

Schweizerisches Bundesblatt.

55. Jahrgang. II.

Nr. 13.

1. April 1903.

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

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

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

Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung

über

seine Geschäftsführung

im Jahre 1902.

Post- und Eisenbahndepartement.

I. Eisenbahnwesen.

A. Allgemeines.

1. Organisation und Personal.

Zu Anfang des Berichtsjahres mußten ein Kontrollingenieur und zwei Kanzlisten der technischen Abteilung, die in Privatunternehmungen, beziehungsweise in die Bundesbahnverwaltung übertraten, ersetzt werden. Ferner ergänzten wir das Personal der Departementskanzlei durch Beförderung eines Kanzlisten II. Klasse an die seit dem Vorjahre vakante Stelle eines Kanzlisten I. Klasse und durch die Neuwahl eines solchen II. Klasse. Über die Besetzung der Stelle eines II. Sekretärs der administrativen Abteilung haben wir Ihnen in unserer Botschaft betreffend Nachtragskredite (I. Serie) vom 25. März 1902 (Bundesbl. II, 437/38) einläßlich berichtet.

2. Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Das Bundesgesetz betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen vom 24. Juni 1902 haben wir, nachdem die Referendumsfrist am 14. Oktober abgelaufen war, am 17. gleichen Monats hinsichtlich der Art. 19 und 54 sofort und hinsichtlich der übrigen Bestimmungen auf den 1. Februar 1903 in Kraft erklärt. Die Kommission für elektrische Anlagen, der gemäß dem zitierten Art. 19 gewisse konsultative Befugnisse zukommen, wurde am 14. November bestellt (Bundesbl. V, 463.)

Durch Beschluß vom 14. Oktober (A. S. XIX, 279) übertragen wir die gemäß Art. 7 und 8 des Postregalgesetzes dem Bunde zustehende Kontrolle der Luftseilbahnen und anderer Transportanstalten, wie die Erteilung von Konzessionen und die Festsetzung der näheren Bedingungen provisorisch der Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartements. Die definitive Vollziehung der genannten Art. 7 und 8 soll sobald als tunlich durch eine Verordnung geregelt werden. Hierfür ist es aber erforderlich, vorerst Erfahrungen, namentlich über die Automobilunternehmungen zu sammeln.

Über die Organisation der eidgenössischen Schätzungskommissionen erließen wir unterm 25. Oktober eine Verordnung. (A. S. XIX, 334).

Das Postulat Nr. 584 betreffend die Übereinstimmung des Tarifgesetzes mit dem Transportgesetz wurde unsererseits durch die Botschaft vom 28. November betreffend Änderung und Ergänzung des Transportgesetzes (Bundesbl. V, 576) erledigt.

Über das Postulat Nr. 591 berichten wir unter Ziffer 3 hier- nach, über die Postulate Nr. 603 und 604 unter C I.

Da sich schon längst das Bedürfnis nach einer Zusammenstellung der auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze und Verordnungen geltend gemacht hatte, ermächtigten wir das Eisenbahndepartement, eine solche Sammlung herauszugeben. Die deutsche Auflage erschien im Monat Dezember, die französische wird im kommenden Frühjahr erhältlich sein.

3. Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.

Die Verhandlungen mit der Verwaltung der Jura-Simplon-Bahn über den eventuellen freihändigen Rückkauf derselben wurden im Berichtsjahre fortgesetzt und führten zu einer Vereinbarung zwischen dem Eisenbahndepartement und der Direktion. Mit Rücksicht auf den gegenwärtigen Stand der Verhandlungen mit den Subvenienten, sowie auf den Umstand, daß wir ohnehin bei Anlaß des Rückkaufes der Jura-Simplon-Bahn im Falle sein werden, Ihnen einen eingehenden Bericht über diese Verhandlungen vorzulegen, unterlassen wir zur Zeit, näher auf dieselben einzutreten.

Dem Vertrage betreffend den freihändigen Ankauf der Vereinigten Schweizerbahnen erteilten Sie durch Beschluß vom 21. April und demjenigen betreffend den freihändigen Rückkauf des Anteils der Gemeinde Bremgarten an der Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten durch Beschluß vom 26. April die Genehmigung.

Die Übertragung der Konzession für die auf Gebiet des Großherzogtums Baden gelegenen Strecken der Nordostbahn auf den Bund fand durch die badische Regierung am 14. Januar mit Rückwirkung auf den 1. Januar 1902 statt.

Die Gesuche der Kantone Aargau und Zürich, betreffend Erlaß der sogenannten Nationalbahn-Garantieschuld legten wir Ihnen mit unserm Berichte vom 29. April vor (Bundesbl. II, 998). Die Erledigung dieser Angelegenheit steht noch aus.

Ein Gesuch der Aufsichtsbehörden der drei Eisenbahnschulen in Biel, Winterthur und St. Gallen, mit ihnen in Unterhandlung zu treten über die Vollziehung des Artikels 44 des Rückkaufgesetzes, mußte für einmal abgewiesen werden, weil vorerst dringendere Aufgaben ihrer Lösung harren. Wir werden aber die Angelegenheit im Auge behalten.

