IV.     |  |
| Dänische Kolonien <sup>2*</sup> (Grönland und<br>dänische Antillen) . . . . .                    | 88,459                                | 43,763       | VI.     | 1. September 1877.                                       | Serbien <sup>2</sup> . . . . .   | 48,590                                | 1,700,211    | V.      | 1. Juli 1875.  |
| Deutschland <sup>1*</sup> . . . . .  | 538,424 <sup>96</sup>                 | 45,234,061   | I.      | 1. Juli 1875.  | Spanien <sup>2</sup> (mit den balearischen und<br>canarischen Inseln) . . . . .                                  | 508,518 <sup>9</sup>                  | 16,629,184   | II.     |  |
| Domingo (San-) [Dominikan. Republ.]  | 53,343                                | 300,000      | VI.     | 1. Oktober 1880.   | Spanische Kolonien . . . . .   | 429,123                               | 8,558,627    | III.    | 1. Mai 1877.   |
| Ecuador . . . . .  | 643,295                               | 1,146,033    | VI.     | 1. Juli 1880.  | Türkei <sup>3</sup> . . . . .  | 2,151,927                             | 22,804,417   | I.      | 1. Juli 1875.  |
| Egypten <sup>1*</sup> (mit Nubien und dem<br>egyptischen Sudan) . . . . .                        | 2,987,000                             | 16,400,000   | III.    | 1. " 1875.   | Uruguay . . . . .  | 186,920                               | 438,245      | VI.     | 1. " 1880.   |
| Frankreich und Algerien <sup>1*</sup> . . . . .  | 958,593 <sup>8</sup>                  | 40,195,861   | I.      | 1. Januar 1876.  | Vereinigte Staaten von Nordamerika <sup>3</sup>  | 10,360,178                            | 50,152,866   | I.      | 1. " 1875.   |
| Uebertrag  | 30,743,483 <sup>73</sup>              | 394,701,808  |         |  | Vereinigte Staaten von Venezuela . . . . .   | 1,113,615                             | 2,075,245    | VI.     | 1. Januar 1880.  |
|  |                                       |              |         |  | Total  | 80,201,120 <sup>29</sup>              | 831,713,251  |         |  |

## Bemerkungen.

Diejenigen Länder, bei welchen eine Notiz nicht angebracht ist, sind nur dem Haupt-Vertrag, d. d. Paris 1. Juni 1878 (Weltpostvertrag), welcher lediglich den Briefpostverkehr betrifft, beigetreten.

Die Länder mit der Notiz <sup>1</sup> sind überdies den Uebereinkommen und Reglementen betreffend Werthbriefe und Geldanweisungen, d. d. Paris 1., bzw. 4. Juni 1878, beigetreten.

Die Länder mit der Notiz <sup>2</sup> dagegen nur erstem Uebereinkommen und Reglement (Werthbriefe). Die französischen Kolonien haben das Uebereinkommen betreffend Geldanweisungen ebenfalls unterzeichnet, die bezügliche Vollziehung aber noch verschoben.

Im Verkehr mit den die Notiz <sup>3</sup> tragenden Ländern werden Geldanweisungen gemäß bestehenden Spezial-Uebereinkommen ausgewechselt (für die Türkei nur mit Konstantinopel, durch Vermittlung der deutschen Posten).

Mit Belgien, Deutschland, Luxemburg und Niederland bestehen überdies Spezial-übereinkommen für den Austausch telegraphischer Geldanweisungen.

Mit Deutschland und Frankreich können, ebenfalls auf Grund von Spezialübereinkommen, Einzugsmandate ausgewechselt werden.

Die Länder mit der Notiz <sup>\*</sup> sind auch dem Uebereinkommen und Reglement betreffend Poststücke, d. d. Paris 3. November 1880, beigetreten. Großbritannien und Irland, Britisch Indien, Persien, Spanien und die Türkei haben dieses Uebereinkommen ebenfalls unterzeichnet, die Vollziehung aber bis auf Weiteres verschoben.

Die Klassifizierung (Rubrik 4) betrifft die Beitragsleistung an die Kosten des internationalen Postbüreau (Vertheilung nach Einheiten, von denen für jedes Land sich ergeben: I. Klasse 25, II. Kl. 20, III. Kl. 15, IV. Kl. 10, V. Kl. 5, VI. Kl. 3, VII. Kl. 1).

## IV. Personelles und Besoldungen.

### 1. Bestand des Personals.

Ende 1883 betrug die Gesamtzahl der Postbüreaux 807, Vermehrung gegenüber 1882 um 3; diejenigen der Postablagen 2081 gegenüber 2063 auf Ende 1882, also Vermehrung um 18. Gesamtzahl der Poststellen 2909 (mit Inbegriff von 21 Agenturen im Auslande), Vermehrung gegenüber 1882 um 21.

Die Poststellen klassifiziren sich wie folgt:

|   |         |           |
|---|---------|-----------|
| I. Klasse (Sitz der Kreispostdirektionen) | . . . . | 11        |
| II. „ (Büreaux mit mehreren Beamten)      | . . . . | 91        |
| III. „ (übrige Büreaux und Filialen)      | . . . . | 705       |
|   |         | Total 807 |

Von den 2081 Postablagen sind:

- 1164 rechnungspflichtig (und mit dem gesamten internen Geldanweisungsdienste, sowie mit Entgegennahme von internationalen Geldanweisungen betraut),
- 917 nicht rechnungspflichtig.

Total 2081.

Die Zahl der Postbüreaubeamten betrug auf Ende 1883: 1633, im gleichen Zeitpunkte 1882: 1586; Vermehrung sonach um 47.

Die Zahl der definitiv angestellten Kondukteure (213) hat sich gegenüber 1882 um 6 vermehrt.

Im Personal der Brief- und Paketträger, Packer, Büreaudiener und sonstigen Bediensteten (mit Ausschluß der Ablagehalter und Kondukteure) ist eine Vermehrung um 49 eingetreten; Gesamtzahl auf Ende 1883: 1773 gegenüber 1724 im Vorjahre.

Die Gesamtvermehrung des fix angestellten Personals (einschließlich zweier weiterer definitiv angestellten Beamten bei der Oberpostdirektion) beträgt 122 Beamte und Angestellte und die Gesamtzahl der Beamten und Angestellten 5487.

Es gehören dem weiblichen Geschlecht an:

|                                   |           |     |   |       |   |
|-----------------------------------|-----------|-----|---|-------|---|
| Von 583 Beamten der Büreaux       | I. Klasse | 32  | = | 5.49  | % |
| „ 345 „ „ „                       | II. „     | 44  | = | 12.75 | % |
| „ 705 „ „ „                       | III. „    | 154 | = | 21.84 | % |
| „ 2081 Ablagehaltern              | . . . .   | 343 | = | 16.48 | % |
| „ 1773 sonstigen Bediensteten     | . . . .   | 43  | = | 2.42  | % |
| Von 5487 Beamten und Bediensteten |           | 616 | = | 11.22 | % |

Im Jahr 1883 haben im fix angestellten Postpersonal nachstehende Mutationen stattgefunden:

|  | Beamte.   | Bedienstete. | Total.     |
|--|-----------|--------------|------------|
| Versetzungen (freiwillige)   | 25        | 6            | 31         |
| Todesfälle   | 38        | 65           | 103        |
| Freiwillige Rücktritte   | 23        | 97           | 120        |
| Abberufungen (inklusive Demissionen<br>auf Einladung der Verwaltung hin) | 13        | 43           | 56         |
| <b>Total</b>   | <b>99</b> | <b>211</b>   | <b>310</b> |

## 2. Aspiranten und Lehrlinge.

Im Jahr 1883 wurden im Ganzen 50 Lehrlinge aufgenommen. Patentirt wurden im Berichtjahre 34 Aspiranten, davon erhielten:

|    |     |      |                   |
|----|-----|------|-------------------|
| 9  | die | I.   | Note (vorzüglich) |
| 17 | "   | II.  | " (gut)           |
| 8  | "   | III. | " (genügend)      |

Total 34

Ende 1883 waren in Verwendung:

|    |                       |                |
|----|-----------------------|----------------|
| 77 | patentirte Aspiranten | (10 weibliche) |
| 72 | Lehrlinge             | (13 " )        |

Total 149 Aspiranten und Lehrlinge (23 weibliche).

## 3. Stand der Besoldungen.

Die beiliegende Tabelle Nr. 3 enthält eine Uebersicht des Standes der Besoldungen auf Ende 1883, verglichen mit denjenigen auf den gleichen Zeitpunkt der Jahre 1881 und 1882.

Im Uebrigen verweisen wir bezüglich der Ausgaben an Besoldungen auf den Rechnungsbericht, Abschnitt Ausgaben, Ziffer I.

## 4. Entschädigungen bei Unfällen des Postpersonals.

Für Entschädigungen bei Unfällen des Postpersonals im Dienste bewilligt die hohe Bundesversammlung einen jährlichen ständigen Kredit von Fr. 8000. Im Jahr 1883 wurden in 47 Fällen Entschädigungen im Gesamtbetrage von Fr. 4690. 70 ausgerichtet. Die bezügliche Spezialrechnung schließt pro 1883 mit einem Aktivsaldo von Fr. 48,955. 35 (inbegriffen die Zinsen des angelegten Kapitals). Auf 1. Januar 1883 betrug der Aktivsaldo Fr. 43,752. 65; es ergibt sich somit pro 1883 eine Vermögensvermehrung von Fr. 5202. 70.

**Gehaltsvergleichen.**

Dezember 1881, 1882 und 1883.

|                         |      | Zahl der<br>fix<br>Angestellten | Fixe<br>Jahresbesoldung<br>derselben |     | Durchschnitt<br>der<br>Jahres<br>besoldung |     | Er-<br>höhung<br>1883 gegen-<br>über 1882 | Ver-<br>minde-<br>rung<br>1883 gegen-<br>über 1882 |
|-------------------------|------|---------------------------------|--------------------------------------|-----|--|-----|---|--|
|                         |      |                                 | Fr.                                  | Rp. | Fr.  | Rp. |   |  |
| Oberpostdirektion       | 1881 | 34                              | 136,448                              | —   | 4013                                       | —   | —   | —  |
|                         | 1882 | 35                              | 142,040                              | —   | 4058                                       | —   | —   | —  |
|                         | 1883 | 37                              | 148,985                              | —   | 4027                                       | —   | —   | 0,78   |
| Kreispostdirektionen    | 1881 | 44                              | 203,466                              | —   | 4624                                       | —   | —   | —  |
|                         | 1882 | 44                              | 207,702                              | —   | 4720                                       | —   | —   | —  |
|                         | 1883 | 44                              | 209,826                              | —   | 4769                                       | —   | 1,04                                      | —  |
| Büreaux I. Klasse       | 1881 | 553                             | 1,238,724                            | —   | 2240                                       | —   | —   | —  |
|                         | 1882 | 567                             | 1,408,044                            | —   | 2483                                       | —   | —   | —  |
|                         | 1883 | 581                             | 1,456,992                            | —   | 2508                                       | —   | 1,00                                      | —  |
| Büreaux II. Klasse      | 1881 | 341                             | 765,636                              | —   | 2245                                       | —   | —   | —  |
|                         | 1882 | 341                             | 859,236                              | —   | 2519                                       | —   | —   | —  |
|                         | 1883 | 342                             | 879,096                              | —   | 2570                                       | —   | 2,02                                      | —  |
| Büreaux III. Klasse     | 1881 | 673                             | 929,868                              | —   | 1382                                       | —   | —   | —  |
|                         | 1882 | 678                             | 964,392                              | —   | 1422                                       | —   | —   | —  |
|                         | 1883 | 680                             | 983,803                              | —   | 1447                                       | —   | 1,78                                      | —  |
| Ablagen                 | 1881 | 2050                            | 937,884                              | —   | 458  | —   | —   | —  |
|                         | 1882 | 2063                            | 955,770                              | —   | 463  | —   | —   | —  |
|                         | 1883 | 2081                            | 979,378                              | —   | 471  | —   | 1,72                                      | —  |
| Briefträger, Boten etc. | 1881 | 1690                            | 2,077,164                            | —   | 1229                                       | —   | —   | —  |
|                         | 1882 | 1724                            | 2,063,076                            | —   | 1196                                       | —   | —   | —  |
|                         | 1883 | 1773                            | 2,164,680                            | —   | 1221                                       | —   | 2,02                                      | —  |
| Kondukteure             | 1881 | 213                             | 541,824                              | —   | 2544                                       | —   | —   | —  |
|                         | 1882 | 213                             | 552,420                              | —   | 2593                                       | —   | —   | —  |
|                         | 1883 | 219                             | 571,860                              | —   | 2611                                       | —   | 0,82                                      | —  |

## 5. Bürgschaften.

Wir können mit großer Befriedigung die Thatsache konstatiren, daß die in unserem Geschäftsberichte vom Jahr 1882 ausgesprochene Erwartung, es werde die Gründung des Bürgschaftsvereins unter eidgenössischen Beamten und Angestellten im Laufe des Jahres 1883 stattfinden, sich erfüllt hat. Am 21. September 1883 haben nämlich die von den Sektionsversammlungen bevollmächtigten Delegirten in ihrer Versammlung in Bellinzona die Gründung dieses Vereins ausgesprochen und vom 1. Januar 1884 an ist derselbe in's Leben getreten mit folgendem Mitgliederbestand:

|                                   |                 | Bürgschaftssumme<br>Fr. |
|-----------------------------------|-----------------|-------------------------|
| Postverwaltung . . . .            | 4464 Mitglieder | 14,840,000              |
| Telegraphenverwaltung . . . .     | 491 „           | 998,000                 |
| Zollverwaltung . . . .            | 24 „            | 46,000                  |
| Andere eidg. Verwaltungen . . . . | 9 „             | 45,000                  |
|                                   | <hr/>           | <hr/>                   |
| Im Ganzen                         | 4988 Mitglieder | 15,929,000              |

Das Verhältniß zum Verein und der Verkehr mit demselben sind in Bezug auf die Post- und Telegraphenverwaltung durch die Verordnung des Bundesrathes vom 21. August 1883 (A. S. VII, 271), welche auch für die einzelnen Bürgschaften der dem Verein nicht beigetretenen Beamten und Angestellten, sowie der Postpferdhalter, die nöthigen Bestimmungen enthalten, sowie durch die im Postamtsblatt von 1883, Nr. 14 und 16, beziehungsweise im Telegraphenamtsblatt -Nr. 183 enthaltenen nähern Vollziehungsvorschriften geordnet.

Wir werden im Falle sein, im nächsten Geschäftsbericht Mittheilungen zu machen über das Resultat des ersten Vereinsjahres.

## V. Inspektionswesen.

1. Bureauinspektionen wurden vorgenommen:

|                          |      |
|--------------------------|------|
| 1871 (11 Monate) . . . . | 981  |
| 1872 . . . . .           | 893  |
| 1873 . . . . .           | 1326 |
| 1874 . . . . .           | 1684 |
| 1875 . . . . .           | 1789 |
| 1876 . . . . .           | 1995 |
| 1877 . . . . .           | 2005 |
| 1878 . . . . .           | 2199 |

|      |   |   |   |   |      |
|------|---|---|---|---|------|
| 1879 | . | . | . | . | 2257 |
| 1880 | . | . | . | . | 2361 |
| 1881 | . | . | . | . | 2401 |
| 1882 | . | . | . | . | 2521 |
| 1883 | . | . | . | . | 2578 |

2. Die Inspektionen des Jahres 1883 gaben Anlaß zu speziellen Maßregeln:

|  |      |         |
|--|------|---------|
| des Bundesrathes in . . . . .                    | 3    | Fällen, |
| des Post- und Eisenbahndepartements in . . . . . | 21   | "       |
| der Oberpostdirektion in . . . . .               | 509  | "       |
| der Kreispostdirektionen in . . . . .            | 1343 | "       |

Total 1876 Fälle.

3. Von den obigen Inspektionen wurden 62 durch Beamte der Oberpostdirektion vorgenommen, und zwar bei 4 Bureaux I. Klasse, 53 Bureaux II. Klasse und 5 andern Poststellen. Wir finden es durch die Interessen des Dienstes durchaus geboten, daß — unbeschadet den durch die Kreispostdirektionen zu besorgenden Inspektionen — auch die Centralverwaltung direkte Aufsicht führe und sich nicht damit begnüge, Weisungen zu erlassen und Anordnungen zu treffen, sondern sich auch — soweit möglich — selbst überzeuge, ob und in welcher Weise dieselben befolgt werden.

4. Ueber das Verfahren bei Vornahme von Bureauinspektionen, namentlich von Kassaabschlüssen, wurde eine sorgfältige und einläßliche Anleitung erlassen.

5. Es wurde den Kreispostdirektionen die Weisung ertheilt, die fahrenden Postbureaux (Bahnposten und Schiffsposten) auf ihrer ganzen Kursstrecke möglichst häufig, mindestens aber vierteljährlich ein Mal, durch geeignete Beamten gründlich inspizieren zu lassen und die Berichte über diese Inspektionen nach einem alle Theile des Dienstes umfassenden Schema der Oberpostdirektion einzusenden. Beamte dieser letztern haben überdies direkte viele Inspizirungen von Bahnposten vorgenommen. Diese vermehrte Aufsicht hat auf den Dienst einen sehr günstigen Einfluß ausgeübt.

## VI. Postregal.

Die beiliegende Tabelle Nr. 4 verzeigt die im Jahr 1883 wegen Verletzung des Postregals verhängten Bußen.

## Uebersicht der wegen Verletzung des Postregals im Jahre 1883 verhängten Bussen.

(Laut Jahresrechnung, somit nach Abzug des Verleiderlohnes von  $\frac{1}{3}$ .)

| Postkreise.          | Verwendung schon gebrauchter Frankozeichen. |         |     | Uebertretungen betr. den Personentransport. |         |     | Unbefugter Transport von Postgegenständen. |         |     | Mißbrauch der Portofreiheit. |         |     | Sonstige Uebertretungen. |         |     | T o t a l.      |         |      |    |
|----------------------|---|---------|-----|---|---------|-----|--|---------|-----|------------------------------|---------|-----|--------------------------|---------|-----|-----------------|---------|------|----|
|                      | Zahl der Fälle.                             | Betrag. |     | Zahl der Fälle.                             | Betrag. |     | Zahl der Fälle.                            | Betrag. |     | Zahl der Fälle.              | Betrag. |     | Zahl der Fälle.          | Betrag. |     | Zahl der Fälle. | Betrag. |      |    |
|                      |   | Fr.     | Rp. |   | Fr.     | Rp. |  | Fr.     | Rp. |                              | Fr.     | Rp. |                          | Fr.     | Rp. |                 | Fr.     | Rp.  |    |
| Genf . . . . .       | 5   | 6       | 75  | —   | —       | —   | —  | —       | —   | —                            | —       | —   | —                        | —       | —   | 5               | 6       | 75   |    |
| Lausanne . . . . .   | 60  | 115     | —   | —   | —       | —   | 2  | 12      | —   | 1                            | 5       | —   | —                        | —       | —   | 63              | 132     | —    |    |
| Bern . . . . .       | 42  | 42      | —   | —   | —       | —   | —  | —       | —   | 4                            | 6       | —   | —                        | —       | —   | 46              | 48      | —    |    |
| Neuenburg . . . . .  | 23  | 32      | 20  | —   | —       | —   | —  | —       | —   | —                            | —       | —   | —                        | —       | —   | 23              | 32      | 20   |    |
| Basel . . . . .      | 20  | 21      | 65  | —   | —       | —   | 2  | 10      | 65  | —                            | —       | —   | 1                        | —       | 50  | 23              | 32      | 80   |    |
| Aarau . . . . .      | 27  | 54      | —   | —   | —       | —   | —  | —       | —   | 3                            | 10      | 05  | —                        | —       | —   | 30              | 64      | 05   |    |
| Luzern . . . . .     | 60  | 78      | 25  | —   | —       | —   | —  | —       | —   | 3                            | 3       | 80  | 2                        | 4       | 75  | 65              | 86      | 80   |    |
| Zürich . . . . .     | 41  | 54      | 35  | —   | —       | —   | 1  | 3       | 35  | —                            | —       | —   | —                        | —       | —   | 42              | 57      | 70   |    |
| St. Gallen . . . . . | 73  | 145     | —   | 3   | 66      | 67  | —  | —       | —   | 1                            | 3       | 35  | —                        | —       | —   | 77              | 215     | 02   |    |
| Chur . . . . .       | 9   | 12      | 55  | 1   | 13      | 34  | —  | —       | —   | —                            | —       | —   | 1                        | 4       | —   | 11              | 29      | 89   |    |
| Bellenz . . . . .    | 7   | 7       | —   | —   | —       | —   | —  | —       | —   | —                            | —       | —   | —                        | —       | —   | 7               | 7       | —    |    |
| Total {              | 1883  | 367     | 567 | 75  | 4       | 80  | 01   | 5       | 26  | —                            | 12      | 28  | 20                       | 4       | 9   | 25              | 392     | 712  | 21 |
|                      | 1882  | 417     | 633 | 75  | 1       | 3   | 65   | 17      | 322 | 67                           | 11      | 30  | 72                       | 8       | 95  | 60              | 454     | 1086 | 39 |

## VII. Lokale.

Die Beilage Nr. 5 enthält eine postkreisweise Vergleichung der Ausgaben für Gebäulichkeiten in den Jahren 1882 und 1883 (Bruttomiethzinse und Ausgaben für bauliche Aenderungen, Reparaturen etc., nebst Angabe der Einnahmen an Untermiethen).

Als erwähnenswerthe Vorkommnisse im Berichtjahre heben wir hervor:

**Brigue.** Vertragsabschluß betreffend Erstellung neuer, bedeutend vergrößerter Lokale. Der Bezug findet erst im Jahr 1884 oder 1885 statt.

**Langnau.** Postbureau. Bezug eines neuen geeigneteren Lokals auf 1. Juli 1883.

**Delémont.** Im Oktober 1883 wurden neue, definitive Lokale an Platz der frühern provisorischen Lokale, welche seit dem Brande im Oktober 1882 benutzt worden waren, bezogen.

**Locle.** Vertragsabschluß betreffend Umänderung und Erweiterung der Postlokalitäten. Der Bezug der neuen Büreaux wird in der ersten Hälfte des Jahres 1884 erfolgen können.

**Oltén.** Beim Bahnhof wurde ein neues Postlokal gebaut und auf Ende des Berichtjahres bezogen.

**Luzern.** Beim Bahnhof wurde ein Postlokal für den Umladendienst erstellt und den 1. Juli 1883 übernommen.

**Wetzikon.** Vertragsabschluß betreffend Lieferung eines neuen, zweckmäßigeren Postlokals, dessen Bezug in das Jahr 1884 fallen wird.

## VIII. Wesentliche Vorkommnisse im Postbetrieb.

1. Von der ihm durch das Gesetz verliehenen Kompetenz Gebrauch machend, hat der Bundesrath folgende Erleichterungen im Postverkehr in's Leben gerufen, welche in seinem Posttaxengesetzentwurf vom 31. Mai 1881 vorgesehen waren, in Folge der Ablehnung dieses Entwurfs durch die Bundesversammlung aber auf dem Gesetzeswege damals nicht hätten durchgeführt werden können:

I. vom 1. Mai 1883 an: Aufhebung der Zuschlagtaxe von 20 Rappen für die durch Alpenpässe beförderten Fahrpoststücke bis 5 kg;

## Postkreisweise Vergleichung der Ausgaben für Gebäulichkeiten, 1883 und 1882.

| Postkreis.           | Miethzinse<br>(Brutto-Ausgaben). |           |                |           | Einnahmen<br>an Untermiethen. |           |               |           | Netto-Ausgaben<br>an Miethzinsen. |           |                |           | Ausgaben<br>für bauliche Aenderungen,<br>Reparaturen etc. |           |               |           | Total-Ausgaben<br>nach Abzug<br>der Untermiethen. |           |                |           |
|----------------------|----------------------------------|-----------|----------------|-----------|-------------------------------|-----------|---------------|-----------|-----------------------------------|-----------|----------------|-----------|---|-----------|---------------|-----------|---|-----------|----------------|-----------|
|                      | 1883.                            |           | 1882.          |           | 1883.                         |           | 1882.         |           | 1883.                             |           | 1882.          |           | 1883.   |           | 1882.         |           | 1883.   |           | 1882.          |           |
|                      | Fr.                              | Rp.       | Fr.            | Rp.       | Fr.                           | Rp.       | Fr.           | Rp.       | Fr.                               | Rp.       | Fr.            | Rp.       | Fr.   | Rp.       | Fr.           | Rp.       | Fr.   | Rp.       | Fr.            | Rp.       |
| Genf . . . . .       | 32,181                           | —         | 32,215         | —         | 12,886                        | 40        | 11,435        | —         | 19,294                            | 60        | 20,780         | —         | 966   | 29        | 1,581         | 07        | 20,260  | 89        | 22,361         | 07        |
| Lausanne . . . . .   | 56,549                           | 89        | 53,989         | 28        | 5,300                         | 63        | 4,214         | —         | 51,249                            | 26        | 49,775         | 28        | 718   | —         | 1,743         | 44        | 51,967  | 26        | 51,518         | 72        |
| Bern . . . . .       | 34,316                           | 83        | 33,644         | 50        | 1,364                         | —         | 1,364         | —         | 32,952                            | 83        | 32,280         | 50        | 907   | 77        | 1,226         | 80        | 33,860  | 60        | 33,507         | 30        |
| Neuenburg . . . . .  | 93,239                           | 50        | 97,219         | 30        | 6,199                         | —         | 6,400         | 82        | 87,040                            | 50        | 90,818         | 48        | 982   | 26        | 1,898         | 41        | 88,022  | 76        | 92,716         | 89        |
| Basel . . . . .      | 71,860                           | —         | 71,785         | —         | 9,830                         | —         | 9,830         | —         | 62,030                            | —         | 61,955         | —         | 3,490   | 60        | 1,505         | 07        | 65,520  | 60        | 63,460         | 07        |
| Aarau . . . . .      | 25,467                           | 20        | 25,441         | 10        | 2,490                         | —         | 2,700         | —         | 22,977                            | 20        | 22,741         | 10        | 267   | 83        | 422           | 72        | 23,245  | 03        | 23,163         | 82        |
| Luzern . . . . .     | 17,815                           | 70        | 17,743         | 83        | 380                           | —         | 484           | 16        | 17,435                            | 70        | 17,259         | 67        | 2,487   | 51        | 1,443         | 80        | 19,923  | 21        | 18,703         | 47        |
| Zürich . . . . .     | 94,505                           | 25        | 93,302         | 75        | 14,622                        | 25        | 14,313        | 55        | 79,883                            | —         | 78,989         | 20        | 1,031   | 41        | 1,650         | 96        | 80,914  | 41        | 80,640         | 16        |
| St. Gallen . . . . . | 41,086                           | 70        | 41,017         | 95        | 9,010                         | —         | 9,138         | 25        | 32,076                            | 70        | 31,879         | 70        | 227   | 82        | 306           | 76        | 32,304  | 52        | 32,186         | 46        |
| Chur . . . . .       | 24,192                           | 35        | 24,136         | 20        | 4,485                         | —         | 4,485         | —         | 19,707                            | 35        | 19,651         | 20        | 442   | 60        | 184           | 93        | 20,149  | 95        | 19,836         | 13        |
| Bellenz . . . . .    | 17,945                           | —         | 20,583         | 20        | 2,760                         | —         | 2,760         | —         | 15,185                            | —         | 17,823         | 20        | 911   | —         | 556           | 60        | 16,096  | —         | 18,379         | 80        |
| <b>Total</b>         | <b>509,159</b>                   | <b>42</b> | <b>511,078</b> | <b>11</b> | <b>69,327</b>                 | <b>28</b> | <b>67,124</b> | <b>78</b> | <b>439,832</b>                    | <b>14</b> | <b>443,953</b> | <b>33</b> | <b>12,433</b>   | <b>09</b> | <b>12,520</b> | <b>56</b> | <b>452,265</b>                                    | <b>23</b> | <b>456,473</b> | <b>89</b> |

## II. vom 1. Juni 1883 an:

- a. Aufhebung der Zuschlagtaxe für sogenanntes Sperrgut und für nur bedingt zum Transport angenommene Fahrpoststücke;
- b. Reduktion des Minimums der Provision von Nachnahmen auf Fahrpoststücken von 30 auf 10 Rappen;
- c. Ermäßigung der Taxe interner Geldanweisungen bis Fr. 20 von 30 auf 20 Rappen;
- d. Aufhebung des Zuschlags auf den allgemeinen Taxen des Weltpostvereins, welcher früher auf den Korrespondenzen nach den meisten diesem Verein angehörenden überseeischen Ländern erhoben worden war, und gleichzeitig Festsetzung einer einheitlichen Briefposttaxe für sämtliche dem Weltpostverein noch ferne stehenden Länder.