Durch Beschluß vom 7. Januar erteilten wir der von der Generaldirektion vorgelegten Gehaltsordnung für die Beamten und ständigen Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen (E. A. S. XVIII, 5) die Genehmigung. Verschiedene Eingaben von Personalverbänden, die uns im Laufe des Jahres zukamen und eine Änderung dieser Gehaltsordnung bezweckten, wurden der Generaldirektion zur Vernehmung überwiesen und konnten im Berichtsjahr nicht mehr erledigt werden.

Unter den Aktiven der Centralbahn und der Nordostbahn, die infolge des freihändigen Rückkaufes an den Bund übergingen, befanden sich auch größere Posten von Aktien der Emmentalbahn, beziehungsweise der Uerikon-Bauma-Bahn. Diese Bahnen hatten in ihren Statuten der betreffenden Hauptbahn das Recht einer Vertretung im Verwaltungsrat eingeräumt und es entstand nun die Frage, wem in Zukunft die Aufstellung der Nominationen zu Händen der Generalversammlungen zukomme. Wir entschieden die Frage zu gunsten der Generaldirektion.

Im Verwaltungsrat der Bundesbahnen wurde Herr Ständerat Wirz, der Ende 1901 seinen Austritt genommen hatte, durch Herrn P. v. Moos, Direktor der Obwaldner Kantonalbank, und Herr Sourbeck, der als Vorstand des statistischen Bureaus der Generaldirektion gewählt worden war, durch Herrn Dr. Küry, Zentralpräsident des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten, ersetzt. Ferner hatten wir im Kreiseisenbahnrat IV eine Ersatzwahl für Herrn Nationalrat P. Th. Bühler zu treffen, der die Stelle des Direktionssekretärs der Kreisdirektion IV angenommen hatte. Die Wahl fiel auf Herrn Ständerat Dr. Calonder.

Da auf den 1. Juli die Vereinigten Schweizerbahnen vom Bund in Betrieb zu nehmen waren, so nahmen wir am 9. Juni die Wahl der Kreisdirektion IV (St. Gallen) vor.

4. Internationale Verhältnisse.

Die seit Ende 1897 schwebenden Verhandlungen über die Revision des Übereinkommens mit Frankreich betreffend die Schifffahrt auf dem Genfersee kamen im Berichtsjahre zum Abschluß. Die neue Konvention, abgeschlossen den 10. September, trat in Kraft mit dem 1. November 1902 und ersetzt diejenige vom 9. Juli 1887.

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

Die dritte internationale Konferenz in Sachen der technischen Einheit konnte auch in diesem Jahre noch nicht abgehalten werden.

Am 14./15. Mai fand in Bern eine Sonderkonferenz zwischen Delegierten der Bodenseeuferstaaten statt zur Beratung

einer Vorschrift betreffend die Feststellung der für die Bodenseeschiffe zulässigen Personenzahl (als Fortsetzung der Verhandlungen vom 16./17. Juli 1901 in Stuttgart). Weitere Verhandlungen über diesen Gegenstand werden noch stattfinden.

Der Verband der dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigetretenen Staaten ist im Berichtsjahr unverändert geblieben. Ein Aufnahmesuch der Regierung des Königreichs Rumänien mußte zurückgelegt werden bis zur Erledigung einiger Formalitäten, die im laufenden Jahr nachgeholt wurden.

Für die Beamten und Angestellten der internationalen Bureaux haben wir unterm 31. Oktober eine Gehaltsordnung aufgestellt, die mit dem 1. Januar 1903 in Kraft getreten ist.

Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport verlor auf Ende des Berichtsjahr seinen Direktor, da Herr Dr. Forrer in den Bundesrat übertrat. Die Ersatzwahl fällt in das folgende Jahr. Bezüglich der Tätigkeit des Zentralamtes erlauben wir uns, wie üblich, auf dessen Geschäftsbericht zu verweisen, welcher zu Ihrer Verfügung steht. Der Beitrag der Schweiz an die Kosten des Jahres 1902 belief sich auf Fr. 1652. 75.

B. Rechtliche Verhältnisse.

1. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Im Laufe des Berichtsjahres erfuhr die Zahl der anhängigen Konzessionsgesuche von 67 eine Vermehrung durch 19 neu hinzugekommene. Ihre Erledigung fanden 15 durch Erteilung der Konzession, 1 durch Abweisung, 6 durch förmlichen Rückzug; 12 weitere Gesuche müssen ebenfalls als zurückgezogen betrachtet werden, weil eine Aufforderung an die Konzessionsbewerber, sich über die weitere Verfolgung des Gesuches auszusprechen, ohne Antwort blieb. Die Zahl der am Jahreschluß unerledigten Gesuche beträgt somit 52.

Die Prüfung der Frage, ob das im Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 proklamierte Prinzip der sozusagen unbeschränkten Konzessionierung von Eisenbahnprojekten auch in Zukunft noch seine Berechtigung habe, wurde leider durch andere, dringendere Geschäfte wiederholt unterbrochen, rückt nun aber dem Ende entgegen. Wir hoffen Ihnen noch für die Märzsession eine Vorlage unterbreiten zu können.

Ein von einem Ausländer gemäß Artikel 8 des Expropriationsgesetzes gestelltes Gesuch um Bewilligung zur Aufnahme von Plänen und zur Vornahme von Aussteckungen für eine internationale Bahnlinie wurde von uns abgewiesen, weil uns der Nachweis, daß die Erstellung einer solchen Linie im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Teiles derselben liege, nicht erbracht schien.

Die Erneuerung von Konzessionen, die infolge unbenützten Ablaufes der Frist zur Einreichung der vorschriftsmäßigen Vorlagen erloschen waren, wurde von Ihnen in fünf Fällen bewilligt. Zwei Gesuche waren am Schlusse des Berichtsjahres noch pendent.

Ferner haben Sie fünf Gesuchen um Übertragung von Konzessionen, die in zwei Fällen mit einer Fristverlängerung und in einem Falle mit einer Konzessionsänderung verbunden war, entsprochen.

Von 16 Gesuchen um Konzessionsänderung fanden 13 Ihre Zustimmung; drei waren am Ende des Berichtsjahres noch pendent. Die Vereinheitlichung der Konzessionen der Rhätischen Bahn konnte endlich durchgeführt werden, nachdem die verschiedenen Interessenten sich auf ein Taxschema geeinigt hatten.

Von 47 Gesuchen um Fristverlängerung konnten wir auf Grund der von Ihnen erhaltenen Ermächtigung 30 erledigen. 2 wurden von Ihnen anläßlich einer Übertragung der betreffenden Konzession von Ihnen erledigt, eines wurde abgewiesen. Die übrigen 14 gingen erst gegen Ende des Jahres bei uns ein, so daß ihre Behandlung in das folgende Jahr fällt.

Teils infolge unbenützten Ablaufes der Fristen, teils infolge Verweigerung einer Fristverlängerung, teils infolge Verschmelzung in eine Konzession sind 21 Konzessionen erloschen. Die Zahl der am Ende des Berichtsjahres noch in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen betrug 115 mit Einschluß derjenigen Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer ganzen Ausdehnung betrieben werden.

Betriebsverträge, beziehungsweise Nachträge zu solchen gelangten vier zur Genehmigung. Ein Gesuch war am Schluß des Jahres noch unerledigt. Eine Bahngesellschaft, die den Betrieb ihrer Linie einer andern Bahn übertragen hatte, ist auf den 1. Oktober zum Selbstbetrieb übergegangen.

Im Berichtsjahre wurden die Statuten von drei neugegründeten Bahngesellschaften, sowie sechs Änderungen bestehender Statuten genehmigt.

Die Vertreter des Bundes in den Verwaltungsräten der Gotthardbahn, der Jura-Simplon-Bahn und der Vereinigten Schweizerbahnen, deren Amtsdauer mit dem 31. März 1902 ablief, wurden für eine neue Amtsdauer, beziehungsweise bis zum Übergang der betreffenden Bahnen an den Bund, bestätigt.

2. Finanzausweise.

Im Berichtsjahre wurden die Finanzausweise für fünf neue Bahnen und für die II. Sektion einer bestehenden Bahn genehmigt.

3. Expropriation.

Durch Verordnung vom 25. Oktober 1902 trafen wir eine Neuorganisation der Schätzungskommissionen, indem wir für jeden Kanton, beziehungsweise bei einzelnen Kantonen für bestimmte Kreise, eine besondere Schätzungskommission bezeichneten, welche zur Beurteilung aller auf Grund des Expropriationsgesetzes vom 1. Mai 1850 oder des Bundesgesetzes betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen vom 24. Juni 1902 erfolgenden Expropriationen zuständig sein soll. Die neue Organisation trat mit dem 1. Januar 1903 in Kraft.

Von 7 Einsprachen gegen die Abtretungspflicht wurden fünf durch Abweisung, eine durch teilweise und eine durch gänzliche Guttheißung erledigt.

Es wurden zwei Gesuche um Besitzeinweisung gemäß Artikel 46 des Expropriationsgesetzes gestellt, denen beiden entsprochen werden konnte.

Die Anwendung des außerordentlichen Expropriationsverfahrens wurde 10 Gesuchstellern bewilligt.

In zwei Fällen, in denen sich eine Bahnverwaltung geweigert hatte, die Schätzungskommission einzuberufen, wurde sie von uns dazu angehalten; in einem dritten Falle wurde das Gesuch der Impetranten abgewiesen. Der noch im Jahr 1901 bei Ihnen eingereichte Rekurs des J. Capt gegen eine ähnliche Verfügung wurde von Ihnen im Berichtsjahre wegen Inkompetenz abgewiesen.