In Folge dessen haben wir (abgesehen von den Grenzrayons im Verkehr mit Deutschland, Frankreich und Oesterreich) nur mehr drei verschiedene Briefposttaxen zu unterscheiden, nämlich Inland, Länder im Weltpostverein und Länder außerhalb dieses Vereins.

2. Zur Erleichterung des internen Geldanweisungsverkehrs hat die Postverwaltung vom 1. Oktober 1883 an 510 Bureaux, welche Geldanweisungen nur bis zum Betrag von Fr. 500 auszahlen konnten, ermächtigt, diese Zahlung bis zum Betrag von Fr. 1000 zu leisten. Wir würden durchaus kein Bedenken tragen, dieses Maximum auf sämtliche mit dem Geldanweisungsdienste betrauten Poststellen auszudehnen und so einen lästigen Unterschied zu beseitigen, allein es ist dies nach der Bestimmung des dritten Absatzes von Art. 31 des Posttaxengesetzes vom 23. März 1876, welche zwei Klassen (Fr. 1000 und Fr. 500) förmlich aufstellt, nicht zulässig. Im neuen Posttaxengesetzentwurf ist die Beseitigung derselben vorgesehen (wie dies auch in demjenigen vom 31. Mai 1881 der Fall war).

3. Vom 1. April 1883 an wurden die neuen Frankomarken ausgegeben und vom 1. Oktober an fand der Rückzug der alten Marken statt. Trotzdem das Möglichste gethan worden war, um das Publikum auf diesen Rückzug und die Nothwendigkeit des vorherigen Umtausches der Marken, welche dasselbe in Vorrath besaß, aufmerksam zu machen, blieben nach dem 1. Oktober noch sehr viele außer Kurs gesetzte Marken in den Händen des Publikums und war die Centralpostverwaltung im Falle, nachträglich noch für die Summe von Fr. 1517. 75 solche Marken gegen neue umzutauschen.

4. Für die neuen Auflagen von Frankobändern (im Taxwerthe von 5 Rappen) wurde gelbes Papier verwendet, welches von erheblich besserer Qualität ist als das früher benutzte weiße Papier.

5. Die Taxmarken zu 5, 10, 20 und 50 Rappen, Fr. 1 und Fr. 5 wurden in neuer Ausgabe erstellt, und zwar in hellgrüner Farbe mit geraniumrother Ziffer. Angesichts von Anständen, die sich in Bezug auf Taxmarken, welche sich in den Händen des Publikums befanden, ergeben hatten, sah sich die Postverwaltung veranlaßt, den Verkauf solcher Marken (zum Taxwerth), welcher früher an Markensammler stattgefunden hatte, in keinem Falle mehr zu gestatten.

6. Im August 1883 wurde von der Postverwaltung eine erste Auflage und im Oktober 1883 eine zweite Auflage des Posthandbuchs für die Schweiz herausgegeben. Dieses Buch, die erste Publikation dieser Art, welche die Postverwaltung erscheinen ließ, enthält alle wesentlichen Bestimmungen, welche das Publikum im Verkehr mit der Post kennen soll.

Außer den 2022 Freiexemplaren, welche an die Poststellen, an ausländische Postverwaltungen, an eidgenössische und kantonale Behörden, sowie an die Redaktionen der hauptsächlichsten Schweizerzeitungen abgegeben wurden, sind 3824 Exemplare des Posthandbuchs zu Fr. 1 verkauft worden.

Der bezügliche Gesamtunterlös beträgt Fr. 3069. 20. (Die Poststellen haben auf jedem von ihnen verkauften Exemplar eine Provision von 20 Cts.) Die Erstellung der beiden Auflagen (inklusive die dermalen noch im Vorrath befindlichen 154 Exemplare) kostete Fr. 3686. 90.

Eine Ausgabe des Posthandbuchs in französischer Sprache (Manuel postal) befindet sich dermalen im Drucke.

7. Im Einverständniß der Post- mit der Zollverwaltung wurde unterm 31. Mai 1883 eine neue Instruktion über die Behandlung der zollpflichtigen Postgegenstände durch die Poststellen erlassen. Dieselbe findet sich in Nr. 7 des Postamtsblattes von 1883.

8. Die Centralpostverwaltung hat sich bemüht, die Errichtung von Privatverkaufsstellen für Postwerthzeichen nach Möglichkeit zu erleichtern und zu fördern.

Es bestanden Ende Dezember 1883 in der Schweiz im Ganzen 145 solcher Verkaufsstellen und es wäre zu wünschen, daß diese für das Publikum so bequeme Einrichtung noch weit mehr ausgedehnt würde. An Provisionen auf den durch die Privat-Debits verkauften Werthzeichen (zu 1 %) wurden im Jahr 1883 im Ganzen Fr. 4518. 85 ausbezahlt.

9. Ueber die schon in früheren Geschäftsberichten besprochene Durchführung der sogenannten Albo carbon beleuchtung in den Postlokalen glauben wir mit Nachstehendem etwas einläßliche Auskunft ertheilen zu sollen.

| Jahre. | Verbrauch an Steinkohlen-Gas. | Steinkohlen-Gas-Flammen. | Ausgaben für:    |                           |  |         |
|--------|-------------------------------|--------------------------|------------------|---------------------------|--|---------|
|        |                               |                          | Steinkohlen-Gas. | Albo-Carbon (Naph-talin). | Gazriche, Petrol, Oel, Kerzen, Glas-röhren, Licht-schirme etc. | Total.  |
|        | m <sup>3</sup>                | Anzahl.                  | Fr.              | Fr.                       | Fr.  | Fr.     |
| 1880   | 248,042                       | 1,792                    | 86,760           | 2,235                     | 16,340   | 105,335 |
| 1881   | 239,998                       | 1,978                    | 82,496           | 2,314                     | 11,859   | 96,669  |
| 1882   | 233,713                       | 2,086                    | 73,971           | 3,066                     | 15,478   | 92,515  |
| 1883   | 243,615                       | 2,155                    | 76,640           | 4,251                     | 15,150   | 96,041  |

Im Jahre 1880 waren 1792 Gasbecs für Steinkohlengas vorhanden, welche 248,042 m<sup>3</sup> Steinkohlengas konsumirten; es kamen somit rund 139 m<sup>3</sup> auf den Bec.

Auf Ende 1883 stellte sich die Zahl der Steinkohlen-Gasbecs auf 2155, wovon 1569 mit Albo-Carbon-Lampen versehen waren

(also 586 ohne Albo-Carbon), so daß sich eine Vermehrung von 363 Flammen herausstellt. Ohne Albo-Carbon hätten diese 363 Bees à 139 m<sup>3</sup> per Jahr 50,457 m<sup>3</sup> mehr konsumirt und es würde sich daher für 1883 folgender Verbrauch an Steinkohlengas ergeben haben:

|   |                |
|---|----------------|
|   | m <sup>3</sup> |
| Verbrauch 1880 . . . . .                      | 248,042        |
| 363 Bees mehr, à 139 m <sup>3</sup> . . . . . | 50,457         |
|   | <hr/>          |
| Total . . . . .                               | 298,499        |
| Wirklicher Verbrauch 1883 . . . . .           | 243,615        |
|   | <hr/>          |
| Ersparniß . . . . .                           | 54,884         |

oder zum Durchschnittspreis von  
35 Cts. per m<sup>3</sup> . . . . . Fr. 17,209. 40

Bis Ende 1883 sind für Anschaffung von Apparaten zur Albo-Carbon-Beleuchtung im Ganzen 17,205 Fr. ausgegeben worden.

Die Gasersparniß im Jahr 1883 allein vermochte also die Kosten der Apparate vollständig zu decken.

Uebrigens ist die Ersparniß in Wirklichkeit noch größer, als sie oben berechnet worden ist, denn bekanntlich hat die Brenn- bzw. die Arbeitszeit fast allenthalben, namentlich aber auf denjenigen Punkten, welche von der Gotthardbahn und deren Zufahrtslinien berührt werden, zugenommen.

10. Wie wir schon in der Rubrik „Allgemeines“ des gegenwärtigen Berichts bemerkten, wurden im Betriebsjahre sämtliche Postführungsverträge einer speziellen Prüfung unterworfen.

Dabei wurde einerseits eine Erhöhung der Erträgnisse durch thunlichste Anpassung der Fahrordnung an die Bedürfnisse des Reisendenverkehrs, sowie durch Abänderung der Passagiertaxen angestrebt; andererseits handelte es sich darum, die Kurskosten durch Reduktion der ~~Respannung~~ oder Kursstrecke, durch Unterhandlung mit den Unternehmern, bzw. durch Konkurrenzausschreibung, oder endlich durch Aufhebung von Kursen zu ermäßigen.

Auf die Jahresbeträgnisse ausgerechnet, hat diese Revision folgendes Ergebnis gehabt, wobei die Wirkung dieser Aenderungen nur zum Theil schon im Jahr 1883 sich geltend machte.

a. Reduktion der Kurszahlungen bei gleichen Leistungen  
Fr. 36,131. —

- b. Reduktion der Kurszahlungen in Folge verminderter Leistungen (Verwendung kleinerer Wagen, Reduktion in der Bespannung oder in der Fahrstrecke) . . . Fr. 43,665. —
- c. Aufhebung von Kursen wegen ganz ungenügenden Verkehrs . . . . . Fr. 32,400. —

Dem gegenüber steht folgende Vermehrung der Kurszahlungen:

- 1) Erhöhung bei gleichen Leistungen in Folge Kündigung von Seite der Unternehmer und Konkurrenzausschreibung Fr. 13,721. —
- 2) Erhöhung in Folge vermehrter Bespannung, Ausdehnung der Kursstrecke etc.) . . . . . Fr. 29,313. —

Hier kommt hauptsächlich die Reorganisation der Simplonkurse in Betracht. Vom 1. Juni an wurde der Jahreskurs von der Strecke Brieg-Arona auf Brieg-Intra verlegt, somit durch das Intra gegenüber liegende Laveno die nächste Verbindung zwischen der Simplonroute und der Pinolinie hergestellt. Die Verwaltung erzielte hierdurch neben den bessern Anschlüssen eine jährliche Minderausgabe von Fr. 6991. An Stelle des Sommerkurses Brieg-Stresa wurde der Sommerkurs Brieg-Intra und als neu ein Winterkurs Domo d'Ossola-Intra mit jährlicher Kurszahlung von Fr. 21,391 eingeführt. Nach Abzug obiger Minderausgabe verbleibt daher eine jährliche Mehrausgabe von Fr. 14,400, welche aber durch die vermehrten Einnahmen mehr als kompensirt wird.

- 3) Errichtung neuer Kurse . . . . . Fr. 71,933. —

Einer Minderausgabe von Fr. 112,196 per Jahr steht demnach eine Mehrausgabe von 114,967 Fr. entgegen, und es heben sich demnach diese Posten annähernd auf.

11. Infolge Eröffnung neuer Eisenbahnlilien, und zwar der Regionalbahn des Traversthalles und der aargauisch-luzernischen Seethalbahn, wurden:

- a. bestehende Kurse aufgehoben mit einer jährlichen Kurszahlung von . . . . . Fr. 72,869
- b. neue Kurse eingeführt mit einer jährlichen Kurszahlung von . . . . . „ 42,352

Die Differenz von . . . . . Fr. 30,517 kann aber nicht etwa als Gewinn für die Postverwaltung betrachtet werden, denn es stehen derselben verschiedene Posten gegenüber, welche ebenfalls eine Folge der genannten Eisenbahneröffnungen

sind, nämlich hauptsächlich die Mindereinnahmen an Reisenden-taxen auf den aufgehobenen oder reduzierten Kursen, die Mehrausgaben an Besoldungen für Postbüreaux und -Ablagen, Briefträger, Boten, Kondukteure, sowie für Neuanschaffung von Material etc., so daß die Postverwaltung infolge von Eisenbahneröffnungen in der Regel keine Ersparnisse macht, ja sehr oft Mehrausgaben zu bestreiten hat.

12. Die beiliegende Tabelle Nr. 6 enthält postkreisweise nähere Angaben über die Aenderungen in den Kurszahlungen.

13. Die hauptsächlichsten Alpenpässe wurden in folgender Reihenfolge für das Räderfuhrwerk geöffnet:

|                      |                |
|----------------------|----------------|
| Maloja . . . . .     | den 20. April, |
| Julier . . . . .     | „ 15. Mai,     |
| Simplon . . . . .    | „ 21. „        |
| Splügen . . . . .    | „ 31. „        |
| Albula . . . . .     | „ 5. Juni,     |
| Flüela . . . . .     | „ 9. „         |
| Bernhardin . . . . . | „ 11. „        |
| Lukmanier . . . . .  | „ 15. „        |
| Oberalp . . . . .    | „ 15. „        |
| Furka . . . . .      | „ 18. „        |

Der Schneebruch für die Oberalp- und Furkaroute war mit Schwierigkeiten verbunden, indem die Regierung des Kantons Uri sich weigerte, die Oeffnung dieser Pässe vor dem 1. Juli zu übernehmen. Dessenungeachtet konnte der Beginn der fraglichen Postkurse auf den 15., beziehungsweise 18. Juni angesetzt werden.

14. Von größern Unterbrechungen im Postkursverkehr sind im Berichtjahr zu erwähnen:

Simplonroute, Januar 14./16. und 27./29., März 10./14. und April 24./26., Unterbrechung wegen Schneefall. Am 14. Juni wurde die Brücke bei Paglino vom Hochwasser weggerissen und bis zum 23. Juni mußte die Verbindung zu Fuß hergestellt werden.

Les Mosses, Januar 28./30., durch Schneefall unterbrochen.

Oberwallis, Januar 26./30., März 12./17., April 1. bis Mai 1., Dezember 5./11. und 13./22., wegen Schneefall unterbrochen.

Jouxthal, Januar 2., Postkurse wegen Ueberschwemmung zwischen Pont und Charbonnières unterbrochen; der Dienst

## Finanzielle Ergebnisse der Revision der Postführungs-Verträge 1883.

| 1. Vermehrung der fixen Kurszahlungen.  |                            |                            |  |  |                    | 2. Verminderung der fixen Kurszahlungen.  |                            |                          |   |   |                      |
|---|----------------------------|----------------------------|--|--|--------------------|---|----------------------------|--------------------------|---|---|----------------------|
| Postkreise.   | Eisenbahn-<br>eröffnungen. | Errichtung<br>neuer Kurse. | Vermehrte<br>Bespannung,<br>Ausdehnung<br>der Kursstrecke. | Erhöhung der<br>Kurszahlung<br>bei gleichen<br>Leistungen. | Total.             | Postkurse.  | Eisenbahn-<br>eröffnungen. | Aufhebung<br>von Kursen. | Reduktion<br>der Fahrstrecke,<br>Wagenkapazität,<br>Bespannung etc. | Reduktion der<br>Kurszahlung<br>bei gleichen<br>Leistungen. | Total.               |
|   | Fr.                        | Fr.                        | Fr.  | Fr.  | Fr.                |   | Fr.                        | Fr.                      | Fr.   | Fr.   | Fr.                  |
| Genf . . . . .  | —                          | 6,225. —                   | 300. —   | 216. —   | 6,741. —           | Genf . . . . .  | —                          | —                        | —   | —   | —                    |
| Lausanne . . . . .  | —                          | 20,656. —                  | 13,047. 10   | —  | 33,703. 10         | Lausanne . . . . .  | —                          | 3,600. —                 | 5,799. —  | 9,583. —  | 18,982. —            |
| Bern . . . . .  | —                          | 1,548. —                   | 4,332. —   | 627. —   | 6,507. —           | Bern . . . . .  | —                          | —                        | 750. —  | 2,002. —  | 2,752. —             |
| Neuenburg . . . . .   | 23,392. —                  | 1,404. 13                  | 1,224. —   | —  | 26,020. 13         | Neuenburg . . . . .   | 32,057. —                  | 1,704. —                 | —   | 4,032. —  | 37,793. —            |
| Basel . . . . .   | —                          | —                          | 1,116. —   | 1,236. —   | 2,352. —           | Basel . . . . .   | —                          | —                        | —   | 4,128. —  | 4,128. —             |
| Aarau . . . . .   | 14,160. —                  | 1,404. —                   | —  | 492. —   | 16,056. —          | Aarau . . . . .   | 22,392. —                  | —                        | 600. —  | 1,812. —  | 24,804. —            |
| Luzern . . . . .  | 4,800. —                   | 12,890. —                  | 1,950. —   | 600. —   | 20,240. —          | Luzern . . . . .  | 18,420. —                  | 3,600. —                 | 3,153. —  | 2,053. 50   | 27,226. 50           |
| Zürich . . . . .  | —                          | 2,796. —                   | 180. —   | 3,192. —   | 6,168. —           | Zürich . . . . .  | —                          | 2,700. —                 | —   | 1,236. —  | 3,936. —             |
| St. Gallen . . . . .  | —                          | 7,788. —                   | —  | —  | 7,788. —           | St. Gallen . . . . .  | —                          | —                        | 1,020. —  | 2,940. —  | 3,960. —             |
| Chur . . . . .  | —                          | 17,222. —                  | 5,072. —   | 7,002. —   | 29,296. —          | Chur . . . . .  | —                          | 20,796. —                | 20,846. —   | 8,045. —  | 49,687. —            |
| Bellinzona . . . . .  | —                          | —                          | 2,092. 50  | 356. —   | 2,448. 50          | Bellinzona . . . . .  | —                          | —                        | 11,497. 96  | 300. —  | 11,797. 76           |
| <b>Total-Vermehrung</b>   | <b>42,352. —</b>           | <b>71,933. 13</b>          | <b>29,313. 60</b>  | <b>13,721. —</b>   | <b>157,319. 73</b> | <b>Total-Verminderung</b>   | <b>72,869. —</b>           | <b>32,400. —</b>         | <b>43,665. 76</b>   | <b>36,131. —</b>  | <b>185,066. 26</b>   |
|   |                            |                            |  |  |                    | <b>Total-Vermehrung</b>   | <b>42,352. —</b>           | <b>71,933. 13</b>        | <b>29,313. 60</b>   | <b>13,721. —</b>  | <b>157,319. 73</b>   |
|   |                            |                            |  |  |                    | <b>Netto Verminderung</b>   | <b>—</b>                   | <b>—</b>                 | <b>—</b>  | <b>—</b>  | <b>27,746. 53</b>    |
| <b>Details über Vermehrung der fixen Kurszahlungen in Folge Eisenbahneröffnungen.</b> |                            |                            |  |  |                    | <b>Details über Verminderung der fixen Kurszahlungen in Folge Eisenbahneröffnungen.</b> |                            |                          |   |   |                      |
| Postkreise und Postkurse:   |                            |                            |  |  | Betrag.            | Postkreise und Postkurse:   |                            |                          |   |   | Betrag.              |
| <b>Neuenburg:</b> Fleurier-bureau-gare, vom 1. Oktober 1883 an . . . . .              |                            |                            |  |  | 1,824. —           | <b>Neuenburg:</b> Motiers-Couvet, bis 15. September 1883 . . . . .                      |                            |                          |   |   | 1,248. —             |
| " -Buttes, " 1. " " " . . . . .   |                            |                            |  |  | 480. —             | Fleurier-Boveresse, bis 15. September 1883 . . . . .                                    |                            |                          |   |   | 1,200. —             |
| " -St-Croix " 1. " " " . . . . .  |                            |                            |  |  | 11,688. —          | Motiers-St-Croix I, " 15. " " . . . . .   |                            |                          |   |   | 6,696. —             |
| " -bureau-gare Planessert, vom 5. November 1883 an . . . . .                          |                            |                            |  |  | 280. —             | " " II, " 15. " " . . . . .   |                            |                          |   |   | 6,696. —             |
| Ponts-Travers, vom 1. Oktober 1883 an . . . . .                                       |                            |                            |  |  | 9,120. —           | Ponts-Motiers I, " 15. " " . . . . .  |                            |                          |   |   | 6,900. —             |
|   |                            |                            |  |  | 23,392. —          | " " II, " 15. " " . . . . .   |                            |                          |   |   | 6,900. —             |
|   |                            |                            |  |  |                    | Fleurier-St-Sulpice, " 15. " " . . . . .  |                            |                          |   |   | 1,560. —             |
|   |                            |                            |  |  |                    | " -Buttes " 15. " " . . . . .   |                            |                          |   |   | 492. —               |
|   |                            |                            |  |  |                    | " -Boveresse " 15. " " . . . . .  |                            |                          |   |   | 365. —               |
|   |                            |                            |  |  |                    | <b>Weniger-Ausgabe</b> . . . . .  |                            |                          |   |   | <b>Fr. 8,665. —</b>  |
|   |                            |                            |  |  |                    |   |                            |                          |   |   | <b>32,057. —</b>     |
| <b>Aarau:</b> Menziken-Beinwyl, vom 15. Oktober 1883 an . . . . .                     |                            |                            |  |  | 4,800. —           | <b>Aarau:</b> Fahrwangen-Lenzburg, bis 14. Oktober 1883 . . . . .                       |                            |                          |   |   | 4,992. —             |
| " Wohlen-Gelfingen, " 15. " " " . . . . .   |                            |                            |  |  | 4,800. —           | Lenzburg-Fahrwangen, " 14. " " . . . . .  |                            |                          |   |   | 4,500. —             |
| " Fahrwangen-Boniswyl, " 15. " " " . . . . .  |                            |                            |  |  | 4,560. —           | Menziken-Boniswyl, " 14. " " . . . . .  |                            |                          |   |   | 5,004. —             |
|   |                            |                            |  |  |                    | Beinweil-Lenzburg, " 14. " " . . . . .  |                            |                          |   |   | 4,500. —             |
|   |                            |                            |  |  |                    | Meisterschwanden-Wohlen, bis 2. September 1883 . . . . .                                |                            |                          |   |   | 3,396. —             |
|   |                            |                            |  |  |                    | <b>Weniger-Ausgabe</b> . . . . .  |                            |                          |   |   | <b>Fr. 8,232. —</b>  |
|   |                            |                            |  |  |                    |   |                            |                          |   |   | <b>22,392. —</b>     |
| <b>Luzern:</b> Gelfingen-Wohlen, vom 3. September 1883 an . . . . .                   |                            |                            |  |  | 4,800. —           | <b>Luzern:</b> Luzern-Fahrwangen, bis 2. September 1883 . . . . .                       |                            |                          |   |   | 6,960. —             |
|   |                            |                            |  |  |                    | Luzern-Wohlen, " 2. " " . . . . .   |                            |                          |   |   | 9,600. —             |
|   |                            |                            |  |  |                    | Fahrwangen-Wohlen, " 2. " " . . . . .   |                            |                          |   |   | 240. —               |
|   |                            |                            |  |  |                    | Reinach-Hitzkirch, " 2. " " . . . . .   |                            |                          |   |   | 960. —               |
|   |                            |                            |  |  |                    | Eschenbach-Hochdorf, " 2. " " . . . . .   |                            |                          |   |   | 660. —               |
|   |                            |                            |  |  |                    | <b>Weniger-Ausgabe</b> . . . . .  |                            |                          |   |   | <b>Fr. 13,620. —</b> |
|   |                            |                            |  |  |                    |   |                            |                          |   |   | <b>18,420. —</b>     |

wurde durch Schiffe vermittelt, Verbindung den 18. Januar hergestellt.

Sembrancher-Orsières, Juli 11./13., Brücke weggerissen, Verkehr durch Fußboten vermittelt.

Tavannes-Tramelan, Januar 1./8., Straßensenkung bei Moulins-Brulés.

Beckenried-Buochs, Juli 4./12., Straßenunterbrechung durch Rufen.

Einsiedeln-Stöcken, Juli 2./4., Straßenunterbrechung infolge Gewitter bei Nidlaubrücke.

Landwasser, September 2., Straßenunterbruch zwischen Wiesen und Schmelzboden, infolge Gewitter.

Splügen, Juni 16. und September 2., Straßenunterbrechung zwischen Chiavenna und Campodolcino durch Gewitter, August 22., Straßenunterbrechung zwischen Splügen und Andeer.

Lukmanier, Juli 22. und August 16., Straße bei Casaccia durch Rufe unterbrochen.

Flüela, Juli 13. und 17., Straßenunterbruch ob Süß; Dezember 5. und 13., Postkurs wegen großen Schneefalls nicht ausgeführt.

15. In Bezug auf die von der Postverwaltung ausgegebenen Rundreise- und direkten Bilette, sowie die durch englische Reisebüreaux bestellten Extraposten, verweisen wir auf die Tabelle Nr. 4 der allgemeinen Post- und Telegraphenstatistik.

## B. Telegraphenverwaltung.

### 1. Allgemeine Bemerkungen.

Wenn auch, einem gestellten Postulate entsprechend, die finanziellen Ergebnisse der verschiedenen Departemente und Verwaltungen in einem besondern Rechnungsberichte speziell behandelt werden sollen, so scheint es doch angezeigt, im eigentlichen Verwaltungsberichte einen gedrängten Ueberblick zu geben und damit ein allgemeines Bild über den Stand der Verwaltung zu entwerfen.

Nachdem sich schon im Jahre 1882 gegenüber dem Vorjahre ein nicht unbedeutlicher Rückgang in den Depeschenzahlen und somit auch in den Einnahmen bemerkbar gemacht hatte, haben wir für das Jahr 1883 eine abermalige Verminderung zu verzeichnen, wie es sich aus folgender Zusammenstellung ergibt:

|                            | 1882.     | 1883.     |
|----------------------------|-----------|-----------|
| Interne Telegramme . .     | 1,790,311 | 1,750,045 |
| Internationale Telegramme. | 845,640   | 836,038   |
| Transittelegramme . . .    | 318,670   | 302,812   |
|                            | <hr/>     | <hr/>     |
| Total .                    | 2,954,621 | 2,888,895 |
|                            | <hr/>     | <hr/>     |
| Differenz .                | 65,726    |           |

Dementsprechend sind auch die Einnahmen von

Fr. 2,344,518. 19 im Jahre 1882

auf „ 2,319,922. 84 „ „ 1883

oder um Fr. 24,595. 35 zurückgegangen,

während anderseits die Ausgaben von Fr. 1,943,982. 26  
auf „ 1,947,821. 80, oder  
um Fr. 3,839. 54

gestiegen sind, so daß sich die Gesamtdifferenz zu Ungunsten des Jahres 1883 auf Fr. 28,434. 89 stellt und sich gegenüber dem

Aktivsaldo des Vorjahres von Fr. 400,535. 93

ein solcher von nur . . . „ 372,101. 04

ergibt.

Die Ursachen des Rückganges der Depeschenzahlen lassen sich nicht mit Bestimmtheit angeben, dürften aber hauptsächlich in den allgemeinen Verkehrsverhältnissen zu suchen sein. Die zwar nicht bedeutende Zunahme der Ausgaben erklärt sich ausschließlich durch die Aufbesserung der untern Beamtengehälter, wofür etwa Fr. 34,000 ausgeworfen wurden, während sich in den übrigen Rechnungsrubriken eine Verminderung erzeugt.

Gegenüber dem Voranschlage jedoch ist das Ergebnis ein ziemlich günstiges, indem derselbe einen Aktivsaldo von Fr. 249,700 vorsieht, während dieser nun in Wirklichkeit (nach Abzug von Fr. 28,288. 13 Inventarvermehrung, die im Voranschlage nicht berücksichtigt war) Fr. 343,812. 91 erreicht und sich somit um Fr. 94,112. 91 günstiger stellt als das Budget.

Aehnlich verhält es sich mit dem Telephonwesen, welches

an Einnahmen . Fr. 372,752. 23

an Ausgaben . . „ 386,669. 60

somit einen Passivsaldo von . Fr. 13,917. 37

erzeugt. Läßt man die in den Einnahmen erscheinende Inventarvermehrung von Fr. 152,924. 41 unberücksichtigt, so stellt sich der Passivsaldo auf . . . . . Fr. 166,841. 78

und es ergibt sich somit gegenüber dem Budgetansatz von . . . . . „ 226,200. —

eine Verminderung des Passivsaldo um . . . Fr. 59,358. 22

Es versteht sich von selbst, daß das Telephonwesen, so lange dasselbe noch in seiner ersten Entwicklung begriffen ist und die Erstellungskosten auf die Betriebsrechnung genommen werden, keinen Reinertrag liefern kann, wenn auch die Vermehrung des Inventarwerthes als Einnahme in Rechnung gestellt wird. Denn das Inventar basirt lediglich auf einer mäßigen, unter dem Ankaufspreise stehenden Schätzung der vorhandenen Materialien, ohne Berücksichtigung der Arbeitslöhne, Transportkosten und einer Menge Zuthaten, die keinen effektiven Werth repräsentiren.