4. Pfandbuch.

Nach vorausgegangener Publikation, die in keinem Falle ein Einsprache zur Folge hatte, wurden 19 Verpfändungen für einen Gesamtbetrag von Fr. 13,830,000 bewilligt.

Vom Pfandbuchführer wurden mit dem Vermerke des Pfandbucheintrages versehen 26,380 Titel im Gesamtwert von Fr. 18,668,000; mit dem Lösungszeichen 2666 Titel im Gesamtwert von Fr. 3,392,750.

C. Technische Kontrolle.

I. Bahnbau und Bahnunterhalt.

Planvorlagen.

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

Planvorlagen.	Neue Bahnlinien.	Ergänzungs- und Umbauten.		Zusammen.
		Bahnhöfe und Stationen.	Freie Bahn.	
<i>Allgemeine Baupläne und Profile:</i>				
Situationspläne	44	—	19	63
Längenprofile	27	—	4	31
Sammlungen von Querprofilen	12	—	8	20
<i>Normal- und Spezialpläne:</i>				
Normalprofile für Unterbau	2	—	—	2
Erdbauten und Mauern	4	4	33	41
Tunnelbauten	3	—	10	13
Brücken und Durchlässe	117	—	273	390
Ufer- und Schutzbauten	1	—	4	5
Wegbauten inkl. Wegübergänge	35	2	11	48
Oberbau inkl. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen	72	12	33	117
Stationen und Haltstellen	32	2	—	34
Erweiterungen und Geleiseanlagen in Stationen	11	77	—	88
Stationshochbauten inkl. Perronanlagen und Perrondächer	45	238	—	283
Stationseinrichtungen (Wasserversorgung, Beleuchtung, Kranen, Brückenwagen, Putzgruben)	7	94	—	101
Mechanische Einrichtungen für Seilbahnen inkl. Kabel und Rollen	4	2	—	6
Leitungen und Kraftstationen für elektrische Bahnen	88	20	—	108
Wärterhäuser (inkl. Brunnen), Bahnabschluß u. Bahnbewachung Signale (inkl. Telegraph und Telephon), Zentralweichenstel- lungen und Riegelungen	12	9	17	38
Rollmaterial (inkl. Remisen und Werkstätten)	8	33	9	50
	59	174	—	233
Zusammen	583	667	421	1671
Bahnkreuzungen durch elektrische Starkstromanlagen und Parallelleitungen, Anzahl Projekte				158
Industrielle Verbindungsgeleise				22

1. Bahnbau.

Neue Bahnlinien.

Während des Berichtsjahres befanden sich 26 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahr 32). Davon wurden die folgenden 8 Linien neu in Angriff genommen:

Sensetalbahn,
Vevey-Châtel-St. Denis,
St. Gallen-Speicher-Trogen,
Tramways lausannois (Erweiterung des Netzes),
Elektrische Straßenbahnen Basel (Erweiterung des Netzes),
Hauts Geneveys-Villiers,
Martigny-Châtelard (I. Sektion: Martigny-Salvan),
Seilbahn St-Imier-Sonnenberg.

Die Hauptverhältnisse der 26 Baulinien sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt:

Baulinien.		Betriebsweise.	Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.	
						Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.
I. Hauptbahnen.			km.	m.	‰		m.		m.
1	Jura-Simplon-Bahn: Brig-Iselle (Simplontunnel)	D	22,471	300	10	1	19 770	1	15
II. Nebenbahnen.									
<i>a. Normalspurige Adhäsionsbahnen.</i>									
2	Gürbetalbahn:	D							
	* I. Sektion (Bern-Pfandersmatt)		21,418	200	22	—	—	2	54
	* II. Sektion (Pfandersmatt-Thun)		9,265	250	15	—	—	1	45
3	* Erlenbach-Zweisimmen	D	23,750	200	25	3	321	5	305
4	Vevey-Chexbres	D	6,850	300	38	2	191	2	33
5	Saignelégier-Glovelier	D	24,684	250	25	8	525	2	66
6	Sensetalbahn	D	11,430	200	32	—	—	2	169
7	Murten-Ins	E	7,170	300	12	—	—	—	—
<i>b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper.</i>									
8	Rhätische Bahn:	D							
	Thuisis-St. Moritz (Albulabahn)		61,800	120	35	43	16 084	57	2695
	Reichenau-Ilanz		19,444	120	10	3	578	8	262
	Übertrag		208,227	—	—	60	37 469	80	3644