Wenn, wie schon im vorjährigen Berichte hervorgehoben wurde, in der Weiterentwicklung des Telegraphenwesens gewissermaßen ein Stillstand eingetreten ist, so hat sich auf der andern Seite das Telephonwesen auch im Berichtjahre wieder erheblich ausgedehnt. Nebst den Netzen in Winterthur, Thalweil, Horgen und Herisau, die schon im Jahre 1882 ganz oder nahezu vollendet und zu Anfang des Berichtjahres eröffnet wurden, sind neue Netze entstanden in Wädensweil, Richtersweil, Adlisweil (diese drei in Verbindung mit Zürich), sodann in Lausanne, St. Gallen, Luzern und Montreux; ferner wurden in Angriff genommen und ganz oder theilweise vollendet die Netze in Schaffhausen, Biel und Chaux-de-fonds; im Stadium der Unterhandlungen befanden sich auf Jahresende Vivis, Locle, Neuenburg, Solothurn, Liestal, Glarus, Rorschach und Affoltern a/A. Ueberdies haben die bestehenden Netze eine zum Theil ganz erhebliche Vermehrung der Abonnentenzahl aufzuweisen, wie auch die Zahl der vereinzelt unabhängigen Abonnemente in stetem Zunehmen begriffen ist.

Ueber alle diese Details enthält ein besonderes Kapitel dieses Berichtes nähere Aufschlüsse und wir haben hier lediglich darauf hingewiesen, um ein allgemeines Bild der fortschreitenden Entwicklung zu geben und die Arbeitsvermehrung hervorzuheben, welche der Verwaltung hieraus entstanden ist und welche sie genöthigt

hat, durch das Budget für 1884 in provisorischer Weise die Bewilligung zur Beiziehung weiterer Arbeitskräfte nachzusuchen. Die hohe Bundesversammlung hat diesem Begehren entsprochen, gleichzeitig aber ein Postulat angenommen, durch welches der Bundesrath eingeladen wird, die Organisation des Telephonwesens, sowie die Stellung, Besoldung und Aufgabe der Telephonbeamten definitiv zu regeln.

Es könnte dem Bundesrath nur erwünscht sein, über die Verwaltung dieses neuen Dienstzweiges gesetzliche Vorschriften zu besitzen, um die dabei nach und nach auftauchenden verschiedenartigen Fragen nach bestimmten Normen behandeln zu können. Allein er befindet sich dermalen noch nicht in der Lage, diesfalls Bestimmungen vorzuschlagen, deren Haltbarkeit und Vollständigkeit auf eine gewisse Dauer als gesichert zu betrachten wären. Dieser Verwaltungszweig befindet sich dermalen noch in seiner ersten Entwicklungsperiode; es liegen weder über dessen künftige Ausdehnung, noch über die finanziellen Ergebnisse genügende Anhaltspunkte vor und es warten auch noch gewisse technische Fragen, die für die Weiterentwicklung des Telephonwesens von entscheidender Bedeutung sind, ihrer Lösung, so daß es nach der Ansicht des Bundesrathes verfrüht wäre, jetzt schon an eine gesetzliche Regelung zu denken. Dagegen enthält der speziell dem Telephonwesen gewidmete Abschnitt dieses Berichtes eine gedrängte Darstellung der gegenwärtigen provisorischen Organisation, wie sie sich nach und nach durch die Umstände und Erfahrungen gebildet hat und wie sie nach der Ansicht des Bundesrathes vorläufig noch beibehalten werden sollte. Sobald sich die Verhältnisse genügend abgeklärt haben, wird der Bundesrath nicht ermangeln, der hohen Bundesversammlung die nöthigen Vorlagen zu einer definitiven Organisation dieses Dienstzweiges zu unterbreiten, und er betrachtet hiemit, vorbehaltlich gegentheiliger Weisungen, das vorliegende Postulat als erledigt.

## 2. Telegraphenlinien.

Die Linienarbeiten des Jahres 1883, insoweit dieselben den Bestand des Netzes beeinflussen, fassen sich zusammen wie folgt:

|                          | Länge in Kilometern |             |
|--------------------------|---------------------|-------------|
|                          | der Linien.         | der Drähte. |
| a. Neuerstellte Linien:  |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . . | 0.6                 | 2.4         |
| „ Straßen . . . . .      | 101.2               | 114.3       |
| Total                    | 101.8               | 116.7       |

|  |      | Länge in Kilometern |             |
|--|------|---------------------|-------------|
|  |      | der Linien.         | der Drähte. |
| <b>b. Neue Drähte an bestehenden Linien:</b> |      |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .                     | —    | 83.2                |             |
| „ Straßen . . . . .                          | —    | 33.5                |             |
| Total  | —    | 116.7               |             |
| <b>c. Umgebaute Linien:</b>                  |      |                     |             |
| Von Straßen an Eisenbahnen verlegt . . . . . | 12.0 | 28.0                |             |
| An Straßen verlegt . . . . .                 | 6.2  | 6.4                 |             |
| Total  | 18.2 | 34.4                |             |
| <b>d. Ausgewechselte Drähte:</b>             |      |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .                     | —    | 75.1                |             |
| „ Straßen . . . . .                          | —    | 15.9                |             |
| Total  | —    | 91.0                |             |
| <b>e. Abgebrochene Linien:</b>               |      |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .                     | —    | —                   |             |
| „ Straßen . . . . .                          | 6.5  | 7.9                 |             |
| Total  | 6.5  | 7.9                 |             |
| <b>f. Abgebrochene Drähte:</b>               |      |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .                     | —    | 6.5                 |             |
| „ Straßen . . . . .                          | —    | 0.4                 |             |
| Total  | —    | 6.9                 |             |

In Folge dieser Aenderungen stellt sich die Länge der Staatstelegraphenlinien, nach der Drähtezahl geordnet, auf 31. Dezember 1883 wie folgt:

| Kreise.                 | Länge in Kilometern der Linien zu |            |            |            |            |                        | Total<br>Kilometer. |
|-------------------------|-----------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------------------|---------------------|
|                         | 1 Draht.                          | 2 Drähten. | 3 Drähten. | 4 Drähten. | 5 Drähten. | 6 und mehr<br>Drähten. |                     |
| I. Lausanne . . . . .   | 760.4                             | 355.3      | 100.1      | 110.1      | 39.2       | 104.4                  | 1469.5              |
| II. Bern . . . . .      | 692.8                             | 227.8      | 201.8      | 75.6       | 56.7       | 104.2                  | 1358.9              |
| III. Olten . . . . .    | 436.7                             | 280.0      | 189.8      | 79.9       | 98.7       | 134.7                  | 1219.8              |
| IV. Zürich . . . . .    | 386.1                             | 237.5      | 86.0       | 84.0       | 69.2       | 71.2                   | 934.0               |
| V. St. Gallen . . . . . | 357.8                             | 217.3      | 150.3      | 97.3       | 51.7       | 89.8                   | 964.2               |
| VI. Chur . . . . .      | 329.3                             | 250.7      | 195.4      | 89.7       | 10.6       | 16.1                   | 891.8               |
| Bestand auf Ende 1883   | 2963.1                            | 1568.6     | 923.4      | 536.6      | 326.1      | 520.4                  | 6838.2              |
| „ „ „ 1882              | 2893.1                            | 1550.1     | 919.3      | 551.2      | 331.5      | 498.4                  | 6743.6              |
| Vermehrung .            | 70.0                              | 18.5       | 4.1        | —          | —          | 22.0                   | 94.6                |
| Verminderung            | —                                 | —          | —          | 14.6       | 5.4        | —                      | —                   |

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

| Kreise.                   | Länge der Linien. |             |        | Länge der Drähte. |             |         |
|---------------------------|-------------------|-------------|--------|-------------------|-------------|---------|
|                           | An Eisenbahnen.   | An Straßen. | Total. | An Eisenbahnen.   | An Straßen. | Total.  |
| I. Lausanne . . . . .     | 419.2             | 1050.3      | 1469.5 | 1811.6            | 1457.2      | 3268.8  |
| II. Bern . . . . .        | 460.0             | 898.9       | 1358.9 | 1770.2            | 1269.7      | 3039.9  |
| III. Olten . . . . .      | 589.1             | 630.7       | 1219.8 | 2321.1            | 1070.3      | 3391.9  |
| IV. Zürich . . . . .      | 449.9             | 484.1       | 934.0  | 1471.9            | 895.3       | 2367.2  |
| V. St. Gallen . . . . .   | 503.2             | 461.0       | 964.2  | 1891.2            | 660.5       | 2551.7  |
| VI. Chur . . . . .        | 144.1             | 747.8       | 891.8  | 505.7             | 1428.4      | 1934.1  |
| Total Ende 1883 . . . . . | 2565.5            | 4272.8      | 6838.2 | 9771.7            | 6781.9      | 16553.6 |
| „ „ 1882 . . . . .        | 2552.7            | 4190.9      | 6743.6 | 9664.4            | 6671.5      | 16335.9 |
| Vermehrung .              | 12.8              | 81.9        | 94.6   | 107.3             | 110.4       | 217.7   |

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

|                                      | Linienlänge. | Drabtlänge. |
|--------------------------------------|--------------|-------------|
| Bestand auf Ende 1882 . . . . .      | 6,743.6      | 16,335.9    |
| Neubauten im Jahre 1883 . . . . .    | 101.8        | 233.4       |
|                                      | <hr/>        | <hr/>       |
| Abbruch im Jahre 1883 . . . . .      | 6,845.4      | 16,569.8    |
|                                      | 6.5          | 14.8        |
|                                      | <hr/>        | <hr/>       |
| Scheinbarer Bestand auf Ende 1883    | 6,838.9      | 16,554.5    |
| Der wirkliche Bestand beträgt aber . | 6,838.2      | 16,553.6    |
|                                      | <hr/>        | <hr/>       |
| Differenz                            | 0.7          | 0.9         |

welche von den bei den Linienverlegungen eingetretenen Trace-änderungen herrührt.

Zu den vorerwähnten Bauten, sowie für den laufenden Unterhalt des gesammten Netzes wurden vom Zentralmagazin 6342 Isolatoren abgegeben; die Zahl der verwendeten Stangen beträgt 4347, wovon 3056 imprägnirte und 1291 gewöhnliche Holzstangen.

Die ausgeführten Neubauten betreffen einerseits die schon im vorjährigen Berichte erwähnten neuen Drähte Genf-Paris und Basel-Belfort, anderseits den Anschluß der neuerrichteten Telegraphenbüreaux an das Netz; von den Umbauten erwähnen wir die Verlegung der Linien an die Traversthalbahn.

Zur bessern Sicherung der Linien an besonders gefährdeten Stellen hat die Direktion der Gotthardbahn die Legung einer Anzahl weiterer Kabel angeregt. Die bezüglichlichen Verhandlungen sind aber im Berichtjahre nicht mehr zum Abschluß gelangt und die Ausführung bleibt somit dem Jahre 1884 vorbehalten.

Die den Eisenbahnverwaltungen angehörenden Telegraphenlinien und Drähte erzeugen auf Ende 1883 folgenden Bestand:

|                                      | Länge in Kilometern |             |
|--------------------------------------|---------------------|-------------|
|                                      | der Linien.         | der Drähte. |
| Selbstständige Bahnlilien . . . . .  | 416.0               | 684.0       |
| Bahndrähte an Staatslinien . . . . . | —                   | 3192.3      |
|                                      | <hr/>               | <hr/>       |
| Total                                | 416.0               | 3876.3      |
| Bestand des Vorjahres . . . . .      | 391.4               | 3215.9      |
|                                      | <hr/>               | <hr/>       |
| Vermehrung                           | 24.6                | 660.4       |

Die konzedirten Privattelegraphenlinien und Drähte hatten auf Ende 1883 folgende Längen in Kilometern:

|  | Länge in Kilometern |             |
|--|---------------------|-------------|
|  | der Linien.         | der Drähte. |
| Unabhängige Privatlinien . . . . .     | 861.7               | 919.5       |
| Privatdrähte an Staatslinien . . . . . | —                   | 46.1        |
| Total                                  | 861.7               | 965.6       |
| Bestand des Vorjahres . . . . .        | 677.4               | 763.0       |
| Vermehrung                             | 184.3               | 202.6       |

Die Gesamtlänge der in der Schweiz auf Ende 1883 bestehenden Telegraphenlinien faßt sich zusammen wie folgt:

|                                 | Länge in Kilometern |             |
|---------------------------------|---------------------|-------------|
|                                 | der Linien.         | der Drähte. |
| Staatslinien . . . . .          | 6838.2              | 16,553.6    |
| Bahnliesen . . . . .            | 416.0               | 3,876.3     |
| Privatlinien . . . . .          | 861.7               | 965.6       |
| Total                           | 8115.9              | 21,395.5    |
| Bestand auf Ende 1882 . . . . . | 7812.4              | 20,314.8    |
| Vermehrung                      | 303.5               | 1,080.7     |

Inbegriffen in obigen Zahlen sind 85.6 Kilometer Kabellinien, deren Bestand gegenüber dem Vorjahre keine Aenderung erlitten hat.

Dagegen sind nicht inbegriffen die städtischen Telephonnetze und die im Abonnementswege erstellten vereinzelteten Telephonverbindungen, deren Bestand in einem besondern Abschnitt dieses Berichtes angegeben ist.

Die Zusammenstellung der im Jahre 1883 vorgekommenen Linienstörungen ergibt im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

| Art<br>der Störungen. | Zahl<br>der Störungen. |       | Dauer<br>in Stunden. |       | Durchschnitts-<br>dauer. |       |
|-----------------------|------------------------|-------|----------------------|-------|--------------------------|-------|
|                       | 1882.                  | 1883. | 1882.                | 1883. | 1882.                    | 1883. |
| Verwicklungen .       | 1172                   | 1059  | 5305                 | 4172  | 4.52                     | 3.94  |
| Unterbrechungen       | 588                    | 367   | 4304                 | 2123  | 7.32                     | 5.78  |
| Ableitungen . .       | 212                    | 170   | 1215                 | 1101  | 5.78                     | 6.48  |
| Total                 | 1972                   | 1596  | 10824                | 7396  | 5.49                     | 4.68  |

Es haben somit sowohl die Zahl der Störungen als deren Durchschnittsdauer gegenüber dem Vorjahre nicht unerheblich abgenommen.

Die wöchentlichen Isolationsmessungen ergeben im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

|      | Gut.   | Befriedigend. | Ungenügend. | Total. |
|------|--------|---------------|-------------|--------|
| 1882 | 13,252 | 923           | 80          | 14,255 |
| 1883 | 12,936 | 764           | 75          | 13,775 |

oder in Prozenten der Gesamtzahl:

|      |       |      |      |
|------|-------|------|------|
| 1882 | 93.00 | 6.50 | 0.50 |
| 1883 | 93.91 | 5.55 | 0.54 |

Auf Grundlage dieser Messungen vertheilen sich die Drähte nach ihrem durchschnittlichen Isolationszustand wie folgt:

|                          | 1882. | 1883. |
|--------------------------|-------|-------|
| Fortwährend gut . . . .  | 251   | 234   |
| In der Regel gut . . . . | 39    | 49    |
| Schwankend . . . . .     | 3     | 12    |
| Ungenügend . . . . .     | —     | —     |
| Total                    | 293   | 295   |

Diese letztern Zahlen können jedoch nicht auf unbedingte Richtigkeit Anspruch machen, weil die Einreihung in die verschiedenen Kategorien auf einer individuellen Schätzung beruht, wobei sich kleinere Schwankungen nicht vermeiden lassen.

### 3. Apparate.

Auf Ende 1883 standen in Betrieb :

- 1511 Morseapparate (Vermehrung 18),
- 25 Hughesapparate (Vermehrung 2),
- 240 Relais (Vermehrung 3), und
- 87 Telephonapparate (Vermehrung 9).

Diese Telephonapparate müssen hier eingereicht werden, weil sie lediglich die Stelle von gewöhnlichen Telegraphenapparaten vertreten und den eigentlichen Telegraphenverkehr der mit dem Netze verbundenen öffentlichen Telephonstationen vermitteln.

Außerdem besaß die Verwaltung theils in Reserve, theils in Miethe bei den Eisenbahngesellschaften 163 Morse, 9 Hughes, 202 Relais und 214 Morse älterer Systeme.

Auf einem Drahte mit 9 Zwischenstationen wurde der Ruhestrombetrieb eingeführt. Bei dieser Einrichtung geht ein kontinuierlicher Strom durch die Leitung, und das Geben der Zeichen erfolgt durch Unterbrechung desselben; sie bietet den Vortheil, daß nur eine gemeinschaftliche Batterie (die aber auf die beiden Endpunkte vertheilt wird) aufgestellt werden muß und die Stromstärke daher die gleiche bleibt, ob nun diese oder jene Station korrespondire, während bei der gewöhnlichen Arbeitsstromeinrichtung jede Station ihre besondere Batterie hat und sich in Folge dessen auch Differenzen in der Stromstärke geltend machen, die den guten Gang des Dienstes beeinträchtigen können. Leider läßt sich dieses System nicht überall mit Vortheil anwenden, weil dabei die Uebertragung der Zeichen auf Zweiglinien ziemlich komplizierte Vorrichtungen erfordert, deren Behandlung nicht jedem Zwischenstationsbeamten anvertraut werden darf.

### 4. Bureaux.

Im Laufe des Jahres 1883 wurden 24 neue Telegraphenbureaux, wovon 1 Bahntelegraphenbureau, errichtet, also 5 mehr als im Vorjahre; dazu kommen 11 öffentliche, mit dem Telegraphennetz verbundene Telephonstationen, die alle dem Publikum das ganze Jahr geöffnet sind.

Ueberdies wurden 4 bestehende und 1 neues Aufgabebureau per Draht mit dem Telegraphennetz verbunden und rechnungspflichtig erklärt, weshalb dieselben als eigentliche Telegraphenbureaux und zwar 4 als Bahn- und 1 als gewöhnliches Bureau zu betrachten sind.

Dagegen sind 2 Telegraphenbüreaux, wovon 1 Bahn- und 1 sogenanntes Privattelegraphenbüreau, nebst 1 Telephonstation aufgehoben und 3 Bahntelegraphenbüreaux in gewöhnliche Zwischenbüreaux umgewandelt worden.

Infolge dieser Veränderungen ergibt sich im Vergleich zum Vorjahre folgende Büreauxzahl:

|   | Bestand<br>Ende 1882. | Ver-<br>mehrung. | Ver-<br>minderung. | Bestand<br>Ende 1883. |
|---|-----------------------|------------------|--------------------|-----------------------|
| Fortwährend geöffnete<br>Staatsbüreaux (incl.<br>Telephonstationen) . | 991                   | 38               | 2                  | 1027                  |
| Sommerbüreaux . . .   | 82                    | —                | —                  | 82                    |
| Eisenbahnbüreaux . .  | 87                    | 5                | 4                  | 88                    |
| <hr/>   |                       |                  |                    |                       |
| Total der Telegraphen-<br>büreaux . . . . .                           | 1160                  | 43               | 6                  | 1197                  |
| Aufgabebüreaux . . .  | 78                    | —                | 4                  | 74                    |
| <hr/>   |                       |                  |                    |                       |
| Total aller Büreaux   | 1238                  | 43               | 10                 | 1271                  |

In Bezug auf die Dienststunden vertheilen sich die Telegraphenbüreaux wie folgt:

|   |       |
|---|-------|
| Ununterbrochener Dienst . . . . .       | 5     |
| Verlängerter Tagdienst . . . . .        | 10    |
| Voller Tagdienst . . . . .              | 54    |
| Theilweise erweiterter Dienst . . . . . | 65    |
| Beschränkter Dienst . . . . .           | 1063  |
|   | <hr/> |
|   | 1197  |

## 5. Personal.

Die im Laufe des Jahres 1883 im Personal der Telegraphenverwaltung eingetretenen Aenderungen fassen sich zusammen wie folgt:

|                                     | Rücktritte. | Abberufungen. | Todesfälle. |
|-------------------------------------|-------------|---------------|-------------|
| Centralverwaltung . . . . .         | 1           | —             | —           |
| Haupt- und Spezialbüreaux . . . . . | 3           | —             | 1           |
| Zwischenbüreaux . . . . .           | 43          | 3             | 15          |
| Bedienstete . . . . .               | 2           | —             | 3           |
|                                     | <hr/>       |               |             |
| Total                               | 49          | 3             | 19          |

Die beiliegende Tabelle (Beilage I) enthält in üblicher Weise die Zusammenstellung des gesammten im Telegraphendienste verwendeten Personals. Nicht inbegriffen in diesen Zahlen sind diejenigen Beamten und Angestellten, die sich ausschließlich mit dem Telephonwesen befassen und deren Bestand in dem besondern Ab-



schnitt „Telephonwesen“ erscheint. Dagegen sind inbegriffen diejenigen Telegraphisten, welche nur nebenbei das Telephonwesen besorgen oder nur in vorübergehender Weise den Bau neuer Netze leiten.

In Bezug auf die Verletzung des Depeschengeheimnisses ist der Verwaltung im Berichtjahre eine einzige Klage eingegangen, die sich aber als durchaus unbegründet erwies, indem die Untersuchung ergab, daß der Adressat selbst den Inhalt des Telegramms mehreren Personen mitgetheilt hatte.

Die dem Personal im Jahre 1883 auferlegten Bußen erreichen die Zahl von 582 im Gesamtbetrage von Fr. 1060. 50, welche Summe der Staatskasse zu Händen des Beamtenversicherungsvereins abgeliefert wurde.

## 6. Beziehungen zum Auslande.

Es wurde im vorjährigen Berichte mitgetheilt, daß in Folge des im Jahre 1882 in Paris versammelten internationalen Kongresses für die Darstellung der elektrischen Maßeinheiten die verschiedenen Staaten seitens der französischen Regierung eingeladen worden seien, die bezüglichen weiteren Arbeiten ihrer Angehörigen zu unterstützen, daß jedoch der Bundesrath diesfalls noch nicht Beschluß gefaßt habe, weil er sich vorerst über die finanzielle Tragweite Rechenschaft geben wollte.

Im Berichtjahre wurde nun von dem schweizerischen Vertreter am genannten Kongreß, Hrn. Professor Weber in Zürich, ein bezüglicher Voranschlag aufgestellt, der sich namentlich auf die Beschaffung der nöthigen Apparate bezieht und die Summe von Fr. 6100 erreichte. Der Bundesrath hat diese Summe mittelst eines Nachkredites zur Verfügung gestellt und zwar auf Rechnung des Polytechnikums, welchem die angeschafften Apparate eigenthümlich zufallen.

Eine zweite Versammlung dieses Kongresses zur Entgegennahme der neuen Ergebnisse ist für das Jahr 1884 in Aussicht genommen.

## 7. Telegraphischer Verkehr.

Wie in frühern Jahren folgen hienach:

- 1) eine vergleichende Uebersicht der in den beiden letzten Jahren beförderten Telegramme;
- 2) eine vergleichende Uebersicht der in den beiden letzten Jahren von den verschiedenen auswärtigen Staaten eingegangenen und dahin beförderten Telegramme.

Vergleichende Uebersicht der Depeschenzahlen von 1882 und 1883.

|                | Beförderte interne Depeschen. |           | Beförderte und empfangene internationale Depeschen |         | Transitdepeschen. |         | T o t a l. |           |
|----------------|-------------------------------|-----------|--|---------|-------------------|---------|------------|-----------|
|                | 1882.                         | 1883.     | 1882.  | 1883.   | 1882.             | 1883.   | 1882.      | 1883.     |
| Januar . . .   | 121,566                       | 115,884   | 65,667   | 58,838  | 32,864            | 24,327  | 220,097    | 199,049   |
| Februar . . .  | 108,833                       | 107,849   | 53,471   | 53,576  | 23,821            | 24,802  | 186,125    | 186,227   |
| März . . . .   | 130,390                       | 122,290   | 60,095   | 61,396  | 26,255            | 28,997  | 216,740    | 212,683   |
| April . . . .  | 130,031                       | 136,126   | 58,320   | 62,750  | 24,226            | 28,622  | 212,577    | 227,498   |
| Mai . . . . .  | 148,634                       | 145,335   | 66,800   | 66,297  | 25,793            | 23,786  | 241,227    | 235,418   |
| Juni . . . . . | 154,270                       | 148,993   | 67,472   | 69,332  | 24,209            | 21,635  | 245,951    | 239,960   |
| Juli . . . . . | 190,384                       | 188,594   | 83,990   | 81,688  | 24,070            | 22,471  | 298,444    | 295,753   |
| August . . . . | 213,982                       | 215,712   | 104,234  | 102,537 | 24,492            | 25,198  | 342,708    | 343,447   |
| September . .  | 177,660                       | 176,652   | 86,125   | 83,261  | 31,037            | 26,241  | 294,822    | 286,154   |
| Oktober . . .  | 161,635                       | 160,056   | 76,580   | 73,243  | 30,176            | 27,584  | 268,391    | 260,883   |
| November . . . | 133,655                       | 120,693   | 65,603   | 63,448  | 27,830            | 25,260  | 227,088    | 209,401   |
| Dezember . . . | 119,271                       | 111,861   | 57,283   | 56,672  | 23,897            | 23,889  | 200,451    | 192,422   |
| Total          | 1,790,311                     | 1,750,045 | 845,640  | 836,038 | 318,670           | 302,812 | 2,954,621  | 2,888,895 |
| Verminderung   |                               | 40,266    |  | 9,602   |                   | 15,858  |            | 65,726    |
|                |                               | 2,24 %    |  | 1,13 %  |                   | 4,97 %  |            | 2,22 %    |

Vergleichende Uebersicht der während der beiden letzten Jahre  
von den verschiedenen auswärtigen Staaten eingegangenen und dahin  
beförderten Depeschen.

| Länder.                           | Versandt. |         | Empfangen. |         | Total der ausgewechselten Depeschen. |         |
|-----------------------------------|-----------|---------|------------|---------|--------------------------------------|---------|
|                                   | 1882.     | 1883.   | 1882.      | 1883.   | 1882.                                | 1883.   |
| Deutschland . . .                 | 148,104   | 145,205 | 130,412    | 132,006 | 278,516                              | 277,211 |
| Frankreich . . .                  | 128,469   | 121,897 | 132,838    | 132,293 | 261,307                              | 254,190 |
| Italien . . . . .                 | 58,104    | 59,273  | 58,090     | 58,028  | 116,194                              | 117,301 |
| Oesterr.-Ungarn                   | 35,453    | 33,658  | 33,405     | 32,461  | 68,858                               | 66,119  |
| England . . . . .                 | 17,476    | 17,455  | 21,868     | 21,166  | 39,344                               | 38,621  |
| Belgien . . . . .                 | 11,493    | 11,106  | 10,004     | 9,985   | 21,497                               | 21,091  |
| Amerika . . . . .                 | 6,248     | 6,606   | 8,281      | 8,284   | 14,529                               | 14,890  |
| Niederlande . . .                 | 5,371     | 6,065   | 5,651      | 6,351   | 11,022                               | 12,416  |
| Rußland . . . . .                 | 5,002     | 5,369   | 6,217      | 6,087   | 11,219                               | 11,456  |
| Indien . . . . .                  | 2,276     | 1,971   | 2,398      | 1,986   | 4,674                                | 3,957   |
| Rumänien, Ser-<br>bien, Bulgarien | 1,631     | 1,669   | 1,573      | 1,659   | 3,204                                | 3,328   |
| Spanien . . . . .                 | 1,638     | 1,643   | 1,417      | 1,467   | 3,055                                | 3,110   |
| Egypten . . . . .                 | 1,329     | 1,217   | 1,774      | 1,820   | 3,103                                | 3,037   |
| Algier . . . . .                  | 859       | 845     | 1,196      | 1,254   | 2,055                                | 2,099   |
| China, Japan,<br>Australien . . . | 525       | 574     | 692        | 808     | 1,217                                | 1,382   |
| Schweden . . . . .                | 682       | 580     | 623        | 626     | 1,305                                | 1,206   |
| Türkei, europ. . .                | 457       | 496     | 523        | 485     | 980                                  | 981     |
| Türkei, asiat. . .                | 358       | 377     | 464        | 476     | 822                                  | 853     |
| Dänemark . . . . .                | 378       | 422     | 377        | 402     | 755                                  | 824     |
| Griechenland . . .                | 181       | 247     | 180        | 274     | 361                                  | 521     |
| Norwegen . . . . .                | 200       | 242     | 222        | 232     | 422                                  | 474     |
| Portugal . . . . .                | 128       | 168     | 167        | 179     | 295                                  | 347     |
| Luxemburg . . . . .               | 239       | 142     | 229        | 130     | 468                                  | 272     |
| Malta u. Corfu . .                | 230       | 210     | 98         | 62      | 328                                  | 272     |
| Süd-Afrika . . . .                | 27        | 19      | 59         | 29      | 86                                   | 48      |
| Persien . . . . .                 | 14        | 19      | 10         | 13      | 24                                   | 32      |
| Total                             | 426,872   | 417,475 | 418,768    | 418,563 | 845,640                              | 836,038 |

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

|                | Gesamtzahl<br>im Jahre 1883. | Durchschnitt<br>per Tag. |
|----------------|------------------------------|--------------------------|
| Zürich         | 462,903                      | 1268                     |
| Basel          | 346,278                      | 948                      |
| Genf           | 298,632                      | 818                      |
| Bern           | 178,177                      | 488                      |
| St. Gallen     | 117,131                      | 320                      |
| Lausanne       | 111,893                      | 306                      |
| Winterthur     | 110,574                      | 302                      |
| Luzern         | 109,764                      | 300                      |
| Neuenburg      | 65,129                       | 178                      |
| Chaux-de-fonds | 58,555                       | 160                      |
| Chur           | 45,485                       | 124                      |
| Biel           | 44,505                       | 121                      |
| Vivis          | 39,729                       | 108                      |
| Lugano         | 34,491                       | 94                       |
| Schaffhausen   | 33,578                       | 91                       |
| Interlaken     | 31,591                       | 86                       |
| Aarau          | 31,183                       | 85                       |
| Solothurn      | 30,980                       | 84                       |
| Thun           | 28,995                       | 79                       |
| Freiburg       | 28,055                       | 76                       |
| Montreux       | 26,039                       | 71                       |
| Rorschach      | 23,800                       | 65                       |
| Herisau        | 23,564                       | 64                       |
| Baden          | 21,020                       | 57                       |
| Loele          | 20,318                       | 55                       |
| Glarus         | 19,161                       | 52                       |

Ueberdies finden sich:

|     |                 |               |                      |
|-----|-----------------|---------------|----------------------|
| 10  | Ortschaften mit | 41—50         | Telegrammen per Tag, |
| 9   | "               | 31—40         | " " "                |
| 28  | "               | 21—30         | " " "                |
| 71  | "               | 11—20         | " " "                |
| 864 | "               | 1—10          | " " "                |
| 149 | "               | weniger als 1 | Telegramm per Tag.   |

Der interne Verkehr hat im Jahre 1883 um 2,24 %, der internationale um 1,13 % und der Transit um 4,97 % abgenommen. Der Gesamtverkehr zeigt gegenüber dem Vorjahre eine Abnahme von 2,22 %.