Baulinien.		Betriebsweise.	Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.	
						Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.
			km.	m.	‰		m.		m.
	Übertrag	. .	208,227	—	—	60	37 469	80	3644
9	Châtel-St. Denis-Bulle-Montbovon	E	36,850	100	32	2	257	3	60
10	Montreux-Oberland bernois:	E							
	⊕ Montreux-Montbovon . . . . .	. .	22,100	40	68	9	3 310	10	256
11	Chemins de fer électriques veveysans:	E							
	* Vevey-Chamby . . . . .	. .	8,700	60	50	2	128	2	88
	Vevey-Châtel-St. Denis . . . . .	. .	6,818	60	50	—	—	1	198
<i>c. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Strassen.</i>									
12	Chemins de fer électriques régionaux du Jorat:	E							
	* La Sallaz-Moudon . . . . .	. .	22,248	50	63	—	—	—	—
	* Marin-Savigny . . . . .	. .	5,050	50	60	—	—	—	—
13	* Birseckbahn	E	6,348	25	50	—	—	1	20
14	Wetzikon-Meilen	E	22,500	25	65	—	—	—	—
15	St. Gallen-Speicher-Trogen	E	9,540	25	75	—	—	—	—
	Übertrag	. .	348,381	—	—	73	41 164	97	4266

Baulinien.		Betriebsweise.	Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.	
						Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.
			km.	m.	‰		m.		m.
	Übertrag	. . .	348,231	—	—	73	41 164	97	4266
16	Tramways électriques Genève:	E							
	⊕⊕ Erweiterung des Netzes . . . . .	. . .	44,500	15	115,7	—	—	—	—
17	Tramways lausannois:	E							
	** Erweiterung des Netzes . . . . .	. . .	9,712	20	94,7	—	—	—	—
18	Elektrische Straßenbahnen Basel:	E							
	** Erweiterung des Netzes . . . . .	. . .	3,922	20	32,8	—	—	—	—
19	Tramway Neuenburg:	E							
	* Peseux-Corcelles . . . . .	. . .	1,164	200	42,5	—	—	—	—
20	* Bremgarten-Dietikon	E	10,952	25	60	—	—	—	—
21	Trambahn Luzern:	E							
	* Fluhmühle-Emmenbrücke . . . . .	. . .	1,320	30	49	—	—	—	—
	* Kriens Post-Sonnenberg . . . . .	. . .	0,365	25	60	—	—	—	—
22	Hauts Geneveys-Villiers (Val de Ruz)	E	8,200	100	72	—	—	—	—
<i>d. Adhäsionsbahnen mit Zahnstangen strecken.</i>									
23	Martigny-Châtelard:	E							
	I. Sektion (Martigny-Salvan) . . . . .	. . .	8,892	{ 60 u. 80	{ 70 u. 200	} 3	459	5	124
	Übertrag	. . .	436,908	—	—	76	41 623	102	4390

Baulinien.		Betriebsweise.	Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.	
						Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.
Übertrag		. .	km. 436,908	m. —	‰ —	76	m. 41 623	102	m. 4390
<i>e. Reine Zahnradbahnen.</i>									
24	Jungfraubahn: ⊕ Eigergletscher-Eigerwand	E . .	2,400	100	250	1	2 295	—	—
<i>f. Seilbahnen.</i>									
25	* Kriens Sonnenberg	E	0,812	1150	425	1	81	1	23
26	St. Imier-Sonnenberg	E	0,650	1300	600	1	40	2	68
Total		. .	440,770	—	—	79	44 039	105	4481

Zeichenerklärung.

D = Dampfbetrieb.

E = Elektrischer Betrieb.

* 1902 eröffnet.

** 1902 teilweise eröffnet.

⊕ Teilweise früher eröffnet.

⊕⊕ 1902 und früher teilweise eröffnet.

¹ Radius in den Ausweichungen.

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

Appenzellerbahn (Gübsenmoos-St. Gallen),
 Samaden-Campocologno (Berninabahn),
 Montbovon-Zweisimmen,
 Wynentalbahn,
 Fortsetzung der Trambahn Luzern von Emmenbrücke bis zur
 S. B. B.-Station Emmenbrücke,
 Strecke Eigerwand-Eismeer der Jungfraubahn.

Die einzelnen Baulinien geben uns zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Simplon-Durchstich.

Die vorgeschriebenen Monatsausweise und Quartalberichte über den Stand der Arbeiten sind von der Jura-Simplon-Bahngesellschaft auch im Berichtsjahr regelmäßig vorgelegt und wie bisher den Subvenienten und andern Interessenten mitgeteilt worden.

Projektstudien. Ein von der Gesellschaft der italienischen Mittelmeerbahn aufgestelltes Projekt für die Anlage des internationalen Bahnhofes in Domodossola wurde den verschiedenen dabei interessierten Verwaltungen zur Prüfung zugestellt. Nach Eingang der daherigen Vernehmlassungen hat das Departement im April eine Zusammenstellung der aus letztern sich ergebenden Begehren und Bemerkungen der Direktion der Jura-Simplon-Bahn zu Handen der genannten italienischen Bahn zur Kenntnis gebracht. Das definitive Bauprojekt dieses Bahnhofes ist uns noch nicht zugekommen.

Bau. Auf der Nordseite des Tunnels sind die Arbeiten in sehr regelmäßiger Weise vorgeschritten.

Auf der Südseite dagegen mußte infolge der schon in unserm vorjährigen Bericht angedeuteten, aus der Beschaffenheit des durchfahrenen Gesteins sich ergebenden außerordentlichen Schwierigkeiten die Maschinenbohrung vom Oktober 1901 bis Mai 1902, d. h. zirka 8 Monate lang, unterbrochen werden, und es betrug während dieser Zeit der Gesamtbaufortschritt nur 83 m. oder kaum 11 m. per Monat.

Seither ist der Arbeitsfortschritt auch auf dieser Seite ein befriedigender und hat im Juni und Juli mit 238 und 219 m. sogar die bis dahin erzielte höchste Monatsleistung (211 m. im Oktober 1901 auf der Nordseite) überschritten.

Durch die im April und Mai in ganz außergewöhnlichem Maße gestiegene Gesteinstemperatur wurde die Bauunternehmung in große Besorgnis versetzt. Eine vom Departement angeordnete kontradiktorische Messung ergab für die Nordseite vor Ort des Sohlenstollens eine Temperatur von 53° . Seither ist die Zunahme eine mäßige geblieben; im Oktober betrug das Maximum $54,5^{\circ}$, und am 4. Dezember konstatierte eine neue kontradiktorische Messung $53,4^{\circ}$.

Da auf der Nordseite der Tunnel beinahe bis zu der Stelle vorgerückt ist, welche unter dem Kulminationspunkt des Gebirges liegt (km. 9,0), so darf mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden, daß die gegenwärtige Gesteinstemperatur keine erhebliche Steigerung mehr erfahren werde. Der Erfolg der seit Juni 1901 auf der Nordseite funktionierenden Einrichtungen für Lüftung und Abkühlung der Baustellen ist ein durchaus befriedigender. Die Lufttemperatur auf den verschiedenen Baustellen variiert zwischen 24° und 28° , so daß in dieser Beziehung unter vorzüglichen Verhältnissen gearbeitet werden kann, wie sie in andern größeren Tunneln bis jetzt kaum zu treffen waren.

Man darf daher mit Sicherheit annehmen, daß die Gesteinstemperatur, obschon dieselbe das vorgesehene Maximum um 13° bis 14° überschreitet, kein unübersteigliches Hindernis für den Bau und Betrieb des Tunnels bedeutet, wie man im Frühjahr 1902 befürchten zu müssen glaubte.

Die außerordentliche Erhöhung der Temperatur des Gesteins hat die Tunnelbaugesellschaft Brand, Brandau & Comp. veranlaßt, an die Jura-Simplon-Bahn das Begehren um Abänderung des Bauvertrages zu stellen. Von der Bahnverwaltung über die Forderungen der Baugesellschaft in Kenntnis gesetzt, hat das Eisenbahndepartement unterm 3. November die Bestellung einer Expertenkommission veranlaßt, welche den Auftrag erhielt, die Begehren der Herren Brand, Brandau & Comp. in technischer und finanzieller Hinsicht zu prüfen und darüber an die Jura-Simplon-Bahn zu berichten. Die Kommission besteht aus den Herren Generaldirektor Sand und Oberingenieur Vogt von den Bundesbahnen, Direktor Colomb und Oberingenieur Zollinger von der Jura-Simplon-Bahn und Direktor Winkler und Inspektor de Coulon vom Eisenbahndepartement. Das Gutachten der Experten stand auf Ende des Berichtsjahres noch aus.

Gegenüber dem Bauprogramm befand sich am 31. Dezember 1902 der gesamte Stollenfortschritt um drei Monate im Rückstande.

Der Stand der Tunnelarbeiten auf 31. Dezember 1902 im Vergleich mit demjenigen auf 31. Dezember 1901 ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

	Brig.		Iselle.		Total.	
	1902	1901	1902	1901	1902	1901
	m.	m.	m.	m.	m.	m.
Sohlenstollen des Tunnels I	8469	6335	5859	4428	14,328	10,763
Sohlenstollen des Tunnels II	8307	6194	5803	4473	14,110	10,667
Vollausbruch des Tunnels I	7611	5352	4903	3740	12,514	9,092
Vollständige Ausmauerung des Tunnels I	7428	5109	4647	3469	12,075	8,578

Der im Jahr 1902 erzielte Sohlenstollenfortschritt beträgt mithin 3565 m., was bei 360 Arbeitstagen eine Durchschnittsleistung von 9,90 m. per Tag, gegen 3496 m. im Jahre 1901 mit einer Durchschnittsleistung von 9,71 ergibt. Im Jahre 1899 betrug der Fortschritt 3457 m., 1900 3401 m. Der Jahresfortschritt bleibt somit ein bemerkenswert konstanter.

Die höchsten Tagesdurchschnitte sind auf der Nordseite im Dezember mit 7,04 m., auf der Südseite im Juni mit 7,93 m. erzielt worden.