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

|                         | Interne. |        | Internationale. |        |
|-------------------------|----------|--------|-----------------|--------|
|                         | 1882.    | 1883.  | 1882.           | 1883.  |
| Staatstelegramme .      | 0.59     | 0.85   | 0.26            | 0.21   |
| Börsennachrichten .     | 6.17     | 4.30   | 10.52           | 9.48   |
| Handelstelegramme .     | 27.89    | 31.12  | 52.02           | 50.07  |
| Privatangelegenheiten . | 64.14    | 61.86  | 36.75           | 39.40  |
| Zeitungsnachrichten .   | 1.21     | 1.87   | 0.45            | 0.84   |
|                         | 100.00   | 100.00 | 100.00          | 100.00 |

Die in dieser Ausscheidung nicht inbegriffenen Diensttelegramme erreichen die Zahl von 88,754, wovon 68,51 % auf den Post- und 31,49 % auf den Telegraphendienst fallen.

Die Klassifikation nach der Art der Telegramme ergibt folgendes Prozentverhältniß:

|  | Interne. |        | Internationale. |        |
|--|----------|--------|-----------------|--------|
|  | 1882.    | 1883.  | 1882.           | 1883.  |
| Ohne besondere Angaben .                 | 82.86    | 81.89  | 93.90           | 94.10  |
| Mit bezahlter Antwort .                  | 6.77     | 7.19   | 2.69            | 3.09   |
| Bezahlte Antworten .                     | 6.48     | 6.75   | 2.22            | 2.01   |
| Mit „Expressen bezahlt“ .                | 2.15     | 2.84   | 0.51            | 0.08   |
| Mit „Expressen“ .                        | 0.67     | 0.62   | 0.17            | 0.22   |
| Kollationirte . . . .                    | —        | —      | 0.02            | 0.02   |
| Chiffrirte . . . . .                     | —        | —      | 0.01            | —      |
| Mit Empfangsanzeige .                    | 0.01     | 0.01   | 0.03            | 0.05   |
| Rekommandirte . . . .                    | 0.01     | 0.02   | —               | —      |
| Nachzusendende . . . .                   | 0.18     | 0.08   | 0.01            | 0.03   |
| Mit mehreren Adressen .                  | 0.95     | 0.68   | 0.25            | 0.35   |
| Per Post zu bestellende .                | 0.30     | 0.25   | 0.14            | 0.09   |
| Während der Nacht zu bestellende . . . . | 0.04     | 0.05   | —               | —      |
| Offene Zustellung . . .                  | —        | —      | 0.01            | —      |
| Mit mehreren Angaben .                   | 0.18     | 0.12   | 0.04            | 0.01   |
|  | 100.00   | 100.00 | 100.00          | 100.00 |

Die Klassifikation nach der Wortzahl erzeigt folgendes Prozentverhältniß:

| Wortzahl.             | Intern. |        | International. |        |
|-----------------------|---------|--------|----------------|--------|
|                       | 1882.   | 1883.  | 1882.          | 1883.  |
| 3                     | 0.10    | 0.10   | 0.88           | 0.96   |
| 4                     | 0.99    | 1.08   | 1.79           | 2.38   |
| 5                     | 1.45    | 1.48   | 2.51           | 3.22   |
| 6                     | 4.81    | 4.58   | 4.23           | 4.48.  |
| 7                     | 4.81    | 5.21   | 5.00           | 5.78.  |
| 8                     | 8.67    | 8.14   | 6.95           | 7.80   |
| 9                     | 7.28    | 7.93   | 7.16           | 7.79   |
| 10                    | 12.35   | 11.48  | 9.54           | 9.64   |
| 11                    | 7.01    | 7.23   | 6.92           | 7.53   |
| 12                    | 8.64    | 9.49   | 7.56           | 7.16   |
| 13                    | 5.48    | 5.97   | 6.48           | 6.26   |
| 14                    | 6.59    | 7.21   | 6.80           | 5.85   |
| 15                    | 4.47    | 4.77   | 5.02           | 4.96.  |
| 16                    | 4.65    | 5.13   | 4.69           | 4.25   |
| 17                    | 3.19    | 3.03   | 3.81           | 3.55   |
| 18                    | 3.45    | 3.25   | 3.28           | 2.99   |
| 19                    | 2.89    | 2.10   | 2.78           | 2.87   |
| 20                    | 3.10    | 2.30   | 2.50           | 2.61   |
| 21—30                 | 8.84    | 6.94   | 9.87           | 8.46   |
| über 30               | 3.23    | 2.58   | 2.78           | 2.51   |
|                       | 100.00  | 100.00 | 100.00         | 100.00 |
| Durchschnittswortzahl | 14.05   | 13.51  | 14.00          | 13.44  |

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

|   |           |           |
|---|-----------|-----------|
| Interne abgehende Telegramme . . . . .        | 1,750,045 |           |
| "    ankommende    "    . . . . .             | 1,788,174 |           |
| (Kopien inbegriffen)                          |           | 3,538,219 |
| Internationale abgehende Telegramme . . . . . | 417,475   |           |
| "    ankommende    "    . . . . .             | 418,563   |           |
|   |           | 836,038   |
| Amtliche abgehende Telegramme . . . . .       | 88,754    |           |
| "    ankommende    "    . . . . .             | 85,383    |           |
|   |           | 174,137   |
| Interne übertelegraphirte . . . . .           |           | 3,440,992 |
| Internationale Transitlegramme . . . . .      |           | 2,007,244 |
| (Auswechlungsverkehr)                         |           |           |
| Total der Telegramme                          |           | 9,996,630 |

## A n z a h l

|                           | der<br>Büreaux. | der<br>Telegramme. | der<br>Arbeitstage. | Durchschnitt<br>per Beamten<br>und per Tag. |
|---------------------------|-----------------|--------------------|---------------------|---|
| Hauptbüreaux . . . . .    | 15              | 6,668,255          | 88,502              | 75.8  |
| Spezialbüreaux . . . . .  | 26              | 963,530            | 24,746              | 38.9  |
| Zwischenbüreaux . . . . . | 1156            | 2,364,845          | 421,940             | 5.6   |
|                           | 1197            | 9,996,630          | 535,188             | 18.6  |

Der Durchschnitt per Arbeitstag hat somit auf den Hauptbüreaux um 0.4 zugenommen, sich dagegen auf den Spezialbüreaux um 0.5 und auf den Zwischenbüreaux um 0.2 vermindert.

Die größern Büreaux erzeugen für das ganze Jahr folgende Durchshhnittszahlen:

Basel 90, St. Gallen 89, Zürich 83, Bern 79, Genf, Neuenburg, Olten und Bellenz je 68, Luzern 66, Lausanne 64, Chur 63, Winterthur und Glarus je 61, Thun 59, Brieg 57, Chaux-de-fonds und Schaffhausen je 56, Biel und Vivis je 54, Interlaken und Uster je 45, Sitten 43, Lugano und Ragaz je 41, Rapperswyl und Samaden je 40, Frauenfeld 38, Aarau 37, Klein-Basel, Nyon und Yferten je 36, Rorschach und Solothurn je 35, Montreux 31, Morsee und Delsberg je 28, Langenthal und Romanshorn je 26, Zug 24, Freiburg 21 und Locarno 16.

Die Statistik über die mittlere Zeit, innert welcher die aufgegebenen Telegramme beim Bestimmungsbüreau eingingen, liefert für die vier letzten Jahre folgende Prozentsätze:

|        |               | 1880.  | 1881.  | 1882.  | 1883.  |
|--------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| Innert | 1— 30 Minuten | 89.63  | 89.11  | 90.46  | 90.71  |
| "      | 31— 60 "      | 9.24   | 9.73   | 8.63   | 8.48   |
| "      | 61— 90 "      | 0.85   | 0.86   | 0.67   | 0.58   |
| "      | 91—120 "      | 0.17   | 0.20   | 0.16   | 0.17   |
| "      | 121 u. mehr " | 0.11   | 0.10   | 0.08   | 0.06   |
|        |               | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 |

Die B ü r e a u x vertheilen sich hinsichtlich der durchschnittlichen Ankunftszeit der Telegramme nach folgenden Prozentsätzen:

|        | Ankunftszeit. | 1880.  | 1881.  | 1882.  | 1883.  |
|--------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| Innert | 1— 30 Minuten | 93.28  | 94.59  | 95.23  | 96.14  |
| "      | 31— 60 "      | 6.13   | 4.93   | 4.52   | 2.63   |
| "      | 61— 90 "      | 0.59   | 0.24   | 0.25   | 0.63   |
| "      | 91—120 "      | —      | 0.12   | —      | 0.50   |
| "      | 121 u. mehr " | —      | 0.12   | —      | 0.10   |
|        |               | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 |

Die Statistik über die Zeit, während welcher die Telegramme auf den A u f g a b e b ü r e a u x unbefördert liegen blieben, liefert folgendes Prozentverhältniß:

|        | Beförderung.  | 1880.  | 1881.  | 1882.  | 1883.  |
|--------|---------------|--------|--------|--------|--------|
| Innert | 1— 30 Minuten | 99.15  | 99.14  | 99.24  | 99.28  |
| "      | 31— 60 "      | 0.73   | 0.77   | 0.70   | 0.67   |
| "      | 61— 90 "      | 0.08   | 0.06   | 0.04   | 0.05   |
| "      | 91—120 "      | 0.02   | 0.01   | 0.02   | —      |
| "      | 121 u. mehr " | 0.02   | 0.02   | —      | —      |
|        |               | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 |

Die der Verwaltung wegen Verluſt, Verſpätung oder Verſtümmlung zugegangenen R e k l a m a t i o n e n erreichen die Zahl von 688, wovon 499 durch die Zentralverwaltung und 189 durch die Kreisinspektionen erledigt wurden. Davon fallen auf den i n t e r n e n Verkehr 280, von denen 111 als unbegründet abgelehnt wurden, während 169 zu Disziplinarverfügungen und Taxrückzahlungen Anlaß gaben.

Auf den internationalen Verkehr fallen 281 Reklamationen, wovon sich 131 als begründet erwiesen, während 135 abgelehnt wurden und 15 auf Jahresende unerledigt blieben.

Im Transitverkehr betrug die Zahl der Reklamationen 127, wobei 23 unbegründete und 17 unerledigte.

In 202 den internationalen und den Transitverkehr betreffenden Fällen fanden Taxrückerstattungen im Gesamtbetrage von 4083 Franken 35 Cts. statt, an welchen sich die Schweiz in 120 Fällen mit Fr. 266. 04 zu theilnehmen hatte. Darin sind inbegriffen 96 Fälle von Taxrückerstattungen für Berichtigungsdepeschen, die durch Fehler in der Uebermittlung veranlaßt wurden, mit einem Gesamtbetrage von Fr. 2798. 31.

## 8. Telephonwesen.

Wie im Eingange des gegenwärtigen Berichtes in Aussicht gestellt wurde, geben wir hienach eine gedrängte Uebersicht der gegenwärtigen provisorischen Organisation des Telephonwesens.

Die Leitung dieses Dienstzweiges liegt unter der Oberaufsicht des Post- und Eisenbahndepartements und des Bundesrathes, der Telegraphendirektion ob, welcher innerhalb der ihr zustehenden Kompetenzen im Wesentlichen folgende Arbeiten zufallen:

- 1) Führung der einleitenden Unterhandlungen mit Behörden und Privaten;
- 2) Vorbereitung und Bereinigung der Abonnementsverträge;
- 3) Beschaffung der nöthigen Materialien, Apparate und Werkzeuge und Kontrolle über deren Verbrauch;
- 4) Vorbereitung der Miethverträge und der nöthigen baulichen Aenderungen;
- 5) Festsetzung der Netzpläne, der einzelnen Stützpunkte und der Einrichtung der Zentralstationen;
- 6) Ueberwachung und Kontrolle der Bauarbeiten, sowohl für die erste Erstellung, als für die spätere Weiterentwicklung;
- 7) Bestellung des Personals;
- 8) Allgemeine Ueberwachung des Betriebs, Aufstellung der bezüglichen Instruktionen und Kontrolle des Rechnungswesens.

Die unmittelbare Ausführung der Arbeiten wird in der Regel einem Beamten des betreffenden Telegraphenbureau übertragen, welcher seine Weisungen direkt von der Zentralverwaltung erhält. Derselbe wird während der Bauzeit vom Telegraphendienste dispensirt und erhält nebst seiner laufenden Besoldung eine Zulage von Fr. 50 per Monat. Je nach der Größe und Weiterentwicklung des Netzes widmet sich derselbe auch nach der Eröffnung ausschließlich dem Telephonwesen, indem er den Betrieb leitet, die Unterhaltung des Netzes und der Stationen besorgt, die Korrespondenz

und das Rechnungswesen führt etc., oder er tritt in den Telegraphendienst zurück und besorgt das Telephonwesen nebenbei, gegen eine der Größe des Netzes angepaßte Vergütung. Im erstern Falle wird die Gesamtbesoldung, im letztern Falle nur die Extravergütung auf Telephonrechnung genommen.

Der eigentliche Dienst der Zentralstationen, d. h. die Herstellung der Verbindungen zwischen den verschiedenen Abonnenten, wird in der Regel von besonders hiefür angestellten Frauenzimmern besorgt. Dieselben erhalten zur Zeit eine monatliche Besoldung von Fr. 80 nebst einer besondern Nachtdienstvergütung. Bei kleinern Netzen und wo die Verhältnisse es gestatten werden die Zentralstationen mit den Telegraphenbüreaux vereinigt, und zwar je nach Umständen mit oder ohne Beziehung besondern Personals.

Ausschließlich im Telephondienste beschäftigt waren auf Jahresende 6 Beamte (Chefs) und 27 Telephonistinnen; im Telegraphen- und Telephondienste gleichzeitig verwendet waren 4 Beamte und 4 Telephonisten; dabei sind nicht mitgerechnet 6 Beamte, die sich mit den noch im Bau oder in Vorbereitung befindlichen Telephonnetzen beschäftigen.

Es ergibt sich hieraus, daß das Telephonwesen schon mit Bezug auf das Personal vielfach mit dem Telegraphenwesen vereinigt ist und daß eine Ausscheidung, d. h. die Organisation eines besondern Telephonpersonals nur vermehrte Ausgaben zur Folge haben müßte.

In den Stadttelephonnetzen kommen nun verschiedenartige Verbindungen vor, von denen wir hier die gewöhnlichsten näher bezeichnen wollen, indem wir noch hervorheben, daß die Verwaltung alle Erstellungs-, Unterhaltungs- und Bedienungskosten auf sich nimmt.

1. **Gewöhnliche Abonnemente**, d. h. einfache Verbindungen mit der Zentralstation, wobei der Abonnent von seiner Wohnung oder von seinem Geschäftslokale aus durch Vermittlung der Zentralstation mit allen übrigen Abonnenten in Verkehr treten kann. Für diese Abonnemente haben wir die jährliche Gebühr auf Fr. 150 festgesetzt, jedoch mit einer Ermäßigung auf Fr. 100 für öffentliche Behörden und wohlthätige Anstalten.

2. **Kombinierte Abonnemente**, wo von der eigentlichen Abonnementstation aus noch eine Zweigverbindung nach einem andern Lokale geht. Die Einrichtung ist so getroffen, daß die beiden Stationen sowohl unter sich, als auch mit der Zentralstation, bzw. mit den übrigen Abonnenten verkehren können. Die Gebühr für

ein solches Abonnement beträgt Fr. 200 oder Fr. 220, je nachdem sich die beiden Stationen im gleichen Gebäude befinden oder nicht.

3. **Doppela b o n n e m e n t e**, wo die nämliche Person oder Firma von zwei verschiedenen Lokalen aus eine besondere Verbindung mit der Zentralstation besitzt und wo das zweite (also auch das vierte, sechste etc.) Abonnement zu dem ermäßigten Preise von Fr. 100, also je zwei Abonnemente zusammen zu Fr. 250 erlassen werden.

4. **Direkte Verbindungen**, wo zwei Lokale unter sich direkt, also unabhängig von der Zentralstation und dem übrigen Netze, verbunden sind. Diese Abonnemente kosten Fr. 120, mit einer Ermäßigung auf Fr. 100 für öffentliche Anstalten.

Andere Kombinationen, wie z. B. besondere Einrichtungen für Feuerpolizei, Separatglocken etc., mögen hier, weil unwesentlich und nur vereinzelt vorkommend, nicht weiter erwähnt werden.

Alle vorgenannten Abonnementspreise beziehen sich auf Verbindungen bis auf zwei Kilometer Länge. Bei größeren Distanzen erfolgt ein Zuschlag von 10 % der effektiven Erstellungskosten, worin dann Verzinsung, Amortisation und Unterhalt inbegriffen ist.

Nebst den eigentlichen Abonnentenstationen bestehen in einzelnen Netzen noch öffentliche Sprechstationen, von welchen aus Jedermann gegen eine Gebühr von 10 Cts. für 5 Minuten mit den Abonnenten verkehren kann. Die Hälfte dieser Taxe fällt dem Stationsinhaber zu; die Abonnenten selbst bezahlen nur die Hälfte, welche ungetheilt dem Stationsinhaber verbleibt.

Sowohl durch die Zentralstation, beziehungsweise das Telegraphenbureau, als auch durch die öffentlichen Sprechstationen können Stadtaufträge (Stadttelegramme) an nicht abonnirte Personen vermittelt werden. Dieselben unterliegen einer Grundtaxe von 10 Cts. und einer Worttaxe von 1 Cts., mit Aufrundung auf 5 Cts. Bei den öffentlichen Sprechstationen kommt hiezu noch ein fixer Zuschlag von 10 Cts. zu Handen des Stationsinhabers.

Die Frequenz dieser öffentlichen Stationen entspricht den anfänglich gehegten Erwartungen nicht und es ist in Folge dessen auch das finanzielle Ergebnis kein günstiges. Die Nettoeinnahme liefert kaum eine mäßige Verzinsung der Anlagekosten, ohne irgend eine Kompensation für Ueberwachung, Unterhalt und Kontrolle. Immerhin dienen sie dazu, die Telefoneinrichtungen dem gesammten Publikum zugänglich zu machen und dieselben nicht als ein Vorrecht der begüterten Klassen erscheinen zu lassen; es wird daher

zwar auf eine thunlichste Beschränkung, nicht aber auf eine vollständige Unterdrückung derselben Bedacht zu nehmen sein.

Die Abonnenten können die Einrichtung auch zur Aufgabe und zum Empfang ihrer Telegramme benutzen, und zwar gegen Erlegung einer fixen Gebühr von 10 Cts. per Telegramm. Die ankommenden Telegramme werden denselben dann gleichwohl noch in üblicher Weise durch Boten zugestellt, theils als Bestätigung der telephonischen Mittheilung, theils um denselben ein amtliches Beleg in die Hände zu geben.

Eine wichtige und in das Telegraphenwesen tief eingreifende Verwendung des Telephons besteht in der Verbindung verschiedener, mit Telephonnetzen versehener Ortschaften unter sich. Die Verwaltung muß sich hiebei nicht nur für die Kosten der zu diesem Zwecke erstellten besondern Linien und deren Unterhalt, sondern auch für den Ausfall an Telegrammen zu decken suchen. Es kann dies, wie schon im vorjährigen Berichte erwähnt wurde, auf zweierlei Arten geschehen, nämlich durch einen fixen Zuschlag zu dem üblichen Abonnementspreise oder durch eine Spezialtaxe für jedes einzelne Gespräch. Die gemachten Erfahrungen haben aber das erstere System als unhaltbar erscheinen lassen, und zwar aus folgenden zwei Gründen:

1. Da es bis jetzt noch nicht gelungen ist, auf größere Entfernungen hin zwei oder mehrere neben einander hinlaufende Telephondrähte gleichzeitig zu benutzen (weil die Gespräche von einem Draht auf den andern übergehen und sich daher gegenseitig stören), so kann zwischen zwei Ortschaften nur je ein Telephondraht angelegt werden. Wenn nun den Abonnenten gegen einen fixen Zuschlag die freie Benutzung dieses Drahtes zusteht, so schleichen sich Mißbräuche ein, indem gewisse Abonnenten oder deren Angehörige die Verbindung oft für müßige Plaudereien über alle Gebühr in Anspruch nehmen und dadurch ihre Mitabonnenten in der rücksichtslosesten Weise beeinträchtigen.

2. Bei größeren Telephonnetzen wird immer nur eine beschränkte Anzahl von Abonnenten die Verbindung in regelmäßiger Weise benutzen und dafür den fixen Zuschlag bezahlen wollen, während die übrigen gar nicht oder nur ausnahmsweise davon Gebrauch machen und daher auch nicht zur Bezahlung eines fixen Betrages angehalten werden können. Für diese müßte somit ohnehin die Spezialtaxe zur Anwendung kommen und die Einführung eines gemischten Systems dürfte kaum zu empfehlen sein.

Mit Ausnahme der Verbindung zwischen Zürich und den Seegemeinden wurde daher für alle derartigen Fälle eine besondere

Gesprächstaxe eingeführt, wobei jeder Abonnent genau im Verhältniß der wirklichen Benutzung zu bezahlen hat.

Diese Taxe wurde allgemein auf 20 Cts. für je 5 Minuten festgesetzt, während dieselbe z. B. in Belgien 1 Franken, in Deutschland je nach der Entfernung 50 Pfennig bis 2 Mark beträgt. Wenn nun berücksichtigt wird, einerseits, welche Kosten durch diese Taxe gedeckt werden müssen, andererseits, daß ein solches Gespräch durchschnittlich mindestens zwei Telegramme ersetzt, so sollte man es kaum für möglich halten, daß dagegen irgendwelche Einsprache erhoben werden könnte; und doch ist diese Gebühr schon vielfach als zu hoch, ja sogar als ganz ungerichtlich bezeichnet worden.

In neuerer Zeit sind nun noch Anschlüsse auswärtiger Ortschaften an bestehende Telephonnetze mittelst öffentlicher Sprechstationen verlangt worden. Für diese Fälle wurden folgende Bedingungen gestellt:

Entweder übernimmt die Gemeinde ein gewöhnliches Abonnement zu Fr. 150 und läßt zu Handen der Verwaltung für jedes Gespräch eine Taxe von 20 Cts. beziehen,

oder die Verwaltung richtet die Station ohne Gegenleistung ein, beansprucht dann jedoch eine Gesprächstaxe von 30 Cts.

In beiden Fällen hat die Gemeinde das Lokal zu beschaffen und für die Bedienung zu sorgen, kann aber zur Deckung ihrer daherigen Auslagen einen Zuschlag von 10 Cts. per Gespräch für sich beziehen.

Nebst den eigentlichen Stadt-Telephonnetzen und deren Anschlüssen erstellt die Verwaltung im Abonnement auch vereinzelt Telephonverbindungen mit den verschiedensten Kombinationen, welche ebenfalls nach den oben angegebenen Normen taxirt werden.