Die Durchschnittszahl der per Tag beschäftigten Arbeiter betrug:

	Brig.	Iselle.	Total.
Im Januar 1902:			
a. außerhalb des Tunnels	543	317	860
b. im Tunnel	1364	1007	2371
Zusammen	<u>1907</u>	<u>1324</u>	<u>3231</u>
Im Dezember 1902:			
a. außerhalb des Tunnels	399	432	831
b. im Tunnel	1035	1149	2184
Zusammen	<u>1434</u>	<u>1581</u>	<u>3015</u>

Die Bauausgaben für den Tunnel samt Zufahrtslinien, d. h. für die Bahnstrecke Brig-Iselle, beziffern sich für das IV. Baujahr (1. Oktober 1901 bis 30. September 1902) auf Fr. 9,800,000, und die bisherigen Gesamtausgaben für die vier ersten Baujahre stellen sich auf rund Fr. 37,800,000.

Für das Wohl der Arbeiter wurde auch im Berichtsjahr in ausreichender Weise gesorgt; zu den bereits bestehenden bezüglichen Einrichtungen gründete die Bauunternehmung u. a. in Iselle eine Unterstützungskasse.

Die von Brig und Naters aus durch italienische Arbeiter nach Italien geschickten Geldsummen beziehungsweise Ersparnisse belaufen sich auf durchschnittlich Fr. 30,000 per Monat (700 Versender auf 1500 bis 1600 Arbeiter).

* * *

Auf der Gürbetalbahn wurde die II. Sektion: Pfandermatt-Thun fertig erstellt und am 1. November dem Betrieb übergeben, nachdem der Bahnhof Thun für die Einführung der neuen Linie in provisorischer Weise eingerichtet worden war.

Für die im Vorjahre teilweise eröffnete I. Sektion war der Betriebsanschluß an den Personenbahnhof Bern schon am 1. Mai, nach Vollendung der Erweiterungsbauten, erfolgt.

Am 31. Oktober konnte ferner die normalspurige Nebenbahn Erlenbach-Zweisimmen in Betrieb gesetzt werden. Die Eröffnung wurde hier wesentlich verzögert durch eine im Frühjahr eingetretene Rutschung, welche den Ersatz einer Stützmauer durch einen eisernen Viadukt notwendig machte. Ferner mußte das rechte Widerlager des Bunschenviaduktes rekonstruiert werden.

Die normalspurige Nebenbahn Vevey-Chexbres geht ihrer Vollendung entgegen. Im Rückstand sind indessen noch die beidseitigen Anschlüsse an die Bahnhöfe Vevey und Chexbres, deren Erweiterungsprojekte erst nach längeren Unterhandlungen genehmigt werden konnten.

Auf der Normalspurbahn Saignelégier-Glovelier wurden die Unterbauarbeiten wesentlich gefördert. Die Fertigstellung der Linie wird jedoch nicht vor dem nächsten Herbst zu erwarten sein.

Weiter vorgeschritten ist der im Frühjahr begonnene Bau der Strecke Murten-Ins der Freiburg-Murten-Ins-Bahn. Auf der Strecke Freiburg-Murten wurde der Umbau auf elektrischen Betrieb mit Kontaktschienen vollendet, und die Eröffnung des elektrischen Betriebes konnte nach längeren Versuchen am 1. Januar 1903 stattfinden.

Die normalspurige Sensetalbahn (Flamatt-Laupen-Gümmenen), welche die Jura-Simplon-Bahn mit der Bern-Neuenburg-

Bahn verbinden soll, ist seit Ende August zwischen Flamatt und Laupen in Ausführung begriffen. Auf der Strecke Flamatt-Neuenegg wurden die Bauarbeiten besonders beschleunigt, um diese Strecke so bald als möglich als Anschlußgeleise der in Neuenegg erstellten Filiale der Milchkonservierungsfabrik Nestlé in Vevey in Betrieb setzen zu können, während die Eröffnung der ganzen Linie erst im Jahre 1904 erfolgen dürfte. Die Vollendung der erwähnten Anfangsstrecke wird jedoch durch eine bei Flamatt eingetretene Terrainrutschung, welche langwierige Entwässerungsbauten notwendig macht, eine nicht unwesentliche Verzögerung erleiden. Das allgemeine Bauprojekt der Strecke Laupen-Gümmenen war am Ende des Jahres noch ausstehend.

Auf der Schmalspurbahn Thuisis-St. Moritz (Albulabahn) wurden die Bauarbeiten so weit gefördert, daß die Strecke Thuisis-Celerina voraussichtlich im Juli des laufenden Jahres wird eröffnet werden können. Die Station Celerina wird als provisorischer Endpunkt der Linie entsprechend erweitert und mit den nötigen Gütereinrichtungen versehen. Die Endstrecke Celerina-St. Moritz konnte nach Genehmigung des definitiven Bauprojektes erst Mitte Juni in Angriff genommen werden.

Im 5866 m. langen Albulatunnel, dessen Durchschlag am 29. Mai 97 m. südlich der Mitte erfolgte, wobei das sehr genaue Zusammentreffen der beidseitigen Stollen hervorzuheben ist, war der Stand der Arbeiten auf 31. Dezember 1902 folgender:

	Nordseite.	Südseite.	Total.
Fertiger Tunnel. . .	3079 m.	2413 m.	5492 m.