Die beiliegende Tabelle (Beilage II) enthält nun eine detaillirte Uebersicht über den Bestand des Telephonwesens auf Ende 1883 im Vergleiche mit dem Vorjahre, und es ergibt sich daraus folgende Vermehrung:

|  | 1882. | 1883.  | Ver-<br>mehrung. |
|--|-------|--------|------------------|
| Zahl der in Betrieb stehenden Netze        | 3     | 13     | 10               |
| "    "    "    "    "    Apparate          | 1053  | 2052   | 999              |
| "    "    Abonnemente                      | 867   | 1723   | 856              |
| Länge der in Betrieb stehenden Linien, km. | 167.9 | 494.5  | 326.6            |
| "    "    "    "    "    Drähte "          | 804.8 | 1913.6 | 1108.8           |

| Netze.                          | Zahl der Abonnemente.                  |                           |                             |                             |                          |             |                           |                    |                            |   | Zahl der Apparate.                            |                                  |             |                                   |                |                         | Linien.  |                           |                |  |                           |                  |                |       |   |
|---------------------------------|--|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------|---------------------------|--------------------|----------------------------|---|---|----------------------------------|-------------|-----------------------------------|----------------|-------------------------|--|---------------------------|----------------|--|---------------------------|------------------|----------------|-------|---|
|                                 | Amliche und<br>Gratisabonne-<br>mente. | Ermäßigte<br>Abonnemente. | Gewöhnliche<br>Abonnemente. | Kombinierte<br>Abonnemente. | Direkte<br>Verbindungen. | Total.      | Bestand auf<br>Ende 1892. | Vermehrung.        | Oeffentliche<br>Stationen. | Angemeldete, aber<br>noch nicht einge-<br>richtete Stationen. | In Betrieb<br>stehende Tele-<br>phonapparate. | Bestand des<br>Vorjahres (1892). | Vermehrung. | Apparate der<br>Zentralstationen. | Wechselplatte. | Supplement-<br>glocken. | Länge der in<br>Betrieb stehen-<br>den Linien. | Bestand auf<br>Ende 1892. | Vermehrung.    | Länge der in<br>Betrieb stehen-<br>den Drähte. | Bestand auf<br>Ende 1892. | Vermehrung.      | Reservedrähte. |       |   |
| Genf . . . . .                  | 3                                      | 111                       | 371                         | 57                          | 59                       | 601         | 371                       | 230                | —                          | —   | 694   | 450                              | 244         | 14                                | 12             | 12                      | 121,327  | 62,959                    | 58,368         | 667,954  | 335,823                   | 332,131          | 181,050        |       |   |
| Basel . . . . .                 | 3                                      | 15                        | 336                         | 16                          | 32                       | 402         | 307                       | 95                 | 9                          | 11  | 451   | 367                              | 84          | 11                                | 9              | 46                      | 93,672   | 64,694                    | 28,978         | 373,021  | 296,337                   | 76,684           | 40,498         |       |   |
| Bern . . . . .                  | 14                                     | 26                        | 135                         | 24                          | 7                        | 206         | 189                       | 17                 | 11                         | —   | 251   | 236                              | 15          | 7                                 | 5              | 89                      | 58,070   | 40,256                    | 17,814         | 208,680  | 172,675                   | 36,005           | 26,590         |       |   |
| Lausanne . . . . .              | 3                                      | 11                        | 107                         | 21                          | 8                        | 150         | —                         | 150                | 1                          | 1   | 191   | —                                | 191         | 3                                 | 3              | 55                      | 43,778   | —                         | 43,778         | 135,321  | —                         | 135,321          | 77,933         |       |   |
| St. Gallen-Herisau . . . . .    | 3                                      | 6                         | 56                          | 14                          | 26                       | 105         | —                         | 105                | —                          | 2   | 150   | —                                | 150         | 2                                 | 2              | 36                      | 55,830   | —                         | 55,830         | 228,330  | —                         | 228,330          | 53,210         |       |   |
| Winterthur . . . . .            | 1                                      | 3                         | 54                          | 9                           | 2                        | 69          | —                         | 69                 | —                          | 1   | 84  | —                                | 84          | 1                                 | 2              | 29                      | 31,922   | —                         | 31,922         | 88,677   | —                         | 88,677           | 49,082         |       |   |
| Luzern . . . . .                | 2                                      | 2                         | 41                          | 10                          | 6                        | 61          | —                         | 61                 | —                          | 1   | 79  | —                                | 79          | 2                                 | 2              | 9                       | 17,046   | —                         | 17,046         | 51,219   | —                         | 51,219           | 43,501         |       |   |
| Montreux . . . . .              | 1                                      | 1                         | 38                          | 7                           | 1                        | 48          | —                         | 48                 | —                          | 2   | 58  | —                                | 58          | 1                                 | 2              | 9                       | 20,358   | —                         | 20,358         | 57,666   | —                         | 57,666           | 71,851         |       |   |
| Thalweil . . . . .              | —                                      | —                         | 12                          | 3                           | —                        | 15          | —                         | 15                 | —                          | —   | 19  | —                                | 19          | 1                                 | 1              | 4                       | 7,495  | —                         | 7,495          | 16,005   | —                         | 16,005           | —              |       |   |
| Horgen . . . . .                | —                                      | 1                         | 14                          | 3                           | —                        | 18          | —                         | 18                 | —                          | —   | 21  | —                                | 21          | 1                                 | 1              | 7                       | 9,720  | —                         | 9,720          | 15,100   | —                         | 15,100           | —              |       |   |
| Wädenswil . . . . .             | —                                      | —                         | 10                          | 1                           | 2                        | 13          | —                         | 13                 | —                          | —   | 16  | —                                | 16          | 1                                 | 1              | 8                       | 6,655  | —                         | 6,655          | 7,525  | —                         | 7,525            | —              |       |   |
| Richterswil . . . . .           | —                                      | —                         | 11                          | 1                           | —                        | 12          | —                         | 12                 | —                          | —   | 13  | —                                | 13          | 1                                 | 1              | 6                       | 5,160  | —                         | 5,160          | 8,780  | —                         | 8,780            | —              |       |   |
| Sihlthal . . . . .              | —                                      | —                         | 4                           | 1                           | —                        | 5           | —                         | 5                  | —                          | —   | 7   | —                                | 7           | 1                                 | 1              | 3                       | 8,710  | —                         | 8,710          | 16,160   | —                         | 16,160           | —              |       |   |
| Zürich (Umgebung) . . . . .     | —                                      | —                         | 18                          | —                           | —                        | 18          | —                         | 18                 | —                          | —   | 18  | —                                | 18          | Zentral* Zürich                   |                | 7                       | 14,800   | —                         | 14,800         | 39,200   | —                         | 39,200           | —              |       |   |
| <b>Total</b>                    | <b>30</b>                              | <b>176</b>                | <b>1207</b>                 | <b>167</b>                  | <b>143</b>               | <b>1723</b> | <b>867</b>                | <b>856</b>         | <b>21</b>                  | <b>18</b>   | <b>2052*</b>                                  | <b>1053</b>                      | <b>999</b>  | <b>46</b>                         | <b>42</b>      | <b>320</b>              | <b>494,543</b>                                 | <b>167,909</b>            | <b>326,634</b> | <b>1,913,638</b>                               | <b>804,835</b>            | <b>1,108,803</b> | <b>543,715</b> |       |   |
| <b>Vereinzelte Abonnemente:</b> |  |                           |                             |                             |                          |             |                           |                    |                            |   |   |                                  |             |                                   |                |                         |  |                           |                |  |                           |                  |                |       |   |
| Kreis Lausanne . . . . .        | —                                      | —                         | —                           | 2                           | 6                        | 8           | Total des<br>Vorjahres 10 | Totalvermehrung 13 | —                          | —   | 18  | —                                | 18          | —                                 | —              | 5                       | 15,600   | —                         | 15,600         | 15,600   | —                         | 15,600           | —              |       |   |
| „ Bern . . . . .                | —                                      | —                         | —                           | 1                           | 5                        | 6           |                           |                    | —                          | —   | —   | —                                | 13          | —                                 | 13             | —                       | 4  | 10,580                    | —              | 10,580   | 13,080                    | —                | 13,080         | —     |   |
| „ Olten . . . . .               | —                                      | —                         | —                           | —                           | 2                        | 2           |                           |                    | —                          | —   | —   | —                                | 4           | —                                 | 4              | —                       | —  | —                         | 1,300          | —  | 1,300                     | 1,300            | —              | 1,300 | — |
| „ Zürich . . . . .              | —                                      | —                         | —                           | —                           | 2                        | 2           |                           |                    | —                          | —   | —   | —                                | 4           | —                                 | 4              | —                       | —  | —                         | 9,800          | —  | 9,800                     | 9,800            | —              | 9,800 | — |
| „ St. Gallen . . . . .          | —                                      | —                         | —                           | —                           | —                        | —           |                           |                    | —                          | —   | —   | —                                | —           | —                                 | —              | —                       | —  | —                         | —              | —  | —                         | —                | —              | —     | — |
| „ Chur . . . . .                | —                                      | —                         | —                           | —                           | 3                        | 3           |                           |                    | —                          | —   | —   | —                                | 6           | —                                 | 6              | —                       | —  | —                         | 4,800          | —  | 4,800                     | 4,800            | —              | 4,800 | — |
| „ Bellenz . . . . .             | —                                      | —                         | —                           | —                           | 2                        | 2           | —                         | —                  | —                          | —   | 4   | —                                | 4           | —                                 | —              | —                       | 3,000  | —                         | 3,000          | 3,000  | —                         | 3,000            | —              |       |   |
|                                 | —                                      | —                         | —                           | 3                           | 20                       | 23          | 10                        | 13                 | —                          | —   | 49  | —                                | 49          | —                                 | —              | 9                       | 45,080   | —                         | 45,080         | 47,580   | —                         | 47,580           | —              |       |   |

\* Die Apparate der Zentralstationen und Reserveapparate sind nicht mit eingerechnet, demzufolge die Zahl der in Betrieb stehenden Apparate zugleich als Zahl der Stationen gelten kann.

Nicht inbegriffen in obigen Zahlen sind die vereinzeltten Verbindungen, welche auf Ende 1883 aufweisen:

- 23 Abonnemente,
- 49 Apparate,
- 45.0 Kilometer Linienlänge,
- 47.5 „ Drahtlänge.

Ebenso sind nicht inbegriffen 534.7 km. Reservedrähte und die auf Jahresende noch im Bau begriffenen Netze.

Für die Verbindungen zwischen den einzelnen Telephonnetzen unter sich bestehen überdies auf Ende 1883 65.9 km. Linien und 90.2 km. Drähte.

In Bezug auf die im Telephonwesen verwendeten Materialien und Apparate ist im Berichtjahre keine wesentliche Aenderung eingetreten. Dagegen muß erwähnt werden, daß sich die Verwaltung, die zur Unterstützung der einheimischen Industrie ihren Bedarf an Apparaten trotz der höhern Preise fast ausschließlich bei schweizerischen Fabrikanten bestellt hatte, während einiger Monate in der größten Verlegenheit befand, weil die Lieferungen nicht rechtzeitig eingingen und auch qualitativ vielfach zu wünschen übrig ließen, so daß es ihr schlechterdings unmöglich war, die angemeldeten Abonnenten rechtzeitig zu bedienen. Es wird nun von den daherigen Erfahrungen des Jahres 1884 abhängen, ob diese Begünstigung des Inlandes sich fernerhin rechtfertigen läßt oder ob es nicht angezeigt scheint, den Bedarf wenigstens theilweise von auswärtigen Quellen zu beziehen, die sich bis jetzt als leistungsfähig und zuverlässig erwiesen haben.

Erhebliche Störungen im Telephonverkehr sind während des Berichtjahres nicht vorgekommen. Vorübergehende Störungen, namentlich in den Abonnentenstationen, sind dagegen nicht zu vermeiden, weil die Apparate, die ohnehin etwas delikater Natur sind, von den Abonnenten und ihren Angehörigen häufig ungeschickt oder sorglos behandelt und in Folge dessen leicht beschädigt werden. Jedoch dauern diese Störungen in der Regel nur ganz kurze Zeit und sind gewöhnlich innert 1–2 Stunden wieder gehoben.

Auch die Besorgung des Dienstes in den Zentralstationen kann als durchaus befriedigend bezeichnet werden und wenn hie und da ein Mißverständnis oder ein Verstoß vorkommt, so liegt die Schuld in der Regel an den Abonnenten selbst, die sich nicht immer genau an die ihnen gegebene Anleitung halten und dadurch Verwirrung herbeiführen.

## **C, Eisenbahnwesen.**

### **A. Allgemeines.**

#### **1. Organisation. Personal.**

Aenderungen haben im Berichtjahre weder hinsichtlich der Organisation, noch des Personals stattgefunden.

#### **2. Gesetzgeberische Arbeiten.**

Wir haben hier an die Erledigung des im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnten Gesetzesentwurfes betreffend die Aufsicht des Bundes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, sowie die Stellung des Bundes zur Frage des Rückkaufs einzelner Eisenbahnkonzessionen zu erinnern. Die letztere Frage ist durch den Bundesbeschluß vom 24. April dahin entschieden worden, daß von dem Rechte der Kündigung der fälligen Konzessionen und des Rückkaufs zur Zeit kein Gebrauch gemacht werden solle. Betreffend die Aufsicht über das Rechnungswesen der Eisenbahnen ist unterm 21. Dezember ein Gesetz zu Stande gekommen.

#### **3. Postulate. Verschiedenes.**

Ueber die beiden Postulate:

Nr. 300, vom 17. April 1883, betreffend die seit dem 1. Januar 1883 in Kraft getretenen Reformtarife der Centralbahn (Motion Zschokke), und

Nr. 303, betreffend:

- a. die Frage der Einführung von Nachtzügen auf den schweizerischen Eisenbahnen zwischen der Ostschweiz und Genf,
- b. die Einführung einer einheitlichen Waarenklassifikation bei den schweizerischen Eisenbahngesellschaften, und
- c. das Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen überhaupt (Motion Kramer-Frei, vom 26. Juni 1883),

haben wir, die Frage der Nachtzüge ausgenommen, der Bundesversammlung einläßlichen Bericht erstattet.

Betreffend die Nachtzüge schweben die Verhandlungen mit den Bahngesellschaften noch.

Was das Postulat Nr. 306 vom 29. Juni 1883 betrifft, worin uns aufgegeben ist, die Eisenbahngesellschaften zu veranlassen, ihre Rechnungsstellung gegenüber dem Bund nach einheitlichen Grundsätzen und in gleichförmiger Weise zu gestalten, so werden wir nicht ermangeln, demselben Folge zu geben. Die maßgebenden Grundsätze sind nun im Gesetz betreffend das Rechnungswesen der Eisenbahnen festgestellt; die Ausführung des letztern wird uns Gelegenheit bieten, denselben in zureichender Weise Geltung zu verschaffen.

Das Postulat Nr. 313 vom 9. Juli 1883 endlich, zu prüfen, ob die gegenwärtige Finanzlage der Gotthardbahn es gestatte, daß sie zur Ausführung der im Vertrag vom 12. März 1878 verschobenen Zweiglinien angehalten werden könne, wird seine Erledigung in dem Entscheid finden, den der Bundesrath gemäß dem letzten Absatz von Art. 3 des Zusatzvertrags vom 12. März 1878 zum internationalen Gotthardvertrag von 1869 zu fassen haben wird, nachdem die Verwaltung der Gotthardbahn in der Sache selbst bereits Stellung genommen hat. Die Direktion der Gotthardbahn hat uns nämlich mit Schreiben vom 10. November mitgetheilt, daß ihre, vom Verwaltungsrath gebilligte Ansicht dahin gehe, daß der Bau der Linie Luzern-Küsnacht-Immensee demnächst an die Hand zu nehmen, der Bau der Linie Goldau-Zug dagegen noch zu verschieben sei; immerhin in der Meinung, daß die definitiven Vorarbeiten für beide Linien in Angriff zu nehmen, für die Linie Luzern-Immensee aber so zu befördern seien, daß vor Ende 1884 dem Bundesrath vorgelegt werden können:

- a. die definitiven Baupläne und Kostenvorschläge der Bahn und der damit verbundenen Erweiterung der Endstationen, und
- b. der Ausweis über die erforderlichen Mittel zum Bau.

Hiegegen haben die Kantone Zug, Zürich, Glarus und Thurgau Einsprache erhoben, in der Art, daß sie, wenn nicht beide Zweiglinien gleichzeitig gebaut werden wollen oder können, für diejenige von Goldau nach Zug die Priorität verlangen. — Wir werden die Angelegenheit, sobald die Akten vollständig sind, entscheiden.

Ein Gesuch des Centralkomite der schweizerischen Gesellschaft für Sonntagsheiligung um Einstellung des Camionnagedienstes für Eilgüter in Genf — gewöhnlich Gut wird da selbst an Sonntagen schon längst nicht mehr ausgefahren — und

um Anhandnahme der Frage wegen Einstellung des Eisenbahngüterverkehrs an Sonntagen überhaupt, mußten wir ablehnen. Die angeordneten Untersuchungen ergaben, daß das Publikum mit der Einstellung der Zufuhr der Eilgüter an Sonntagen kaum zufrieden wäre; überdem machte der Staatsrath von Genf geltend, daß die Angelegenheit, als unter dem kantonalen Gesetz vom 6. Februar 1869 stehend, in seine Domäne gehöre. Was aber die Beförderung von Gütern auf den Eisenbahnen an Sonntagen anbetrifft, so ist die Schweiz durch die Uebungen in den angrenzenden Ländern gebunden und wäre nach dem, was diesfalls anlässlich der Behandlung des internationalen Eisenbahntransportrechts zum Ausdruck kam, eine Anregung, die Angelegenheit zum Gegenstand neuer Erörterungen in demselben oder in beschränkterem Kreise zu machen, z. Z. aussichtslos.

#### 4. Internationale Verhältnisse.

Dem im Jahr 1881 vereinbarten Uebereinkommen betreffend das internationale Eisenbahntransportrecht fehlt immer noch die Zustimmung von Deutschland und Luxemburg; den aus den Verhandlungen von 1882 hervorgegangenen einheitlichen Normen für das Betriebsmaterial und die für den internationalen Betrieb in Betracht kommenden festen Einrichtungen der Eisenbahnen diejenige Frankreichs.

Im Laufe des Berichtjahres ist das Bahnstück von Locle bis zur Landesgrenze beim Col des Roches, als Theil der internationalen Verbindung (der Berner Jurabahnen) mit dem französischen Bahnnetz, fertig erstellt worden. Das auf französischem Gebiet zu bauende Theilstück geht ebenfalls seiner Vollendung entgegen und es ist anzunehmen, daß die Eröffnung des durchgehenden Betriebs im Frühling 1884 erfolgen wird. Nach dem Staatsvertrag vom 14. Juni 1881 hätte die Bahnverbindung bis spätestens am 1. Juli 1883 in Betrieb gesetzt werden sollen; die ungünstige Witterung, welche im Spätjahr 1882 eintrat und auch im Winter sich geltend machte, hinderte aber die rechtzeitige Bahnvollendung auf beiden Seiten. Dagegen befand sich der schweizerische Tronçon schon auf Anfangs Oktober des Berichtjahres betriebsfähig fertig gestellt; die Arbeiten auf französischem Territorium waren aber noch so im Rückstand, daß wir, so ungern wir das mit Rücksicht auf die neuburgische Bevölkerung thaten, welche sich von der neuen Bahnverbindung mancherlei Vortheile verspricht, der nochmaligen Verschiebung der Eröffnung uns nicht widersetzen konnten.

Die im November 1880 vom französischen Parlament mit dem Studium eines neuen Alpendurchstichs und speziell auch des Simplonprojekts beauftragte Kommission hatte dem letztern gegenüber namentlich zwei Einwendungen erhoben: Die Steigungen auf der südlichen Zufahrtsrampe seien zu groß und die Bedingungen der Zufahrtlinie durch den Jura von Dôle nach Lausanne ungünstig. Die vereinigte Westbahn- und Simplongesellschaft nahm hieraus Anlaß, neue Studien in beiden Richtungen anzuordnen, welche zu sehr befriedigenden Ergebnissen führten, die in ebenso eingehender als übersichtlicher Weise in eine Anzahl Pläne und Berichte zusammengefaßt und unterm 8. März 1883 dem Bundesrath vorgelegt worden sind. Mit dieser Vorlage war das Gesuch verbunden, diese Studien den Regierungen von Frankreich und Italien zur Kenntniß zu bringen und die Aufnahme internationaler Verhandlungen neuerdings anzuregen. Der Bundesrath hat dem Gesuch am 16. April entsprochen und die neuen Studien durch seine Gesandtschaften in Paris und Rom übergeben lassen, und gleichzeitig diese beauftragt, die beiden Regierungen um die Prüfung der Pläne und dafür zu ersuchen, daß sie sich darüber aussprechen, welche Stellung sie gegenüber der eventuellen Ausführung des Simplonprojekts einzunehmen gedenken. Ferner wurden die Gesandtschaften eingeladen, den beiden Regierungen zu eröffnen, daß der Bundesrath durch seine Mittheilungen beabsichtige, die Zusammenkunft einer internationalen Konferenz anzubahnen, und daß er nach Eingang der zu gewärtigenden Antworten neue Mittheilungen machen werde.

Betreffend die Beantwortung einer im Nationalrath über diese Angelegenheit gestellten Anfrage verweisen wir auf den das politische Departement betreffenden Bericht.

## **B. Spezielle Angelegenheiten betreffend den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen.**

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

Das am Ende des vorigen Jahrs noch pendent gebliebene **Konzeptionsgesuch** für eine Regionalbahn von Chauxdefonds nach Les Ponts ist durch Beschluß des Nationalrathes vom 9. April 1883 im Sinne der Bewilligung der Konzession erledigt worden.

Daneben haben Sie, am 7. Juli, nur noch die **Konzession** für eine Eisenbahn von St. Moritz nach Pontresina erteilt.

Angemeldet wurden bei uns Konzessionsgesuche für Straßenbahnen in der Stadt St. Gallen und von St. Gallen nach Gais, sowie für eine Straßenbahn von Zürich nach Küsnacht; es stehen aber überall die Nachweisungen noch aus, welche theils gemäß Art. 2—4 der Verordnung vom 1. Februar 1875 (Amtl. Samml. n. F. I, 241) vorgeschrieben und theils bei Straßenbahnen speziell nöthig sind, bevor diese Angelegenheiten weiter in Betracht gezogen werden können.

Pendent sind ferner zwei Gesuche um Bewilligung von Eisenbahnen im Kanton Graubünden. Unterm 9. April reichte die Firma Zschokke und C<sup>ie</sup>, Namens eines Gründungskomite, ein Konzessionsgesuch für eine Bahn von Chur nach Thusis ein und einige Tage darauf folgte das Konzessionsgesuch des Hrn. Hunger, Advokat in Thusis, für die Linie Chur-Thusis-Bellaluna. In den von unserm Eisenbahndepartement darüber eröffneten Vorverhandlungen sprach sich die Regierung des Kantons Graubünden eventuell für das umfassendere Projekt des Hrn. Hunger, in erster Linie aber gegen die Bewilligung der einen oder der andern Konzession aus, da keine derselben den kantonalen Interessen genüge, welche eine durchgehende Bahn verlangen. Später theilte der Kleine Rath mit, daß die Vorarbeiten für eine Septimerbahn im Zug seien, welche aller Voraussicht nach bald fertig gestellt sein dürften, und verlangte, daß die weitere Behandlung der bereits vorliegenden beiden Gesuche bis nach Beendigung der Erhebungen für die Septimerbahn und eines bezüglichen Konzessionsgesuchs verschoben werde. Wir haben diesem Begehren durch Schlußnahme vom 23. Oktober und ungeachtet der Protestation des Komite für Chur-Thusis entsprochen, davon ausgehend, daß der Art. 4. des Eisenbahngesetzes als Regel für die Gewährung einer Konzession die Zustimmung der beteiligten Kantonsregierung voraussetze, und daß nur aus ganz besondern Gründen und nach allseitiger Prüfung aller Verhältnisse über die Einsprache eines Kantons hinweggeschritten werden könne; diese Prüfung aber jedenfalls auf das in Aussicht gestellte Unternehmen einer Septimerbahn ausgedehnt werden müsse, nachdem die Kantonsregierung dieselbe als von den kantonalen Interessen getragen bezeichne und bezügliche Vorlagen in nahe Aussicht gestellt habe. Dabei wurde ferner in Betracht gezogen, daß zur Zeit für keines der beiden Projekte Chur-Thusis und Chur-Bellaluna, die hinwider hinsichtlich der Strecke Chur-Thusis unter sich konkurriren, irgend eine finanzielle Grundlage vorhanden ist.

Die Herren J. J. Nehers Söhne im Eisenwerk Laufen theilten dem Eisenbahndepartement mit, daß sie beabsichtigen, eine zum Transport der Güter aus ihrer Fabrik bestimmte Rollbahn anzulegen,

welche in der Nähe der Station Neuhausen ausmünden, aber mit den Geleisen dieser nicht verbunden würde. Das Departement fand, daß auf eine solche Anlage weder das allgemeine Eisenbahngesetz noch das Bundesgesetz über die Verbindungsgeleise anzuwenden seien und daß es also einer staatlichen Genehmigung des Projektes nicht bedürfe.

Fristverlängerungen sind von Ihnen in fünf Fällen, und ebenfalls in fünf Fällen, kraft der von Ihnen unterm 19. Dezember 1882 und 5. Juli 1883 erteilten Vollmacht, von uns bewilligt worden.

Die schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen, welcher durch Bundesbeschluß vom 29. März 1879 für die Vollendung und die Inbetriebsetzung der Strecke Urnäsch-Appenzell Frist bis zum 1. März 1885 anberaumt worden war, haben wir eingeladen, die erforderlichen technischen und finanziellen Vorlagen bis zum 1. November 1883 einzureichen. Diese Frist ist erfolglos abgelaufen; die nöthig gewordenen weitem Anordnungen gehören nicht mehr dem Berichtsjahr an.

Konzessionsänderungen sind drei nachgesucht und von Ihnen bewilligt worden, alle im Sinn einer etwelchen Erhöhung der Maximaltaxen (Uetlibergbahn, Traversthalbahn und Bahuprojekt von Le Pont nach Vallorbes). Ein weiteres Gesuch um Konzessionsänderung, die Verlegung des größten Theils der am 30. Januar 1882 konzessionirten Linie von Ponte Tresa bis an die italienische Grenze bei Fornasette betreffend, war beim Jahresschluß noch unerledigt.

Im Uebrigen haben Sie unterm 14. April die Uebertragung der Konzession für Ponte Tresa-Luino auf den Namen der Dampfschiff- und Eisenbahngesellschaft vom Luganersee bewilligt, am 18. Dezember die von der Centralbahngesellschaft an die Emmenthalbahn abgetretene Bahnstrecke Neu-Solothurn-Aesppli der seinerzeit für die Emmenthalbahn beschlossenen Konzession Solothurn-Burgdorf unterstellt, und am gleichen Tag den Vertrag genehmigt, durch welchen der Betrieb der Regionalbahn im Traversthal an zwei Privatunternehmer verpachtet wurde.

Die Eröffnung des Betriebs gestatteten wir:

am 19. August für die Drahtseilbahn von Territet am Genfersee bis Montreux und Glion, und

am 23. September für die Regionalbahn im Traversthal.

Die provisorische Bewilligung zur Betriebseröffnung wurde erteilt:

auf den 3. September für die Strecke Emmenbrücke-Beinwyl und  
auf den 15. Oktober für die Strecke Beinwyl-Lenzburg  
der aargauisch-luzernischen Seethalbahn.

Die Erwartung, daß die zahlreichen rückständigen Vollendungsarbeiten und die programmmäßige Komplettierung des Rollmaterials der Seethalbahn ohne Verzug erfolgen werden, hat sich zwar nicht erfüllt. Bei den getroffenen Vorsichtsmaßregeln glaubten wir aber auf die Einstellung des Betriebs, die wir hätten anordnen können, verzichten zu dürfen. Dagegen haben wir die nöthigen Vorkehrungen getroffen, um die Gesellschaft zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen anzuhalten. Die Erledigung fällt in's Jahr 1884.

Die auf Ende 1883 bestehenden Konzessionen für noch nicht in Bau genommene Linien sind:

| Eisenbahnen.  | Länge.<br>km. | Vorlage der<br>technischen und finanziellen<br>Ausweise. | Arbeitsbeginn.      | Vollendungstermin.                        |
|---|---------------|--|---------------------|---|
| 1. Rechtsufrige Zürichseebahn . . . . .                                   | 32.3          | *)   | *)                  | *)  |
| 2. Thalweil-Zug . . . . .   | 18.0          | *)   | *)                  | *)  |
| 3. Etzweilen-Schaffhausen . . . . .                                       | 15.0          | *)   | *)                  | *)  |
| 4. Wynenthalbahn . . . . .  | 23.2          | 12. Juni 1884.   | 12. Juni 1884.      | 12. Juni 1887.                            |
| 5. Koblenz-Stein . . . . .  | 26.2          | *)   | *)                  | *)  |
| 6. Bülach Schaffhausen . . . . .  | 25.34         | *)   | *)                  | *)  |
| 7. Urnäsch-Appenzell **) . . . . .  | 10.7          | 1. November 1883.  | 1. November 1883.   | 1. März 1885.                             |
| 8. Langenthal-Wauwyl . . . . .  | 21.0          | 31. Dezember 1885.                                       | 31. Dezember 1885.  | 1. Juli 1888.                             |
| 9. Simplonbahn:<br>Brieg-italienische Grenze . . . . .                    |               | 31. Dezember 1885.                                       | —                   | f Mit Eröffnung der<br>frz. Anschlußbahn. |
| Bouveret - St. Gingolph . . . . .   |               | —  | —                   |   |
| 10. Brünigbahn . . . . .  | 122.6         | 30. Juni 1884.   | 30. September 1884. | 31. März 1887.                            |
| 11. Dielsdorf-Niederweningen . . . . .                                    | 7.33          | *)   | *)                  | *)  |
| 12. Genf-Carouge-Chêne Landesgrenze<br>(und Carouge-Veyrier **) . . . . . | 12.07         | 12. Dezember 1883.                                       | 12. Juni 1884.      | 12. Juni 1889.                            |
| 13. St. Julien-Genf-Fernex . . . . .                                      |               | 31. März 1884.   | 31. Mai 1884.       | 1. Januar 1886.                           |
| 14. Biberbrücke-Brunnen . . . . .   | 23.35         | 23. Juni 1885.   | 1 April 1886.       | 1. Juni 1888.                             |
| 15. Tavannes-Tramelan . . . . .   | 8.86          | 23. Dezember 1884.                                       | 1. Mai 1885.        | 1. Juni 1886.                             |
| 16. Le Pont-Vallorbes . . . . .   | 9.00          | 30. Januar 1884.   | 1. April 1884.      | 31. Dezember 1885.                        |
| 17. Langenthal-Huttwyl . . . . .  | 14.03         | 20. Dezember 1883.                                       | 1. Mai 1884.        | 1. Mai 1885.                              |
| 18. Ponte Tresa-Fornasette . . . . .                                      | 7.30          | 1. Dezember 1883.  | 1. Januar 1884.     | 1. April 1885.                            |
| 19. St. Moritz-Pontresina . . . . .                                       | 7.30          | 1. Juli 1884.  | 1. Juli 1884.       | 1. Juli 1886.                             |
| 20. Les Ponts-Chaux-de-Fonds . . . . .                                    | 16.25         | 9. April 1884.   | 1. Mai 1884.        | 1. Juni 1885.                             |

\*) Die in den Konzessionen und in den Beschlüssen der kantonalen und Bundesbehörden aufgestellten Fristen sind um acht Jahre erstreckt. Soweit unter den Beteiligten eine diesbezügliche Vereinbarung besteht, hat der Bundesrath nach Ablauf des Jahres 1885 zu entscheiden, ob die Nordostbahn wieder genügend erstarkt sei, um den Bau dieser Linien an Hand zu nehmen, und in welcher Reihenfolge dies zu geschehen habe, und er wird dann, unvorgreiflich den gesetzlichen Befugnissen der Bundesversammlung, für jede einzelne Linie den Ausweis- und Baulermin neu festsetzen.

\*\*) Fristverlängerungsgesuch pendent.

## 2. Gesellschaftsstatuten.

Im Berichtjahr sind von der Gesellschaft der Eisenbahn Lausanne-Ouchy, der Emmenthalbahn und der Bodelibahn Statutenrevisionen vorgenommen und uns zur Genehmigung unterbreitet worden. Die an allen drei Orten ausgesprochene Absicht, an der Verwaltung Delegirte der Kantonsregierungen oder von Finanzinstituten Theil nehmen zu lassen, gab angesichts der Vorschriften der Art. 644 und 649 des Obligationenrechts Anlaß zur Beanstandung; in der Art, daß wir uns veranlaßt fanden, die weitere Behandlung bis nach Erledigung des Gesetzesvorschlags über das Rechnungswesen der Eisenbahnen zu verschieben, bei dessen Besprechung in den gesetzgebenden Räten als Art. 6 eine Bestimmung eingeschaltet wurde, welche dem Bundesrath das Recht gibt, wenigstens die Vertretung der Kantone in der Verwaltung der Eisenbahngesellschaften zuzugestehen.

## 3. Finanzausweise. Kautionen.

Finanzausweise wurden im Lauf des Berichtjahres nicht vorgelegt.

An Kautionen waren auf Ende Jahrs vorhanden:

a. bei der Staatskasse, baar:

|                |   |  |
|----------------|---|--|
| Fr. 3,647,670. | — | hinterlegt von der Gotthardbahn,                     |
| „ 250,000.     | — | „ „ „ Seethalbahn,                                   |
| „ 250,000.     | — | „ „ „ S. O. S. (Simplonkaution)                      |
| „ 11,612. 50   |   | „ „ „ S. O. S. (aus Löschung von Pfandobligationen); |

b. beim Pfandbuchführer:

55 Obligationen à Fr. 300 des Anleihens der Berner Jura-  
bahnen, vom 30. November 1875.

## 4. Expropriationen.

Das Verzeichniß der Schätzungskommissionen wurde revidirt und es sind eine Anzahl Stellen, welche durch Tod ihrer frühern Inhaber, infolge eingetretener Inkompatibilität oder aus andern Gründen frei geworden waren, wieder besetzt worden.

Neu bestellt wurden die Schätzungskommissionen für die Bahnunternehmungen Le Pont-Vallorbes, Tramelan-Tavannes und die Regionalbahn im Traversthal.

Besondere Gesuche und Beschwerden in Expropriationssachen sind im Berichtjahre 22 anhängig gemacht worden, von denen wir hervorheben:

Drei Gesuche um Einberufung der Schätzungskommission, denen entsprochen wurde.

Zwei Einsprachen gegen die Abtretungspflicht, von denen die eine als unbegründet und die andere, als noch nicht zur Behandlung reif, abgewiesen wurde.

Im letztern Falle hatte die Schätzungskommission auf Verlangen der Bahngesellschaft die Kautions bestimmt, welche vor Inangriffnahme des Expropriationsobjekts zu leisten sei, sofern dieses vor Erledigung des Verfahrens in Anspruch genommen werden wolle. Der Expropriat faßte diesen Beschluß so auf, daß damit auch die sofortige Abtretung der Rechte selbst bewilligt wäre, und beschwerte sich darüber. Wir antworteten ihm, daß im Falle des Widerspruchs diese Bewilligung nach Artikel 46 des Expropriationsgesetzes vom 1. Mai 1850 nicht Aufgabe der Schätzungskommission, sondern des Bundesrathes sei, und daß, da der rekurrirte Beschluß von einer Besitzeinweisung auch nichts sage und die Bestimmung der Kautions als eine bloß vorläufige Verfügung sich darstelle, welche der Schätzungskommission zustehe, kein Grund zum Einschreiten vorhanden sei.

Zwei Gesuche um Anordnung des außerordentlichen Schätzungsverfahrens, denen entsprochen wurde.

Eine Beschwerde wegen in Folge des Bahnbaues eingetretener Schädigung benachbarten Grundeigenthums.

Wir mußten diese Beschwerde, da es sich nicht um Abtretung von Rechten behufs Ausführung eines öffentlichen Werkes oder um die Erstellung von Vorrichtungen zum Schutze des Beschwerdeführers, sondern um eine Schadensersatzforderung handelte, welche erst nach stattgefunder Bauausführung geltend gemacht wurde, bestehender Praxis gemäß an die kantonalen Gerichte weisen.

## 5. Führung des Eisenbahn-Pfandbuchs.

Neue Verpfändungen haben wir bewilligt:

für ein Anleihen ersten Ranges von Fr. 1,500,000 auf die Arth-Rigibahn;

für ein Anleihen zweiten Ranges von Fr. 600,000 auf dieselbe Unternehmung, wogegen das bis dahin darauf versicherte

Anleihen von 2 Millionen Franken bezahlt und gelöscht worden ist;

für ein Anleihen ersten Ranges auf die neu erstellte Traversthalbahn im Betrage von Fr. 150,000.

Pendent ist das Ende Jahres eingegangene Gesuch der Verwaltung der Gotthardbahn um Bewilligung eines Pfandrechts für ein neues Anleihen von 100 Millionen Franken, welches theils zur Rückzahlung der bestehenden Schulden und theils zu Deckung allfälliger späterer Bedürfnisse bestimmt ist.

Daneben wurden, mit Inbegriff der Titel des abbezahlten Arthrigibahn-Anleihens:

8,598 Obligationen mit dem Lösungsstempel des Pfandbuchführers und

18,112 neue Titel mit dem Vormerk des Pfandbucheintrags versehen.

## 6. Krankenkassen u. s. w.

Den Bahnverwaltungen ist mit Rücksicht auf den oft erst lang nach Neujahr möglichen Abschluß der Bücher gestattet worden, die jährlichen Mittheilungen über den Stand der Kranken-, Unterstützungs- und Pensionskassen, sowie der Baarkautionen ihrer Angestellten mit den jeweiligen längstens im Juni einkommenden Geschäftsberichten einzusenden oder zu verbinden.

Da die westschweizerischen Bahnen fortführen, die der waadtländischen Kantonalbank als Gegenwerth für die Baarkautionen der Angestellten zu übergebenden Effekten als ihr Eigenthum in der Bilanz aufzuführen und sich dagegen als Schuldner für die Kautionen zu bekennen, während die Bank jene Effekten vertragsgemäß als Eigenthum der Angestellten innehaben sollte, so haben wir der Direktion der Westbahnen eröffnet, daß wir ihr Verfahren für unrichtig und unzulässig halten, und verlangt, daß dies Verhältniß in der nächsten Bilanz nach seinem wahren Zustand dargestellt werde. Ferner wurde sie eingeladen, von der Bank eine Erklärung beizubringen, daß dieselbe bereit sei, die den einzelnen Angestellten gutgeschriebenen Baareinzahlungen, in dem von der Bahnverwaltung in ihren periodischen Mittheilungen über den Stand der Kautionen angegebenen Betrag zurückzubezahlen, sobald der Nachweis der Berechtigung zur Rückforderung der Kautiou geleistet sei.

Gleichzeitig wurde die Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen, von der wir schon im letzten Geschäftsbericht zu sagen Gelegenheit nahmen, daß sie sich Conto-Corrent-Guthaben ihrer Angestellten an die Bahnunternehmung als Kautionen verschreiben lasse, eingeladen, dafür zu sorgen, daß diese Conto-Corrent-Guthaben vom Vermögen der Bahngesellschaft ausgeschieden und getrennt verwaltet werden. Auch wurde derselben aufgegeben, den bei der Unterstützungskasse beteiligten Bahnangestellten eine angemessene Mitwirkung namentlich in Hinsicht auf die Placirung des vorhandenen Vermögens der Kasse einzuräumen, wie dies, mit Ausnahme der Vitznauer Rigibahn, sonst bei allen Bahnverwaltungen durchgeführt ist.

Auch die Rigibahn ist zur Aenderung ihrer Krankenkassestatuten in demselben Sinne aufgefordert worden, obgleich im Uebrigen die Ausscheidung des Vermögens der Krankenkasse und der Baarkautionen und die getrennte Verwaltung hier thatsächlich in durchaus genügender Weise durchgeführt sind.

## 7. Bahnbau.

Nachdem im Laufe des Jahres 1882 sämtliche Strecken des reduzierten Netzes der Gotthardbahn nebst der Cenerelinie vollendet und dem Betrieb übergeben worden sind, ist im Bahnbau ein Stillstand eingetreten, in der Art, daß im Berichtjahr neue Bahnen nicht in Angriff genommen wurden.

Die drei während des Jahres 1883 eröffneten Linien haben zusammen eine Baulänge von 52,630 km., und zwar:

- die Seilbahn Territet-Glion 0,599 km.;
- die Regionalbahn Travers-St. Sulpice 9,890 km.;
- und die aargauisch-luzernische Seethalbahn 42,141 km.

Mit diesem Zuwachs beziffert sich die gesammte bauliche und Betriebslänge des schweizerischen Bahnnetzes auf Ende Dezember 1883 wie folgt:

|   | Baulänge.<br>m.  | Betriebslänge.<br>m. |
|---|------------------|----------------------|
| Normalbahnen mit Lokomotivbetrieb<br>(abzüglich der im Ausland gelegenen<br>Strecken) . . . . . | 2,661,980        | 2,702,128            |
| Spezialbahnen mit Lokomotivbetrieb .  | 81,790           | 82,641               |
| Drahtseilbahnen . . . . .   | 3,386            | 2,714                |
| Tramways . . . . .  | 22,504           | 22,504               |
| Ausländische Bahnen in der Schweiz  | 57,530           | 63,497               |
| <b>Total</b>  | <b>2,827,190</b> | <b>2,873,484</b>     |

Zur Vorlage und Genehmigung gelangten im Berichtjahr:

- 1) sämtliche Baupläne für die Regionalbahn Travers-St. Sulpice, sowie einige noch rückständige Projekte der übrigen Bau-  
linien, nebst Abänderungen bereits genehmigter Pläne;
- 2) Pläne für Stationserweiterungen oder Abänderungen von  
Stationsanlagen (60 Vorlagen);
- 3) verschiedene anderweitige Bauvorlagen, wie für Erstellung  
neuer Wärterhäuser, Umbau von Brücken etc. (18 Vorlagen);
- 4) Zeichnungen für neue Lokomotiven (Vereinigte Schweizer-  
bahnen) und Wagen (Schweizerische Centralbahn).

Neue Verbindungsgeleise zwischen gewerblichen  
Etablissements und schweizerischen Bahnlinien  
wurden nach erfolgter Genehmigung der bezüglichen Vorlagen sechs  
erstellt, nämlich:

- von der Papierfabrik Perlen zur Station Gisikon;
- zwischen einem Magazin Lambelet und dem Bahnhof Neuenburg;
- zwischen der Düngerefabrik der Société vaudoise und der Station  
Renens;
- „ „ Sägerei Revaclier etc. und der Station Allaman;
- „ „ Fabrik Nestle und der Station Chavornay;
- „ „ Liegenschaft Baumeister Abt und dem Central-  
bahnhof Basel.

### Kontrolle des Bahnzustandes.

In Folge der von uns unterm 8. September v. J. erlassenen  
neuen Verordnung über die Obliegenheiten der Kontrol-  
ingenieure wurde der Amtssitz von 4 der letzteren verlegt und zwar  
derjenige für die Westgruppe (Suisse Occidentale-Simplon etc.) nach

Lausanne, derjenige für die Nordostgruppe (Nordostbahn etc.) nach Zürich, derjenige für die Ostlinien (Vereinigte Schweizerbahnen etc.) nach St. Gallen und derjenige für die Gotthardbahn nach Luzern. Diese Maßnahme ermöglichte, dem äußern Dienst, d. h. der unmittelbaren Beaufsichtigung des Bahnzustandes eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden, in der Art, daß im Laufe des Berichtjahres durchschnittlich eine dreimalige eingehendere Untersuchung des ganzen Bahnnetzes stattgefunden hat, abgesehen von Spezialuntersuchungen einzelner wichtigerer Objekte und kürzerer Strecken, sowie von zahlreichen Augenscheinen aus Anlaß von Unfällen und andern Vorkommnissen. Im Ganzen wurden 6435 km. Bahn zu Fuß begangen und inspiziert.

In dieser Zahl ist nicht inbegriffen die besondere Kontrollirung der Geleise in Bezug auf deren Spurweite und Höhenlage mittelst des Dormmüller'schen Geleismessers. Diese Verifikation, über deren Werth wir uns im letztjährigen Geschäftsbericht ausgesprochen, wurde auch im Jahr 1883 fortgesetzt, und es beträgt die Länge der in dieser Weise verifizirten Bahnstrecken 1285 km. oder 43% der Gesamtlänge.

An vielen größern Brücken wurden Flexionsbeobachtungen, in der Regel verbunden mit einer Detailuntersuchung aller Konstruktionstheile, veranstaltet.

Auch ist vom Departement die Frage studirt und sind die Bahnverwaltungen zur Vernehmlassung darüber eingeladen worden, in welcher Weise die Schutzvorkehrungen gegen die Folgen von Entgleisungen auf Bahnbrücken vervollkommenet werden könnten.

Was den Bahnunterhalt betrifft, so können wir wiederholen, was schon im vorjährigen Geschäftsbericht gesagt wurde, daß derselbe im großen Ganzen von den Bahnverwaltungen gut besorgt wird. Auch ist anzuerkennen, daß diese den von der staatlichen Aufsichtsbehörde behufs Beseitigung vorhandener Mängel erlassenen Anordnungen im Allgemeinen die gehörige Aufmerksamkeit schenken und auf die Anregungen eingehen, welche ihnen gemacht werden; in einzelnen Fällen freilich nicht, ohne daß vorher versucht worden wäre, die erhobenen Ausstellungen abzuschwächen oder das Bedürfniß neuer Einrichtungen in Abrede zu stellen.

So wurde z. B. den Forderungen, welche wir durch das im letzten Geschäftsbericht erwähnte Kreisschreiben vom 14. Oktober v. J. zur Erhöhung der Betriebssicherheit an die Bahnen gestellt hatten, von verschiedenen Verwaltungen widersprochen. Wir ordneten hierauf konferenzielle Besprechungen an, welche dahin schlossen, daß unsere Postulate grundsätzlich als berechtigt anerkannt wurden.

Ein volles Einverständniß wurde erzielt mit Bezug auf die Blocksignale zur Regulirung des Abstandes der sich folgenden Züge, in der Art, daß solche Signale überall da zur Anwendung kommen sollen, wo auf den gleichen Geleisen fahrplanmäßige Züge in kürzeren Zeitabständen als 10 Minuten in derselben Richtung verkehren, wobei die gewöhnlichen Bahnstationen als Blockstationen betrachtet werden sollen, sobald die Anordnung besteht, daß zwischen zwei solchen Stationen nie mehr als ein Zug auf dem nämlichen Geleise sich befinden dürfe. Hinsichtlich der Glockensignale zur Kenntnißgabe der Annäherung von Zügen erklärten die Bahnverwaltungen sich damit einverstanden, daß dieselben auf einspurigen Bahnen mit starkem Verkehr, besonders wenn starke Steigungen, zahlreiche Straßenübergänge à niveau und öftere Spezialzüge vorkommen, sich empfehlen. Dagegen wurde in der Richtung, ob und wie solche Signale von der Linie aus zu geben seien, den Verwaltungen ein Jahr zu weiteren Studien eingeräumt. Abgesehen hievon wurden mit Rücksicht auf den intensiven Verkehr, der von Basel aus über den Gotthard sich bewegt, die Centralbahn und die Gotthardbahn eingeladen, ohne weiteres die in der Glockensignalarreihe Basel-Luzern und Immensee-Chiasso und Pino noch bestehenden Lücken bald auszufüllen. Ebenso anerkannten die Bahnen nun die Wünschbarkeit der Einführung der solidarischen Verbindung der Weichen mit den Deckungssignalen für alle Bifurkationen und Niveaureuzungen, sowie für gewisse Kreuzungsstationen. Im Jahre 1883 sind zwar mit diesen Sicherheitseinrichtungen nur die Stationen Pratteln, Wylerfeld, Cadenazzo und der Anschluß eines Fabrikgeleises in Renens versehen worden; andere Verriegelungen, welche von der Aufsichtsbehörde längst schon verlangt wurden, z. B. in Dailens, Lausanne, Luzern, Rothkreuz, stehen noch aus. Wir zweifeln aber nicht daran, daß die auch in dieser Richtung begonnenen ernstlichen Studien die Bahnverwaltungen zur Würdigung des hohen Werthes dieser Einrichtungen führen werden. Ueber die in der Konferenz ebenfalls behandelten neuen Bremsrichtungen enthält der Titel „Rollmaterial“ einläßliche Mittheilungen.

Die Spezialbahnen wurden von den im Cirkular vom 14. Oktober aufgestellten Forderungen entlastet, so weit sie nachweisen konnten, daß die einfachern Verhältnisse, unter denen sie stehen, das gestatten.

Andere Verhältnisse gibt es, wo die Bahnverwaltungen nicht in der Lage sind, von sich aus alle Vorkehrungen zu treffen, welche die Aufsichtsbehörden für die Sicherung der Bahnanlage und des Betriebs für nöthig erachten. Wir haben hier die Be-

drohungen im Auge, welchen einige Bahnstrecken durch bedeutende Wasserläufe ausgesetzt sind. Die daherigen Schäden waren zwar im Berichtjahr nicht gerade bedeutend; sie beschränkten sich auf die Folgen der ausnahmsweisen Wassergröße bei Granges im Rhonethal. Wir haben die Bahnverwaltung angehalten, die zur Sicherung des Bahndammes erforderlichen Vorkehrungen vorzunehmen; eine ausgiebigere Abhülfe liegt aber in einer gehörigen Erhaltung der Rhoneverbauungen und der damit zusammenhängenden Korrekionsarbeiten an den Zuflüssen. Der Kanton Wallis ist denn auch eingeladen worden, seine Mitwirkung zur abschließlichen Hebung der Bahngefährdung eintreten zu lassen.

Bedeutender noch ist die Bedrohung der Gotthardbahn durch den verwilderten Lauf des Tessin und durch die in denselben mündende Verzasca auf den Strecken von Giubiasco einerseits bis Magadino und bis gegen Gordola auf der andern Seite. Hier kann nur eine durchgreifende Gewässerkorrektur helfen; alle Anstrengungen, zu denen wir die Gotthardverwaltung verhalten können, werden ohne die gleichzeitige planmäßige Korrektur des Flußlaufes im ganzen gefährdeten Gebiet Flickwerk bleiben; und wir können nicht umhin, an dieser Stelle dem Wunsch wiederholt Ausdruck zu geben, daß der Kanton Tessin nicht länger zögern möchte, diese Korrektur, die ja in erster Linie in eminentester Weise den Interessen des Tessinthaales dient, an die Hand zu nehmen.

Von anderer Natur ist der Schaden und die Gefahr, welche aus der unmittelbaren Nachbarschaft des Zürichsee's der Stationsanlage in Horgen erwachsen ist, wo eine neue Versenkung des Seeufers stattgefunden hat. Hier ist es allein die Bahngesellschaft, welche für die Sicherung des Verkehrs aufzukommen hat. Da eine definitive Konsolidirung der Bahnhofverhältnisse einläßliche Studien erfordert, so haben wir uns vorerst darauf beschränken müssen, der Nordostbahn in Hinsicht auf den Weiterbetrieb die weitgehendsten Vorkehrungen aufzugeben.

Von den Entschlüssen der Bahnen, welche auf die Konsolidirung ihrer Anlagen Bezug haben, heben wir namentlich hervor, daß nach dem Beispiel der Centralbahn nun auch die Westschweizerischen Bahnen und die Nordostbahn für die künftigen Geleiseerneuerungen das System der eisernen Schwellen adoptirt haben, mit welchen auf der Gotthardbahn ebenfalls ein kleiner Anfang gemacht ist. Die Resultate des ganz eisernen Oberbaues waren bisher befriedigend, und wir theilen die Hoffnung, daß derselbe auch ökonomische Vortheile für die Verwaltungen im Gefolge haben werde.

Betreffend die Auswechslung der Schienen und Schwellen wiederholen wir die schon 1882 angebrachten Bemerkungen: daß die Ersetzung der ersteren regelmäßiger vor sich geht und auch leichter zu kontrolliren ist, als der Ersatz der hölzernen Schwellen, welcher hie und da hinter den gestellten Anforderungen zurückbleibt.

In den Schienenbefestigungsmitteln sind einige fortschrittliche Aenderungen zu verzeichnen, so die Einführung von Federringen, welche die Festigkeit der Laschenbolzen erhöhen und die versuchsweise Ersetzung der Schienenägel durch Schienenschrauben.

Ueber den Stand des Oberbaues im Allgemeinen, d. h. über das Verhältniß der verschiedenen Arten von Schwellen und Schienen auf Ende 1883, sowie über die im Berichtjahr ausgewechselten Quantitäten gibt für die 6 Hauptbahnen die nachfolgende Tabelle Aufschluß:

|  | Schienen |      | Schwellen |      | Weichen |      | Kreuzungen |      |
|--|----------|------|-----------|------|---------|------|------------|------|
|  | 1882     | 1883 | 1882      | 1883 | 1882    | 1883 | 1882       | 1883 |
|  | %        | %    | %         | %    | %       | %    | %          | %    |
| Suisse Occidentale und Simplon . . . . .         | 4.8      | 3.7  | 6.3       | 4.9  | 3.6     | 3.7  | 2.8        | 4.3  |
| Nordostbahn . . . . .                            | 4.9      | 4.3  | 6.1       | 7.3  | 3.5     | 1.6  | 3.8        | 2.1  |
| Jura-Bern-Luzern-Bahn                            | 4.1      | 4.4  | 6.1       | 5.5  | 3.5     | 2.3  | 3.8        | 1.9  |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .             | 3.4      | 4.0  | 7.5       | 8.3  | 4.3     | 1.8  | 2.4        | 3.5  |
| Centralbahn . . . . .                            | 2.8      | 3.7  | 5.2       | 8.2  | 2.3     | 2.3  | 4.0        | 3.6  |
| Gotthardbahn . . . . .                           | —        | 1.8  | —         | 2.3  | —       | 26.5 | —          | 0.9  |
| Durchschnitt                                     | 4.3      | 3.7  | 5.4       | 6.3  | 3.4     | 4.0  | 3.7        | 2.8  |
| Davon Stahlschienen u. Eichenschwellen . . . . . | 3.6      | 3.5  | 3.2       | 3.3  |         |      |            |      |
| Eisenschwellen . . . . .                         |          |      | 0.5       | 1.3  |         |      |            |      |
| Eisenschienen u. Weichholzschwellen . . . . .    | 0.7      | 0.2  | 2.2       | 2.5  |         |      |            |      |

Noch erwähnen wir anerkennend den Bau einer Anzahl neuer Bahnwärterhäuser an der Linie der Vereinigten Schweizerbahnen und der Berner Jurabahnen, mit dem Zweck, die vorher bestandenen einfachen Buden in der Art zu ersetzen, daß die Bahnwärter in den neuen Gebäuden zugleich angemessene Wohnung für sich und ihre Familien finden.

Eine Anzahl Kettenbarriären, welche Art der Straßenabschließung wiederholt zu Unfällen Veranlassung gegeben hat, wurde durch solidere Schranken ersetzt.

Betreffend die Bahnbewachung gaben die Marschpläne, welche von den Verwaltungen seit dem Jahre 1882 eingeliefert werden müssen, zu manchen Erörterungen und Anordnungen Anlaß, sofern an Hand derselben namentlich auch die zulässigen Maxima für die eigentliche Arbeitszeit und für die tägliche Präsenzzeit des Personals ermittelt werden können. Wir geben zu, daß auf der Centralbahn, der Gotthardbahn und theilweise auch bei der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen das Bestreben vorhanden ist, eine dem Verkehr und den Bahnverhältnissen entsprechende Bahnbewachung durchzuführen, und daß auch auf den übrigen Bahnen in neuerer Zeit diesem Theil des Dienstes eine vermehrte Beachtung zugewendet wird.

Ein Gesuch der Emmenthalbahn betreffend Vereinfachungen in der Bahnbewachung wurde in dem Sinn gut geheißen, daß in der Nähe unbewachter Bahnübergänge die Fahrgeschwindigkeit der Züge zu mäßigen ist, damit nöthigenfalls auf kurze Distanzen Halt gemacht werden kann.

Für Unterhalt und Aufsicht der Bahn wurden per Bahnkilometer von den sechs Hauptbahnen verwendet:

|              | S.O.S. | N.O.B. | J.B.L. | S.C.B. | V.S.B. | G.B. | Mittel. |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|------|---------|
|              | Fr.    | Fr.    | Fr.    | Fr.    | Fr.    | Fr.  | Fr.     |
| Im Jahr 1881 | 3385   | 2805   | 3105   | 2750   | 4509   | 1593 | 3411    |
| „ „ 1882     | 3552   | 3061   | 3251   | 3217   | 4501   | 2597 | 3827    |

An Personal waren auf den nämlichen Bahnen beim Unterhalt und der Bahnaufsicht per Bahnkilometer beschäftigt:

| Hauptbahnen.                  | Beamte und Angestellte |            |            |            | Arbeiter im Taglohn |            |            |            | Zusammen   |            |            |            |
|-------------------------------|------------------------|------------|------------|------------|---------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|                               | 1882                   |            | 1883       |            | 1882                |            | 1883       |            | 1882       |            | 1883       |            |
|                               | männliche.             | weibliche. | männliche. | weibliche. | männliche.          | weibliche. | männliche. | weibliche. | männliche. | weibliche. | männliche. | weibliche. |
| Suisse Occidentale u. Simplon | 0.97                   | 0.56       | 0.95       | 0.57       | 0.17                | —          | 0.27       | —          | 1.14       | 0.56       | 1.22       | 0.57       |
| Nordostbahn . . . . .         | 0.61                   | 0.06       | 0.63       | 0.06       | 0.80                | —          | 0.73       | —          | 1.41       | 0.06       | 1.37       | 0.06       |
| Jura-Bern-Luzern-Bahn .       | 0.69                   | —          | 0.74       | —          | 0.19                | 0.51       | 0.20       | 0.51       | 0.89       | 0.51       | 0.94       | 0.51       |
| Centralbahn . . . . .         | 0.89                   | 0.15       | 0.83       | 0.2        | 0.60                | —          | 0.84       | —          | 1.49       | 0.15       | 1.66       | 0.2        |
| Vereinigte Schweizerbahnen    | 0.87                   | —          | 0.88       | —          | 0.89                | —          | 0.92       | —          | 1.76       | —          | 1.81       | —          |
| Gotthardbahn . . . . .        | 1.28                   | —          | 1.20       | 0.42       | 1.64                | 0.43       | 1.35       | —          | 2.92       | 0.43       | 2.56       | 0.42       |
| Mittel                        | 0.80                   | 0.19       | 0.83       | 0.22       | 0.51                | 0.07       | 0.66       | 0.07       | 1.31       | 0.26       | 1.49       | 0.29       |

### Kontrolle des Betriebsmaterials.

Für die im Berichtjahr eröffneten neuen Linien wurden angeschafft:

- 6 Lokomotiven,
- 14 Personenwagen und
- 40 Gepäck- und Güterwagen.

Außerdem vermehrten die Schweizerische Centralbahn ihr Rollmaterial um 4 neue Lokomotiven und 40 Lastwagen, die Gotthardbahn um 26 Güterwagen.

Mit Hinzurechnung dieser Neuanschaffungen ist der Gesamtbestand des Rollmaterials der schweizerischen Eisenbahnen auf 1. Januar 1884 folgender:

|                    |     |        |                                |
|--------------------|-----|--------|--------------------------------|
| 612 Lokomotiven    | mit | 1,537  | Triebachsen,                   |
| 1886 Personenwagen | "   | 4,308  | Achsen und 81,726 Sitzplätzen, |
| 8970 Lastwagen     | "   | 92,384 | Tonnen Tragkraft.              |

Hinsichtlich der Zugehörigkeit dieses Materials zu den einzelnen Bahngesellschaften verweisen wir auf die Betriebsstatistik.

Die Lokomotiven der schweizerischen Bahnen befinden sich im großen Ganzen in einem guten Zustande. Der Dienst der Werkstätten und der Zugförderung ist, besonders bei den Hauptbahnen, im Allgemeinen gut organisirt, und der Revision und Instandhaltung der Motoren wird viel Aufmerksamkeit geschenkt. Immerhin können wir die Thatsache nicht mit Stillschweigen übergehen, daß die Inspektionen von 1883 in den Depots einer größern Gesellschaft eine verhältnißmäßig bedeutende Anzahl von Maschinen und Tendern mit reparaturbedürftigen Rädern konstatiert haben. Die Gesellschaft ist selbstverständlich zum sofortigen Ersatz der betriebsgefährlichen Stücke aufgefordert worden.

Noch weniger befriedigte der Zustand der Motoren bei einigen Lokalbahnen. Die Bahnkontrolle war hier veranlaßt, ungenügende Reparaturen und die unzureichende Instandhaltung der Lokomotiven überhaupt zu rügen. In einem Fall haben wir die nachträgliche Beibringung des sonst überall vorhandenen Schirms vor dem Führerstand verlangen müssen.

Die Kontrolle der Druckproben und innern Revisionen der Lokomotivkessel fand in üblicher Weise statt.

Wenn auch, wie nachstehende Prozentzahlen zeigen, einzelne Verwaltungen noch Rückstände aufweisen, so stellen sich doch auch hier mehr und mehr normale Zustände ein.

## Rückstände am 31. Dezember 1883.

|                                | Motoren-<br>Park. | Rückständige<br>Pressungen. | Rückständige<br>innere<br>Revisionen. |
|--------------------------------|-------------------|-----------------------------|---------------------------------------|
| Suisse Occidentale und Simplon | 105               | 25 %                        | 45 %                                  |
| Jura-Bern-Luzern-Bahn . . .    | 67                | 16 %                        | 9 %                                   |
| Nordostbahn . . . . .          | 150               | 11 %                        | 10 %                                  |
| Centralbahn . . . . .          | 97                | 10 %                        | 15 %                                  |
| Gotthardbahn . . . . .         | 81                | 7 %                         | 10 %                                  |
| Vereinigte Schweizerbahnen .   | 59                | —                           | —                                     |

Von den alten Lokomotivkesseln, welche im Jahr 1883 auf den schweizerischen Bahnen kursirten, wurden 122 Stück oder 20.6 % einer Druckprobe unterworfen, gegenüber 134 Stück oder 24.6 % im Vorjahr. Neu in Dienst gesetzt und vorschriftsgemäß geprüft wurden die Kessel der oben erwähnten neu angeschafften Lokomotiven.

Bei den 6 Hauptbahnen stellt sich das Prozentverhältniß der im Berichtjahre geprüften oder durch neue ersetzten Lokomotivkessel zur Gesamtzahl der Maschinen wie folgt:

|                                  | Druckproben.<br>% | Durch neue Kessel<br>ersetzt.<br>% |
|----------------------------------|-------------------|------------------------------------|
| Gotthardbahn . . . . .           | 7.4               | —                                  |
| Suisse Occidentale und Simplon . | 19.0              | 1.0                                |
| Jura-Bern-Luzern-Bahn . . . . .  | 19.1              | 2.8                                |
| Nordostbahn . . . . .            | 21.4              | 0.6                                |
| Centralbahn . . . . .            | 34.7              | —                                  |
| Vereinigte Schweizerbahnen .     | 37.8              | —                                  |

Die wichtigsten Durchschnittswerthe der gesammelten Daten betreffend die gepreßten Lokomotivkessel der 6 Hauptbahnen sind aus folgender Tabelle ersichtlich:

**Durchschnittswerthe der im Jahr 1883 gepreßten alten Lokomotivkessel.**

| Hauptbahnen.                   | Anzahl Kessel. | Dienstalter.     | Totalparcours seit Indienstsetzung im Durchschnitt. | Zeitraum zwischen den letzten zwei Proben. | Totalparcours zwischen den letzten zwei Proben im Durchschnitt. | Arbeitsdruck. | Probedruck. |
|--------------------------------|----------------|------------------|---|--|---|---------------|-------------|
|                                |                | Jahre u. Monate. | km.   | Jahre und Monate.                          | km.   | Atmosph.      | Atmosph.    |
| Suisse Occidentale und Simplon | 20             | 16.8             | 446,875   | 4.4  | 134,437   | 8.9           | 13.2        |
| Jura-Bern-Luzern-Bahn . . .    | 11             | 14.9             | 337,553   | 4.10                                       | 113,628   | 8.9           | 13.2        |
| Nordostbahn . . . . .          | 31             | 9.3              | 246,431   | 3.2  | 86,144  | 10.5          | 15.6        |
| Gotthardbahn . . . . .         | 6              | 9.2              | 181,462   | 2.10                                       | 80,793  | 10            | 15          |
| Centralbahn . . . . .          | 32             | 8.3              | 185,728   | 4.5  | 104,812   | 10            | 15          |
| Vereinigte Schweizerbahnen .   | 22             | 7.5              | 172,304   | 3.3  | 79,423  | 10.1          | 18.4        |
| Total Kessel                   | 122            |                  |   |  |   |               |             |

Die Zahl der im Jahr 1883 vorgenommenen innern Untersuchungen von Lokomotivkesseln beträgt 90 oder 15.2 %, gegen 73 oder 12.2 % im Vorjahr.

Das Prozentverhältniß dieser Revisionen zu der Gesamtzahl der Lokomotiven stellt sich bei den 6 Hauptbahnen wie folgt:

|  |        |
|--|--------|
| Gotthardbahn . . . . .                   | 3.4 %  |
| Suisse Occidentale und Simplon . . . . . | 8.5 %  |
| Jura-Bern-Luzern-Bahn . . . . .          | 13.4 % |
| Nordostbahn . . . . .                    | 17.3 % |
| Centralbahn . . . . .                    | 20.6 % |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .     | 25.4 % |

Die Revisionen geben im Allgemeinen eben so wenig wie die Druckproben zu besondern Bemerkungen Anlaß.

Aus nachstehender Tabelle sind die Durchschnittswerthe der inwendig untersuchten Lokomotivkessel ersichtlich:

**Durchschnittswerthe der im Jahre 1883 inwendig untersuchten Lokomotivkessel.**

| Hauptbahnen.                     | Anzahl Kessel. | Dienstalter.      | Totalparcours seit Indienstsetzung im Durchschnitt. | Zeitraum zwischen den letzten Untersuchungen. | Totalparcours zwischen den letzten Untersuchungen im Durchschnitt. |
|----------------------------------|----------------|-------------------|---|---|--|
|                                  |                | Jahre und Monate. | km.   | Jahre und Monate.                             | km.  |
| Suisse Occidentale und Simplon . | 9              | 15.1              | 411,179   | 13.0  | 344,502  |
| Jura-Bern-Luzern-Bahn . . . .    | 9              | 12.10             | 296,426   | 7.1   | 177,526  |
| Gotthardbahn . . . . .           | 3              | 9.2               | 214,609   | 9.2   | 214,609  |
| Centralbahn . . . . .            | 20             | 9.0               | 211,377   | 9.0   | 211,377  |
| Nordostbahn . . . . .            | 26             | 8.6               | 262,740   | 6.6   | 187,773  |
| Vereinigte Schweizerbahnen . .   | 15             | 7.0               | 186,557   | 4.4   | 111,592  |
| Total Kessel                     | 82             |                   |   |   |  |

## Revisionen und Pressungen vom 1. Januar bis 31. Dezember 1883.

458

| Ordnungsnummer. | Bahngesellschaft.                    | Reklamirt |          | Erledigt |          | Rückständig |          | Ohne Reklamation erledigt |          | Total erledigt |          |
|-----------------|--------------------------------------|-----------|----------|----------|----------|-------------|----------|---------------------------|----------|----------------|----------|
|                 |                                      | Revision  | Pressung | Revision | Pressung | Revision    | Pressung | Revision                  | Pressung | Revision       | Pressung |
|                 | <i>I. Normalbahnen.</i>              |           |          |          |          |             |          |                           |          |                |          |
| 1.              | Suisse Occidentale und Simplon       | 17        | 44       | 6        | 13       | 11          | 31       | 3                         | 9        | 9              | 22       |
| 2.              | Nordostbahn . . . . .                | 26        | 11       | 9        | 8        | 17          | 3        | 17                        | 24       | 26             | 32       |
| 3.              | Jura-Bern-Luzern-Bahn . . . . .      | 8         | 15       | 2        | 4        | 6           | 11       | 7                         | 9        | 9              | 13       |
| 4.              | Centralbahn . . . . .                | 27        | 20       | 12       | 8        | 15          | 12       | 8                         | 28       | 20             | 36       |
| 5.              | Vereinigte Schweizerbahnen . . . . . | —         | 5        | —        | 5        | —           | —        | 15                        | 17       | 15             | 22       |
| 6.              | Gotthardbahn . . . . .               | 13        | 10       | 3        | 5        | 10          | 5        | —                         | 20       | 3              | 25       |
| 7.              | Tößthalbahn . . . . .                | —         | —        | —        | —        | —           | —        | 1                         | 1        | 1              | 1        |
| 8.              | Emmenthalbahn . . . . .              | —         | —        | —        | —        | —           | —        | 1                         | —        | 1              | —        |
| 9.              | Wädensweil-Einsiedeln . . . . .      | —         | —        | —        | —        | —           | —        | —                         | —        | —              | —        |
|                 | <i>I. Total der Normalbahnen</i>     | 91        | 105      | 32       | 43       | 59          | 62       | 52                        | 108      | 84             | 151      |
|                 | <i>II. Total der Spezialbahnen</i>   | 6         | —        | 2        | —        | 4           | —        | 4                         | 15       | 6              | 15       |
|                 | <b>Zusammen</b>                      | 97        | 105      | 34       | 43       | 63          | 62       | 56                        | 123      | 90             | 166      |
|                 |                                      |           |          |          |          |             |          | Im Vorjahr                |          | 73             | 177      |

Mit Rücksicht darauf, daß der periodischen Revision der Eisenbahnwagen seitens der Bahnverwaltungen nicht immer die nöthige Aufmerksamkeit geschenkt werde, und daß namentlich die Zeitabstände zwischen der einen und der andern Revision zu groß seien, wurden durch Cirkular vom 2. Juli die Bahngesellschaften eingeladen, ihren Wagen in der angedeuteten Beziehung größere Sorgfalt zuzuwenden und die Revisionen regelmäßig und in gehöriger Weise vorzunehmen.

Die Frage der Einführung von kontinuierlichen Bremsen für die Personenzüge der schweizerischen Bahnen beschäftigte unser Eisenbahndepartement in hervorragender Weise. Während kontinuierliche Bremsen im Ausland, namentlich für die Schnellzüge, schon seit längerer Zeit im Gebrauch sind, hatten bis Ende 1883 erst die Gotthardbahn, die Centralbahn, die Jura-Bern-Luzern-Bahn und einige Lokalbahnen Proben damit gemacht. Auf allen übrigen Bahnen ist ausschließlich noch die vom Zugsbegleitungspersonal zu bedienende Handbremse im Gebrauch; während die kontinuierliche Bremse mit fast gleichmäßiger und gleichzeitiger Wirkung auf die sämtlichen Wagen des Zuges von der Lokomotive aus bedient wird. Auch diese Frage wurde den bereits erwähnten konferenziellen Besprechungen unterstellt, im Anschluß an welche einige Probefahrten unter Benützung der Systeme Heberlein und Hardy, sowie einer von Herrn Maschinenmeister Klose der Vereinigten Schweizerbahnen erstellten neuen Konstruktion statthatten. Diese Verhandlungen schlossen damit, daß die Konferenz die Einführung kontinuierlicher Bremsen als wünschenswerth erklärte für Züge, welche verkehren:

- auf Steigungen bis 15<sup>0</sup>/<sub>00</sub> mit einer Schnelligkeit von 60 km. und mehr per Stunde;
- „ „ von 15—20<sup>0</sup>/<sub>00</sub> mit einer Schnelligkeit von 50 km. und mehr;
- „ „ von 21<sup>0</sup>/<sub>00</sub> und darüber mit 45 km. und mehr Fahrgeschwindigkeit.

Ferner wurde die Anregung eines einheitlichen Vorgehens in der Angelegenheit, wenn auch nicht die absolute Durchführung eines Systems, unter Rücksichtnahme auf die Anschlüsse an auswärtige Bahnen, von den Vertretern mehrerer Verwaltungen anerkannt.

In Betracht des relativ noch geringen Umfanges der bisher nur auf drei schweizerischen Hauptbahnen gesammelten Erfahrungen mit kontinuierlichen Bremsen, sowie mit Rücksicht auf das erst jetzt neu auftauchende System Klose, wurde indessen die Frage des einheitlichen Vorgehens noch nicht spruchreif erachtet. Im Allgemeinen

war man der Ansicht, erst etwa nach Jahresfrist und nach weitem Versuchen und Erfahrungen neuerdings zu Verhandlungen zusammenzutreten.

Unser Eisenbahndepartement hat sich dieser Ansicht angeschlossen, unter dem Vorbehalt, die Angelegenheit durch eine Schlußnahme des Bundesraths im Sinne der zwangsweisen Einführung der kontinuierlichen Bremsen zu erledigen, wenn die Bahnverwaltungen zu keiner Verständigung gelangen könnten.

Der Nutzen einer Kontrolirung der Zugsgeschwindigkeit wird in neuerer Zeit immer mehr erkannt. Bezügliche Kontaktapparate, mittelst welcher alle Züge, die gewisse Punkte der Bahn passiren, auf einem sich abwickelnden Papierstreifen in einem Stationsbureau markirt werden, wurden auf einer weitem Strecke der Jurabahn erstellt, nämlich zwischen Biel und Reuchenette.

Im November 1883 waren bei den Hauptbahnen folgende Kohlenvorräthe vorhanden:

|  |        |        |
|--|--------|--------|
| Suisse Occidentale und Simplon . . . . . | 6,900  | Tonnen |
| Nordostbahn . . . . .                    | 6,800  | „      |
| Jura-Bern-Luzern-Bahn . . . . .          | 5,100  | „      |
| Schweizerische Centralbahn . . . . .     | 7,900  | „      |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .     | 3,900  | „      |
| Gotthardbahn . . . . .                   | 11,200 | „      |

Total . 41,800 Tonnen.

Der Jahresbedarf an Kohlen für den Betrieb der Hauptbahnen ist ungefähr 120,000 Tonnen.

Nach den Mittheilungen der Bahnverwaltungen sind im Jahr 1883 vorgekommen:

2 Achsenbrüche und  
28 Bandagenbrüche,  
wovon 1 Achsenbruch und 15 Bandagenbrüche auf schweizerische Fahrzeuge fallen. Außer einer Entgleisung, einigen Zugverspätungen und unerheblichen Beschädigungen der Geleise haben diese Vorfälle keine weitem Folgen gehabt.

Beim Fahrdienst (Traktion) und in den Werkstätten wurden per Bahnkilometer verwendet:

Beim Fahrdienst (Traction) und in den Werkstätten waren per Bahnkilometer beschäftigt:

| Hauptbahnen.                   | Beamte und Angestellte |            |            |            | Arbeiter im Taglohn |            |            |            | Zusammen   |            |            |            | Hievon waren in Werkstätten beschäftigt |            |            |            |
|--------------------------------|------------------------|------------|------------|------------|---------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|---|------------|------------|------------|
|                                | 1882                   |            | 1883       |            | 1882                |            | 1883       |            | 1882       |            | 1883       |            | 1882                                    |            | 1883       |            |
|                                | männliche.             | weibliche. | männliche. | weibliche. | männliche.          | weibliche. | männliche. | weibliche. | männliche. | weibliche. | männliche. | weibliche. | männliche.                              | weibliche. | männliche. | weibliche. |
| Suisse Occidentale und Simplon | 0.52                   | 0.02       | 0.54       | 0.02       | 0.50                | —          | 0.50       | —          | 1.02       | 1.02       | 1.03       | 0.02       | ?                                       | ?          | 0.50       | —          |
| Nordostbahn                    | 0.47                   | —          | 0.49       | —          | 0.84                | 0.006      | 0.86       | —          | 1.31       | 0.006      | 1.35       | —          | 0.57                                    | 0.003      | 0.65       | —          |
| Jura-Bern-Luzern-Bahn          | 0.39                   | —          | 0.39       | —          | 0.68                | 0.006      | 0.70       | 0.003      | 1.08       | 0.006      | 1.10       | 0.003      | 0.68                                    | —          | 0.48       | 0.03       |
| Centralbahn                    | 0.60                   | —          | 0.60       | —          | 1.71                | 0.01       | 1.76       | 0.01       | 2.31       | 0.01       | 2.36       | 0.01       | 1.83                                    | —          | 1.50       | —          |
| Vereinigte Schweizerbahnen     | 0.32                   | —          | 0.33       | —          | 0.84                | —          | 0.91       | 0.009      | 1.16       | —          | 1.25       | 0.009      | 0.66                                    | —          | 0.72       | —          |
| Gotthardbahn                   | 0.48                   | —          | 0.60       | —          | 0.80                | —          | 1.40       | —          | 1.28       | —          | 2.00       | —          | 0.48                                    | —          | 0.50       | —          |
| Mittel                         | 0.47                   | 0.001      | 0.49       | 0.004      | 0.87                | 0.005      | 0.95       | 0.004      | 1.34       | 0.01       | 1.44       | 0.008      | ?                                       | ?          | 0.66       | 0.03       |

Die Diensttheilung des Maschinenpersonals ist vielfach noch eine das Personal zu sehr anstrengende, und wenn auch im Allgemeinen ein allmäliger Fortschritt zum Besseren nicht zu verkennen ist, so kam doch bei Prüfung und Kontrollirung der dahergigen Verhältnisse das Departement auch im Berichtjahre wiederholt in den Fall, einzelne Bahnverwaltungen zur Abhülfe von auffallenden Uebelständen, und zur Einführung einer humanern, auf die Kräfte der Angestellten und damit auf die Sicherheit des Bahnbetriebs mehr Rücksicht nehmenden Diensttheilung aufzufordern.

### Verschiedenes.

Darstellungen nach Vollendung des Baues. — Die in Art. 18 des Eisenbahngesetzes vorgesehenen Katasterpläne etc. wurden eingeschickt für die Einmenthalbahnstrecke Burgdorf-Langnau, die Waldenburgerbahn und die Simplonbahnstrecke Leuk-Visp, zusammen für 56 km.; sie stehen zur Zeit noch aus für eine Bahnlänge von ca. 400 km.

An den Aufnahmsgebäuden der Centralbahn sind gußeiserne Tafeln angebracht worden, welche die Höhe der Bahn in Metern über Meer angeben, während auf der Gotthardbahn und der Jura-Bern-Luzern-Bahn die Tafeln auch die Distanzen zu den zwei nächsten Stationen und zu den Endstationen der Linie zeigen. Einige kleinere Bahnen haben die Höhentafeln ebenfalls eingeführt.

Die schweizerische Landesausstellung in Zürich wurde in den Gruppen 20 (Ingenieurwesen) und 21 (Transportmittel und Verkehrswesen) besickt durch Darstellungen über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen.

Der Wunsch, die interessanten und nützlichen Arbeiten und Darstellungen, Muster und Modelle, welche in den erwähnten Gruppen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens außer dem Departement auch von den schweizerischen Bahnverwaltungen und einigen Industriellen, kollektiv oder einzeln, ausgestellt wurden, dem allgemeinen Besten auch fernerhin dienstbar und dauernd fruchtbar zu machen, führte zu der Idee, diese Sachen, soweit sie erhältlich, in einer Art Eisenbahnmuseum zu vereinigen, einheitlich zu ordnen und successive zu vervollständigen. Bezügliche Anfragen an die verschiedenen Aussteller wurden meist in zustimmendem Sinne beantwortet, und es ist daher mit den nöthigen Einrichtungen für das fragliche Museum in einem passenden Lokal des Bundesrathshauses begonnen worden. In dasselbe werden namentlich auch Muster von sämtlichen, zur Zeit auf den schweizerischen Bahnen bestehenden Oberbaumaterialien aufgenommen, welche zu diesem Behufe von den meisten Bahnverwaltungen in zuvorkommender Weise bereits eingeschickt worden sind.

## 8. Bahnbetrieb.

### Tarifwesen.

Zu den großen Fragen, welche seit länger als einem Dezennium nach und nach in allen Ländern Europas, sowie in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, in den Vordergrund der öffentlichen Diskussion sich gestellt haben, gehört diejenige der Eisenbahntarife, die Feststellung des Preises der durch die Zugkraft der Lokomotive bewerkstelligten Transporte. Anfänglich hauptsächlich zur Abschaffung von groben Mißbräuchen der dahergigen Kompetenzen einzelner Bahnverwaltungen an's Licht gezogen, ist die Tarifrfrage besonders seit dem Einbruche der großen industriellen Krisis und dem Niedergange des Verkehrs überall umfassenden und gründlichen Studien unterworfen worden. In den guten Zeiten rechnete der Geschäftsmann auch gegenüber der Eisenbahn nicht allzu genau, es blieb ihm ja dennoch ein schöner Gewinn an Produktion oder Zwischenhandel. Als aber schlimme Tage anrückten, wurde nach allen Richtungen hin Ausschau gehalten, durch welche Ersparnisse der Absatz erleichtert, die Konkurrenz erträglich gemacht werden könne, und es entstanden aus diesen Bestrebungen die weitreichenden Tarif-Enquêtes, welche die Landesregierungen anordneten und die in einzelnen Staaten beinahe zu permanenten Instituten geworden sind. Wir dürfen wohl die seit 1876 dauernden Verhandlungen mit den schweizerischen Bahngesellschaften u. s. w. über die Unifikation des Gütertarifwesens einer solchen Enquête ziemlich gleichstellen. Und eben während die Vertreter des Verkehrs auf die bedeutenden, vom Staate den Eisenbahnen durch die Konzessionen gewährten Privilegien hinwiesen und daraus den Schluß zogen, daß die Beförderung von Personen und Gütern keine ausschließliche private Thätigkeit sei, sondern den Bahnverwaltungen eine gewisse öffentliche Stellung gebe, welche ihnen auch Pflichten gegen die Allgemeinheit auferlege, begann der Boden unter mehrern der sogenannten großen Gesellschaften zu wanken und die Staatsbehörden hatten auch auf diese fatale neue Situation Rücksicht zu nehmen. Wir wollen damit sagen, daß bei Tarifumgestaltungen ganz besonders ein vorsichtiges, auf möglichst sicher zubereiteter Basis ruhendes Vorgehen als Nothwendigkeit sich darstellt. Als Ziele der Tarifbildung werden bei uns, wie anderwärts, Einheitlichkeit, Stetigkeit und Uebersichtlichkeit betrachtet; die Bundesaufsichtsbehörde bemüht sich, diesen berechtigten Forderungen vorzuarbeiten, allein sie muß wiederholen, was Ihnen unser Bericht vom 23. November vorigen Jahres schon gesagt hat: „Die völlige Einheit im Tarifwesen erscheint nur auf dem Wege der Uebernahme der Bahnen durch den Bund erreichbar.“

Sollen wir nun zu dem im Jahre 1883 Geschehenen übergehen, so zitiren wir in erster Linie die bereits oben unter A 3 u. s. w. erwähnten Berichte betreffend die Motionen der Herren Cramer-Frey und Zschokke mit Genossen. Wir wenden uns alsdann zur Besprechung einiger Punkte, welche zur Aufklärung über den gegenwärtigen Stand der Tarifangelegenheiten dienlich sein möchten.

Der Bericht für das Jahr 1882 hatte zu konstatiren, daß von der Einheit der Waarenklassifikation und der Transportbedingungen nur noch die Gesellschaft der Westbahnen und des Simplon sich fern halte. Zur Zeit läßt sich aber die gegründete Hoffnung aussprechen, sie werde auf ihrer momentan eingenommenen Sonderstellung nicht länger verharren, sondern von sich aus den Beitritt zum Tarifsystern der übrigen Bahnen vollziehen. Nicht nur beschäftigt sie sich seit längerer Zeit in gründlicher Weise mit den diesfalls erforderlichen Untersuchungen, sie hat auch bereits ihre Zustimmung gegeben, daß den in der Ausarbeitung begriffenen neuen Tarifen mit Deutschland und weiter bezüglich ihrer Strecken der Reformtarif ebenfalls zu Grunde gelegt werde.

An letzterm selbst sind in Folge hierseitiger Anregungen einige wesentliche Verbesserungen und Erleichterungen zu Gunsten des Verkehrs zu notiren:

- 1) Die allen Spezialtarifgütern in Ladungen unter 10,000 kg. gemeinsame Klasse A<sup>2</sup> wurde in 3 Klassen — wovon 2 mit reduzierten Taxen — zerlegt und die Expeditionsgebühr von Fr. 1. 50 per Tonne auf Fr. 1 ermäßigt;
- 2) für die bedeckte Beförderung der in Artikel 31 der Tarifvorschriften aufgeführten Güter der Spezialtarife haben die Bahnen auf ihre Rechnung und Gefahr zu sorgen; die Lieferung eigener Blachen, beziehungsweise die Bezahlung der Blachenmiethe durch Versender und Empfänger ist demnach weggefallen;
- 3) die sperrigen Güter sind aus der Stückgutklasse 1 in die Stückgutklasse 2 versetzt, wodurch der ursprüngliche Taxzuschlag von 50 auf 20 % reduziert wurde;
- 4) der Eilgutzwang ist abgeschafft und das taxpflichtige Minimalgewicht, das bisher 25 kg. beim Eilgut und 50 kg. beim gewöhnlichen Gut betrug, allgemein auf 20 kg. herabgesetzt worden.

Ueber einen weitem wichtigen Punkt, nämlich die Versetzung der den Spezialtarifen nicht eingereichten landwirthschaftlichen Pro-

dukte, wie Wein, Most, Käse, frische Butter u. s. w., aus der ersten in die zweite Stückgutklasse, sind die Verhandlungen mit den Bahnverwaltungen noch nicht geschlossen; das Eisenbahndepartement erwartet auch hier zu einem die Interessen der Landwirthschaft befriedigenden Ergebnis zu gelangen.

Endlich sind die Gesellschaften angegangen worden, durch geeignete Neuanschaffungen von Material den vielfachen Beschwerden des Publikums, daß es unmöglich sei, gewisse Güter im Gewicht von 1000 kg. in einem Wagen unterzubringen und deßwegen die Taxreduktion nur theilweise zur Geltung gelangen könne, abzuhelpfen. Die Frage ist indeß im Berichtjahr nicht erledigt worden.

In Ausführung des Ihnen durch den letztjährigen Bericht mitgetheilten Bundesrathsbeschlusses vom 5. September 1882, betreffend die *Staffeltarife*, waren die Verwaltungen der Gotthardbahn, der Nordostbahn, der Bötzberrgbahn, der aargauischen Südbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen genöthigt, ihre erst im Juni, beziehungsweise September 1882 in Kraft gesetzten neuen Gütertarife zu beseitigen und dieselben nach den im genannten Beschlusse niedergelegten Grundsätzen umzuarbeiten. Nachdem die Bestrebungen des Eisenbahndepartements, einen, vorläufig den ostschweizerischen Bahnen gemeinsamen, auf der fallenden Taxskala basirenden, aber immerhin in Streckentaxen und Expeditionsgebühren ausgeschiedenen Tarif in's Leben zu rufen, an dem Widerstande der Nordostbahn gescheitert waren, gelangten sie in derjenigen Form zum praktischen Ausdruck, wie die im Berichte des Bundesrathes betreffend die Motion Cramer-Frey (Tableau zu Seite 18) dargestellt ist. Die Inkraftsetzung der hienach neu erstellten Tarife erfolgte im internen Verkehr — mit Ausnahme der Gotthardbahn, die demnächst folgen wird — am 1. Oktober.

Die Errichtung direkter Tarife zwischen den ostschweizerischen Bahnen unter sich und zwischen diesen und den centralschweizerischen Bahnen wurde hiedurch verzögert, die Hindernisse sind nun aber weggeräumt, und es werden die vorhandenen Lücken in rascher Reihenfolge ausgefüllt und dem Publikum wieder Tarife zur Verfügung stehen, die ihm eine schnelle und sichere Frachtausmittlung ermöglichen.

Bezüglich der *Transitgütertarife* über die Gotthardbahn haben zwischen den beteiligten Bahnen neue Abmachungen stattgefunden, die auch dem schweizerisch-italienischen Verkehr bedeutende Vortheile bringen und speziell den laut gewordenen Klagen der schweizerischen Eisen- und Maschinenindustrie Rechnung tragen. Die Einführung der betreffenden Tarife ist in

nahe Aussicht gestellt. Theils in Folge der Annahme des Reformtarifes, theils wegen der Weigerung der Nordostbahn, denselben auch im direkten Verkehr mit der Gotthardbahn anzuwenden, ist der allgemeine Getreide-Spezialtarif Nr. 6 von den Bahnen gekündet und successive außer Kraft gesetzt worden, so daß er vom 1. März d. J. an nur noch Gültigkeit im internen Verkehr der westschweizerischen Bahnen hat. Auf dem Staffelsystem beruhend, setzte er durch billige Taxen für weitere Entfernungen die konkurrierenden Importrouten in den Stand, mit ihren Zufuhren möglichst weit auch in Gebiete vorzudringen, denen sonst andere Provenienzen zu Gebote stehen. Solches ist unter der Herrschaft der hohen proportional gebildeten Normaltarife nicht mehr möglich, und es haben sich die betreffenden Bahnen denn auch bald veranlaßt gesehen, für ihre resp. Route je besondere Ausnahmetarife zu erstellen, deren Anwendung aber zu mancherlei Unzukömmlichkeiten führt. Um diese zu beseitigen und davon ausgehend, daß für einen der wichtigsten Import-Artikel möglichst gleichmäßig und billig berechnete Tarife von großem Werthe nicht bloß für den Handel und die Konsumation, sondern auch für die Eisenbahnen seien, hat das Eisenbahndepartement bei den Bahnverwaltungen Verwendung eintreten lassen, sich wieder auf einen gemeinsamen Spezialtarif mit fallender Taxskala zu einigen und ihn über alle schweizerischen Einbruchsstationen gleichmäßig zu handhaben. Die Bahnen haben in ihrer Mehrzahl theils mit, theils ohne Vorbehalte sich bereit erklärt, an diesem etwas schwierigen Werke mitzuarbeiten, und es werden nun die weitem Verhandlungen, die das Eisenbahndepartement einleitet, zeigen, ob es gelingen wird, die da und dort sich widerstreitenden Interessen der Bahnen zu versöhnen und einen Tarif zu schaffen, der dem gesammten Lande zum Nutzen gereicht.

Folgendes ist das beim Eisenbahndepartement im Berichtjahre neu eingegangene Tarifmaterial:

|   |       |
|---|-------|
| Allgemeine Tarife . . . . .                         | 86    |
| Nachträge zu allgemeinen Tarifen . . . . .          | 159   |
| Spezial- und Ausnahmetarife . . . . .               | 71    |
| Nachträge zu Spezial- und Ausnahmetarifen . . . . . | 65    |
| Anzeigen über Rückvergütungen . . . . .             | 18    |
|   | <hr/> |
| Total   | 299   |
| Im Vorjahre   | 460   |

## Transportwesen.

Auf Wunsch des Eisenbahndepartements hat sich die Konferenz der schweizerischen Bahnverwaltungen mit den beim Transport lebenden Geflügels aus Italien und Frankreich in und durch die Schweiz vorkommenden Uebelständen beschäftigt und namentlich bei der Generaldirektion der oberitalienischen Bahnen Schritte gethan, um diese zu bewegen, dafür zu sorgen, daß bei Verladung und Beförderung von lebendem Geflügel mit größerer Schonung und Humanität als bisher verfahren werde. Seither sind auch Reklamationen erhoben worden gegen die Art des Transportes von Hornvieh aus Italien nach der und durch die Schweiz. Es ist uns von der Direktion der Gotthardbahn eine Spezialvorlage bezüglich der Maßregeln gegen Thierquälerei im Allgemeinen zugesagt worden mit dem Beifügen, daß der Gegenstand dermalen in gründlicher Untersuchung mit Beiziehung von Fachexperten liege. Beobachtungen wurden auch angeordnet über die Abfuhr und den Transport von Vieh nach dem Schluß großer Viehmärkte. Wenn hiebei Gebrechen von Belang nicht zu entdecken waren, können doch auch auf diesem Felde Verbesserungen erzielt werden, und es gedenkt das Departement, zu geeigneter Zeit mit den Bahnverwaltungen in diesfallsige Verhandlung zu treten.

Nachdem in Erfahrung gebracht wurde, daß einzelne Güterexpeditionen neuerdings sich weigern, Frachtbriefformulare anzunehmen, die nicht von den Bahnverwaltungen bezogen worden sind, unter dem Vorschützen, sie stimmen mit dem Musterformular (Beilage zum Transportreglement) nicht überein, hat das Departement ein aufklärendes Kreisschreiben an die Verwaltungen erlassen. Hienach sollen allerdings sämtliche Frachtbriefe genau nach der Vorschrift von Art. 9 des Transportgesetzes ausgefertigt werden. Damit sind indeß kurze, den Raum und das Arrangement des eigentlichen Formulars ebensowenig beeinträchtigende, als die Uebersichtlichkeit seines Inhaltes störende Anbringen oder Bemerkungen geschäftlicher Natur keineswegs ausgeschlossen. Die Zurückweisung derartiger Frachtbriefe ist nicht zu billigen.

Das Departement hat für nothwendig erachtet, eine Kontrolle über die Funktionen der Eisenbahntelegraphenbureaux einzuführen und die Telegraphendirektion damit beauftragt. Die daherigen Inspektionen finden statt unter vorausgehender Kenntnißgabe an die Bahnverwaltungen und Mitwirkung derselben.

Zu einer Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillets haben die Bahnen in folgendem Umfang Hand geboten:

Dreitägige Gültigkeit haben:

a. Im interuen Verkehr der Suisse Occidentale und Simplonbahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn, der Centralbahn, der Emmenthalbahn, der Gotthardbahn und der Töbthalbahn und im direkten Verkehr der erstgenannten fünf Bahnen unter sich: die Hin- und Rückfahrtsbillets, welche an Vorabenden von Sonn- und Festtagen gelöst werden. Als Festtage, für welche diese Begünstigung gewahrt wird, gelten: Neujahrstag, Charfreitag, Auffahrtstag und Weihnachtstag.

b. Im internen Verkehr der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen, sowie im direkten Verkehre derselben unter sich und den sub a. bezeichneten Bahnen: Die Hin- und Rückfahrtsbillets, welche an den Tagen vor den fünf den christlichen Konfessionen gemeinsamen Festen, nämlich Neujahr, Ostersonntag, Auffahrt, Pfingstsonntag und Weihnachten, gelöst werden.

Das Transportreglement für die deutsch-schweizerischen Eisenbahnverbände, dessen wir im letzten Berichte Erwähnung gethan, ist von uns am 1. Juni genehmigt worden. Dessen Anwendung erfolgt successive mit der Einführung der neuen direkten Tarife.

Es sind Beschwerden darüber eingelangt, daß Seitens einzelner Güterexpeditionen von Grenzstationen Waarensendungen, die, vom Auslande kommend, an Speditons- oder Handelsfirmen einer andern Grenzstation adressirt und in der Regel zum Transit- bezw. Wiederausfuhr bestimmt seien, in allen denjenigen Fällen zur Einfuhr verzollt werden, in welchen die Begleitpapiere nicht ausdrücklich die Abfertigung im Transit vorschreiben, woraus den Betroffenen Unannehmlichkeiten verschiedener Art erwachsen. Zur Regelung der daherigen Verhältnisse hat das Eisenbahndepartement im Einverständniß mit dem Zolldepartement den Bahnverwaltungen einen Zusatz zu § 95 des Transportreglementes vom 1. Juli 1876 vorgeschlagen, worüber deren Rückäußerung noch nicht eingelangt ist.

### Fahrtordnung und Fahrpläne.

Die durch die Gotthardbahn vermittelten internationalen Schnellzüge führten zu einem Notenwechsel mit Deutschland sowohl als mit Italien. Vorerst verwies das deutsche Reichspostamt auf die Bestrebungen der konkurrierenden französischen Eisenbahnen, die Fahrzeit zwischen Paris und Rom via Mont-Cenis um 6 bis 7 Stunden zu kürzen, und betonte die Nothwendigkeit, durch eine

entsprechend beschleunigte Zugverbindung über die Gotthardroute dieser Konkurrenz entgegen zu wirken. Das Eisenbahndepartement erklärte seine Bereitwilligkeit, soviel an ihm, dabei mitzuwirken, und proponirte eine Konferenz aller beteiligten Bahnverwaltungen. Das Reichspostamt antwortete, daß es in diesem Stadium der Frage für angemessen erachtet habe die Vermittlung des Auswärtigen Amtes in Anspruch zu nehmen. Letzteres gab seine Meinung dahin ab, der vom Reichspostamt beabsichtigte Erfolg ließe sich erreichen, wenn der Bundesrath in der Lage sich sähe und geneigt wäre, die Schweizerische Centralbahn und Gotthardbahn zur Führung der Schnellzüge zwischen Basel und Rothkreuz über die 12 km. kürzere Linie Basel-Olten-Aarau und Wohlen unter entsprechender Abkürzung der Fahrzeit anzuhalten, und wenn ferner die italienische Regierung sich bereit finden ließe, auf eine Beschleunigung der an die Gotthardbahn anschließenden Züge bei ihren Bahnen hinzuwirken. Wir erwiderten, daß der Staatsvertrag von 1869 keinen Anhaltspunkt für ein solches Begehren an die Schweizerische Centralbahn und Gotthardbahn biete, vielmehr ausdrücklich Luzern als den Ausgangspunkt der Gotthardbahn bezeichne. Sodann sei Luzern ein so bedeutender Centralpunkt des Fremdenverkehrs geworden, daß es der weitaus größern Zahl der Reisenden aus verschiedenen Gründen dicalich und angenehm sei, wenn die deutsch-italienischen Schnellzüge über Luzern kursiren. Den Beweis hiefür liefere der verschwindend kleine Theil der durchgehenden Reisenden, welcher via Bötzbberg oder Südbahn zur Gotthardbahn gelange. Wenn übrigens in Rothkreuz ein von Basel über Olten und von Bern über Langnau nach Luzern gehender Eilzug abgewartet würde, so bliebe die Ankunft der Gotthardbahnzüge in Chiasso sich gleich. Einzig durch gänzliche Rücksichtslosigkeit gegen Luzern, indem man von dort aus nur einen Lokalzug zum Anschlusse nach Rothkreuz brächte, wäre ein Zeitgewinn von 20 Minuten zu erzwingen, der sich durch die Eröffnung der Linie Luzern-Immensee auf 7 Minuten reduzieren würde. Wir sprachen daher den dringenden Wunsch aus, es möchte auf anderm Wege die nothwendige Kürzung der Fahrzeit gefunden werden. Die deutsche Gesandtschaft ersuchte mit einer zweiten Note um nochmalige Prüfung der Frage, indem sie nun die Linie Basel-Brugg-Wohlen als die richtige Schnellzugstraße bezeichnete. Die neuen Studien führten indeß zum alten Resultat, zur nochmaligen Ablehnung des Begehrens. Wir anerkannten zwar, daß das Profil der Bötzbbergbahn sich günstiger darstelle, als dasjenige zwischen Sissach und Olten, aber wir verwiesen darauf, daß die 44 km. lange Strecke Basel-Aarburg doppelspurig betrieben werde und demnach mehr Gewähr gegen Verspätungen u. s. w. biete, als die einspurige Linie Basel-Brugg. Auf letzterer hätte ein

mit Zug 3 der Schweizerischen Centralbahn gleichzeitig kursirender Zug drei Kreuzungen mit regulären Zügen, eine vierte mit einem fakultativen, sowie einen Zug zu überholen. Die Linie Aarburg-Luzern habe für die Tagesschnellzüge nur zwei Kreuzungen und es sei der kreuzende Güterzug so komponirt, daß er den Schnellzug nicht verspäten könne. Hierin liege eine gewisse Ausgleichung. Dabei mußten wir auf die oberitalienischen Bahnen hinweisen, welche im Stande wären, einen bedeutenden Zeitgewinn zu verschaffen und auf diesem Wege die Interessen der Gotthardbahn dem gesuchten Ziele entgegenzuführen, ohne daß weder Straßburg noch Luzern abgefahren werden müßten.

Durch Vermittlung unserer Gesandtschaft in Rom suchten wir für die Gotthardbahnzüge direkte Verbindungen mit den Winterkurorten in der Riviera, insbesondere mit Nizza, zu erlangen. Die oberitalienischen Eisenbahnen haben geradezu ein hervorragendes Interesse daran, daß an dem großen Verkehr aus dem Norden nach Nizza u. s. w. die Gotthardbahn ebenfalls theilhaftig werde, und von ihnen sollte mithin eine Leistung von Belang in diesem Sinne erhofft werden dürfen. Andererseits wird der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn nur das geradezu Nothwendige anzumuthen sein. Ein vom Eisenbahndepartement auf dieser Grundlage ausgearbeitetes Projekt vermochte aber bisher die Zustimmung der Verwaltungen dieser Bahnen nicht zu erlangen.

Mit dem 15. Oktober waren die Nachtschnellzüge zwischen Bellinzona und Luino wegen Mangel an Frequenz eingestellt worden, immerhin nur in dem Sinne, um mit 1. Juni ihren Platz im Fahrplan wieder einzunehmen. Die italienische Regierung richtete indeß schon im Dezember den Wunsch an uns, wir möchten die Direktion der Gotthardbahn veranlassen, die suspendirten Nachtzüge ohne Verzug wieder auszuführen. Die Bahnverwaltung aber erwiderte, daß es ihr unmöglich sei, vor dem Beginn der Sommerfahrten die Zahl der Züge auf der Linie Bellinzona-Luino zu vermehren. Ihrer Statistik zufolge haben die in Frage liegenden zwei Schnellzüge im Winter 1882/83 eine mittlere Frequenz von nur 5 bis 10 Personen erzeugt. Mehrmals waren nicht mehr als 2 bis 3 Reisende zu befördern, einmal blieb einer der Züge ganz leer. Es liege der Bahnverwaltung ferne, die Linie Bellinzona-Chiasso zu bevorzugen; nachdem sich aber durch diese Zahlen herausgestellt habe, daß die Pino-Linie etwas zu reichlich mit Zügen ausgestattet sei, habe ein Blick auf die finanziellen Erträgnisse die Gesellschaft zwingen müssen, deren Zahl auf das richtige Maß zurückzuführen. Hiegegen ließ sich auch von unserer Seite nichts einwenden, und wir mußten uns überdies sagen, daß

die oberitalienischen Eisenbahnen selbst es seien, welche durch verschiedene Maßnahmen den Personenverkehr auf der Pino-Linie nicht zur Entwicklung kommen lassen. Wir haben dieselben im Einzelnen der Regierung des Königreichs Italien zur Kenntniß gebracht und beigefügt, daß es somit in der Hand der Alta Italia liege, die Einstellung der Nachtschnellzüge auf der Strecke Bellinzona-Luino für die Zukunft zu verhüten.

Um die Gotthardbahn dem Lokalverkehr nutzbarer zu machen, verwendeten sich die Regierungen von Uri und Schwyz wiederholt dafür, daß einzelne reguläre Güterzüge von Göschenen bis Rothkreuz auch Personenwagen III. Klasse mitführen. Die Direktion der Gotthardbahn stellte sich aber auf den Boden der prinzipiellen Trennung des Personenverkehrs vom Güterverkehr, und das Eisenbahndepartement bekannte sich zur gleichen Anschauung. Bei großen Bahnen muß der Güterverkehr vom Personendienst durchaus getrennt werden, und ausgenommen von dieser Regel ist nur die Beförderung von Eilgut. Die Personenzüge haben sich streng an die Abgangs- und Ankunftszeiten des Fahrplanes zu halten, die Güterzüge dagegen müssen innert einer gewissen Schranke sich frei bewegen und den Verhältnissen anpassen können. Der Kurs der Personenzüge soll ein möglichst konstanter, die Fahrtordnung der Güterzüge aber von einem Tag zum andern zur Umgestaltung fähig sein, je nachdem vorhandene oder angekündigte Transporte oder auch Gründe der Konkurrenz dies erheischen. Die Vermischung von Personen- und Güterzügen wird da als Auskunfts-mittel gebraucht, wo weder ein bedeutender Personenverkehr noch ein namhafter Gütertransport existirt; sie ist und bleibt stets ein Nothbehelf. Wenn von diesem Standpunkte aus das Departement Anträge auch ein zwingendes Vorgehen gegenüber der Bahnverwaltung ablehnen mußte, hat es gleichwohl Anstrengungen gemacht, um sie auf andern Wege zu einer größern Berücksichtigung des Lokalverkehrs zu veranlassen.

Ueber die Organisation eines durchgehenden Tagesschnellzuges vom Boden- zum Genfersee in beiden Richtungen haben wir mit den beteiligten Bahnverwaltungen mehrfach verhandelt; die Bedürfnisse des Lokalverkehrs, sowie die unzureichenden Bahnhofanlagen in Bern stellen der Ausführung eines befriedigenden Projektes ernstliche Schwierigkeiten entgegen. Die Frage der Einrichtung von ost-westlichen Nachtzügen auf den schweizerischen Eisenbahnen gedenken wir, wie Ihnen bereits mitgetheilt worden, in besonderer Vorlage zu behandeln. Hier sei nur bemerkt, daß die Gesellschaften dem Eisenbahndepartement die Erklärung abgegehen haben, zu dem von ihm

projektierten Nachtzuge nur unter der Bedingung Hand bieten zu wollen, wenn der Bund, allen weiteren Verhandlungen vorgängig, seine Geneigtheit ausspreche, die Verwaltungen für den mit dessen Ausführung verbundenen Verlust im Sinne von Artikel 33 des Eisenbahngesetzes voll und ganz zu entschädigen. Die Kosten eines Nachtzuges Winterthur- (resp. Romanshorn-)Genf - Winterthur veranschlagen sie per Jahr auf die Summe von Fr. 666,336. Der Bundesrath ist nicht im Falle, auf dieses Ausinnen eintreten zu können.

Es ist in neuerer Zeit zweimal vorgekommen, daß eine Bahnverwaltung zur Erzielung von Verbesserungen im Fahrplane, namentlich durch Gewinnung von Anschlüssen an eine zweite, das Begehren gestellt hat, ihr die Befahrung eines Stückes der fremden Linie mit eigenen Zügen gegen Entschädigung zu gestatten. Darunter sind natürlich nicht eigentliche Gemeinschaftsstrecken verstanden. Die Verhandlungen haben sich beide Male zerschlagen, ein Resultat, das keineswegs im Interesse des Verkehrs lag. Der ausgesprochene Wille, auf den eigenen Schienen alleiniger Herr und Meister zu bleiben, vermochte bisher andere Motive in den Hintergrund zu drängen. Soweit das Departement bei den Verhandlungen sich bethätigte, hat es die Kompetenz des Bundes, gefußt auf Artikel 30 des Eisenbahngesetzes über daherige Konflikte zu entscheiden, gewahrt.

Erhebliche Betriebsstörungen haben wir für das Jahr 1883 zwei zu registriren. Die eine wurde hervorgerufen durch Störung in der Hauptwasserleitung von Lausanne-Gare und durch Reparaturen in den Turbinenanlagen der Lausanne-Ouchy-Bahn. Sie hatte eine Betriebseinstellung von zwei Tagen der Linie Lausanne-Gare und von neun Tagen derjenigen Lausanne-Ouchy (28. Februar bis 1., resp. 8. März) zur Folge. Die zweite, eingreifendere, fand ihre Ursache im Einsturze eines Gewölbestückes des Mühlethaltunnels zwischen den Suisse Occidentale-Stationen Schmitten und Flamatt in der Nacht vom 16./17. Juli. Vom 17. bis 25. Juli mußten Personen und Gepäck auf Fuhrwerken übergeführt werden, die Güter erhielten andere Leitung. Während der drei folgenden Tage durchfuhren die Züge mit dem Gepäck den ganzen Tunnel, und am 29. Juli wurde der regelmäßige Betrieb wieder aufgenommen. Ueber dem eingestürzten Theil des Gewölbes lag eine öffentliche Straße; das Gewölbe wurde ferner geschwächt durch Weghauen eines innern Ringes behufs Auswechslung mit harten Steinen, ohne daß eine genügende Stützung angebracht worden wäre. Zudem war durch Regengüsse das unsolide, mergelige Terrain gelockert worden.

Ohne daß die durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten gegenüber dem Vorjahre sich gemindert hätten, sind doch die Verspätungen (von 10, resp. 20 Minuten und mehr) der Personen- und gemischten Züge abermals zurückgegangen und zwar von 1,32 auf 0,92 % aller ausgeführten Züge (siehe Tabelle).

Dies Ergebnis dürfen wir wohl ein befriedigendes nennen im Hinblick darauf, daß Schneefälle und Wasserbeschädigungen, massenhafte Fruchtetransporte im Oktober, die Landesausstellung, das eidgenössische Schützenfest in Lugano und der Truppenzusammenzug der vierten Division zeitweilig ungünstig auf den Zugsverkehr einwirkten.

Bei der Prüfung der Fahrplanentwürfe wird auch die Einhaltung des konzessionsmäßig aufgestellten Minimums der Fahrgeschwindigkeit kontrollirt. In neuerer Zeit ist es dem Departement gelungen, alle Bahnverwaltungen zu Vereinbarungen über gewisse gegenseitige Wartezeiten in Anschlußstationen zu bewegen, eine Maßnahme, die den Reisenden bei Verspätungen zur Beruhigung, aber auch zur Handhabe bei Reklamationen dienen wird.

### Unfälle.

Dem Departement wurden im Jahr 1883 zur Kenntniß gebracht:

Als Folge von Zusammenstößen und Entgleisungen:

- 2 Verletzungen von Reisenden;
- 6           "           vom Bahnpersonal.

Ferner aus andern Gründen:

- |                 |   |  |
|-----------------|---|--|
| 4 Tödtungen     | } | von Reisenden;   |
| 8 Verletzungen  |   |  |
| 21 Tödtungen    | } | vom Bahnpersonal;  |
| 54 Verletzungen |   |  |
| 18 Tödtungen    | } | von Personen, die weder zu den Reisenden,<br>noch zum Bahnpersonal gehörten. |
| 16 Verletzungen |   |  |

129 Fälle oder 26 weniger als 1882.

(Im Jahr 1882 wurden durchschnittlich täglich befahren 2820 km., im Jahr 1883 2945 km.)

Dazu kommen 13 Fälle von Selbstmord und ein Selbstmordversuch durch sich legen auf die Schienen in offener Bahn.



Weitere Details bietet die angefügte statistische Tabelle.

Von 9 im Jahr 1882 den Kantonen zur Beurtheilung überwiesenen Fällen sind im Jahr 1883 erledigt worden 8 und zwar:

|   |                      |
|---|----------------------|
| 5 | durch Verurtheilung, |
| 2 | „ Sistirung,         |
| 1 | „ Freisprechung.     |

Einer (Kanton Freiburg) ging ins Jahr 1884 über.

Im Berichtjahre wurden an die kantonalen Gerichte delegirt: 18 Fälle.

Hievon fanden ihren Abschluß:

|   |                      |
|---|----------------------|
| 9 | durch Verurtheilung, |
| 3 | durch Sistirung,     |
| 3 | durch Freisprechung, |
| 3 | blieben unerledigt.  |

### Arbeits- und Ruhezeit der Angestellten.

Oben ist bereits der Dienstzeit des Bahnbewachungs- und Maschinenpersonals erwähnt worden. Ueber die Präsenz-, Arbeits- und Ruhestunden der Zugführer, Kondukteurs, der Rangirmannschaft, der Weichen- und Bahnwärter führt das Departement Kontrolle aus den Dienstbüchern und direkten Erhebungen. Es darf nicht verschwiegen werden, daß geringere Ueberschreitungen der Arbeitsstunden auf Kosten der Nachtruhe immer noch vorkommen, wenn auch keine Klagen deßwegen erhoben worden sind. Die einstündigen Ruhepausen nach sechsständiger Arbeitszeit waren ebenfalls nicht allerwärts zu konstatiren. Die Schwierigkeiten, genau und unnachsichtlich die Grenze einzuhalten, sind verschiedenartig und liegen vorzugsweise in der eigenthümlichen Natur des Dienstes. Sie waren bisher nicht gänzlich zu beseitigen, obschon auch die Verwaltungen das ihrige thun, Ueberanstrengungen nicht mehr aufkommen zu lassen. Verführerisch winken den Betroffenen eben immer die für außergewöhnliche Leistungen bestimmten Gratifikationen in dieser oder jener Form entgegen. Von unsern Nachbarstaaten hat Württemberg im Laufe des Jahres 1883 eine Bekanntmachung betreffend die Normen über das Maß der Dienstleistungen des Maschinen- und Fahrpersonals, sowie der Bahn- und Weichenwärter erlassen, welche noch mehr in die Details der einzelnen Funktionen eintritt, als unsere Normen von 1881. Als wohl-

Nachweisung der im Jahre 1883 auf den schweizerischen Eisenbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

Table with 40 columns and multiple rows. Columns include: 1. Bezeichnung der Eisenbahnen, 2. Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien, 3. Wovon doppelspurig, 4-8. Total der beförderten (Fahrplanmäßigen, Extra), 9-14. Im Ganzen zurückgelegte, 15. Davon entfallen auf die fahrplanmäßigen Schnell-, Personen- und gemischten Züge, 16. Trifft im Durchschnitt auf einen dieser Züge, 17. An den Endpunkten der Fahrt trafen ein (Schnell- und Personenzüge, Gemischte Züge), 18-26. Ursache der Verspätungen, 27-36. Anschlüsse wurden versäumt, 37-40. Durchschnittlich legten per Stunde Gesamtfahrzeit incl. Aufenthalt zurück.

Bemerkungen.

1) Incl. Wald-Rütli, Togenburgerbahn und Reppertswyl-Pfaffikon. 2) Bützbergbahn, Salgen-Götschen und Erlenbach-Hänwil. 3) Aarg. Südbahn und Wohlen-Bremgarten. 4) Bulli-Romont. 5) Am 1. Juni ist der doppelspurige Betrieb auf den Strecken Airolo-Götschen und Bellinz-Glabiasco eröffnet worden. 6) 8. September Eisenbrücke Beinwil mit 27 km. 7) 15. Oktober Beinwil-Lenzburg mit 15 km. 8) Betriebsöffnung am 23. Sept. Länge 11 km. Die Angaben über Achskilometer und Zugverspätungen wurden erst ab 1. Okt. beigebracht.

berechtigt heben wir daraus die Vorschrift hervor, wonach denjenigen Wärtern, welchen eine Dienstwohnung an ihrer Strecke oder in den Stationen nicht angewiesen ist, die Zeit, welche zur Zurücklegung des Weges von der Wohnung auf die Strecke oder den Posten und umgekehrt nothwendig ist, in die Dienstbereitschaft eingerechnet wird.

---

## Aus den Verhandlungen des schweiz. Bundesrathes.

(Vom 10. April 1884.)

Der Bundesrath hat für Neuanschaffungen von Bataillonsfahnen die Ordonnanz folgendermaßen festgestellt:

Die Schleife trägt bei den Füsilier- und Schützen-Bataillonen die Kantonsfarbe, mit Ausnahme derjenigen bei Schützenbataillonen aus verschiedenen Kantonen, bei welchen sie weiß und roth ist.

Die Fahne der Füsilierbataillone hat auf der einen Seite im weißen Feld des Kreuzes die Aufschrift des Kantonsnamens, auf der andern die Nummer des Bataillons.

Die Fahne der Schützenbataillone aus einem Kanton trägt auf der einen Seite den Namen des Kantons, auf der andern die Bezeichnung: „Schützenbataillon Nr. . . . .“; bei den kombinirten Schützenbataillonen wird auf beiden Seiten lediglich die Aufschrift: „Schützenbataillon“ Nr. . . . .“ angebracht.

---

Der Bundesrath ernannte den Hrn. Cavallerie-Hauptmann Heinrich G o n z e n b a c h , in St. Gallen, zum Major der Cavallerie.

---

## **Bericht des Bundesrathes an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1883.**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1884             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 2                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 18               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 12.04.1884       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 385-475          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 012 288       |

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.