Gegenüber dem Stand auf Ende 1901 ergaben sich für das Jahr 1902 folgende Fortschritte:

Richtstollen (bis 29. Mai)			1741 m.
--------------------------------------	--	--	---------

	Nordseite.	Südseite.	Total.
Fertiger Tunnel. . .	1729 m.	1483 m.	3212 m.

Am Ende des Jahres fehlte noch der Vollaussbruch auf 336 m. Tunnellänge. Die erste Beschotterung für das definitive Geleise ist auf die Länge von 1880 m. eingebracht. Die Gesteinsverhältnisse (Albulagranit) waren, mit Ausnahme einiger druckhafter Stellen, normale und der relativ große Wasserzudrang blieb das ganze Jahr hindurch ziemlich konstant.

Die Bauarbeiten der Linie Reichenau-Ilanz gehen ebenfalls ihrer Vollendung entgegen; die Betriebseröffnung soll, wie auf der Strecke Thuisis-Celerina, im Juli 1903 stattfinden.

Auf der elektrischen Schmalspurbahn Châtel-Bulle-Montbovon wurden die beiden Endstrecken Châtel-Vuadens und Montbovon-Le Pâquier größtenteils fertig erstellt. Dagegen konnte die Zwischenstrecke auf dem Gebiet der Gemeinden Bulle und La Tour-de-Trême auch im Berichtsjahr nicht in Angriff genommen werden, weil die seit dem Vorjahre schwebenden Unterhandlungen über die Lage und die Gestaltung des Bahnhofes Bulle noch nicht zum Abschluß gelangt sind. Nachdem das von der Bahnverwaltung im August 1901 vorgelegte bezügliche Projekt von derselben im April des Berichtsjahres behufs Vornahme neuer Studien zurückgezogen worden war, wurde uns dieses Projekt erst im Oktober, und zwar beinahe unverändert, wieder eingereicht. Es mußten hierauf noch Ergänzungen der Vorlage verlangt werden, welche nebst einem Teil der Vernehmlassungen der Interessenten uns erst gegen Ende des Berichtsjahres zukamen, so daß eine Erledigung bis zum Jahreschluß nicht mehr erfolgen konnte.

Dem Begehren der Bahnverwaltung, die fertiggebaute Strecke Châtel-La Verrerie de Semsales bis zur Eröffnung der ganzen Linie durch die Châtel-Palézieux-Bahn betreiben zu lassen, konnte nicht entsprochen werden, dagegen wurde auf Grund einer am 31. Oktober vorgenommenen Inspektion die einstweilige Benützung dieser Strecke als industrielles Güteranschlußgeleise gestattet.

Auf der elektrischen Schmalspurbahn Montreux-Montbovon wurden die Bauarbeiten auf die Strecke Ostportal des Jamantunnels-Montbovon ausgedehnt und daselbst wesentlich gefördert. Das bezügliche Bauprojekt erhielt am 16. Juni die Genehmigung. Die Strecke Les Avants-Jamantunnel ist in der Hauptsache fertig erstellt; auch der 2412 m. lange Jamantunnel geht seiner Vollendung entgegen. Der Stollendurchschlag erfolgte am 26. Juli. Am Ende des Jahres waren die zu verkleidenden Partien (vier Strecken von 60 bis 785 m. Länge; Gesamtlänge 1085 m.) nahezu vollendet und der Vollausschub fehlte noch auf zirka 300 m. Länge.

Die elektrische Schmalspurbahn Vevey-Chamby konnte nach langen Unterhandlungen über die Anschlußverhältnisse in Vevey und Chamby am 1. Oktober dem Betrieb übergeben werden. Um diese Betriebseröffnung zu ermöglichen, mußten an beiden Endstationen, der Ausführung der genehmigten Erweiterungsprojekte vorgängig, Provisorien erstellt werden.

Die Linie Vevey-Châtel-St. Denis (Kantonsgrenze), welche in der Station St. L gier-La Chi saz von der Chamby-Linie abzweigt, wurde im Frühjahr in der untern Hälfte in Angriff genommen. Das Hauptobjekt dieser Strecke bildet der große Viadukt über die Veveyse bei Fenil, dessen Mauerwerksarbeiten wesentlich gefördert wurden. Dieser eiserne Viadukt von 198 m. Länge (Kragträger von 57 + 84 + 57 m. Spannweite, auf zwei 30 m. und 57 m. hohen steinernen Pfeilern) wird mit finanzieller Beteiligung des Kantons Waadt als Straßenbrücke gebaut.

Die elektrischen Straßenbahnen Lausanne-Moudon und Marin-Savigny wurden im Zeitraum vom 16. Mai bis 10. November streckenweise dem Betrieb übergeben. In bezug auf den lange diskutierten Anschluß der Linie Lausanne-Moudon an die Tramways lausannois kam eine Einigung dahin zu stande, daß die Anfangsstrecke Calvaire-La Sallaz von der Gesellschaft der Tramways lausannois käuflich übernommen wurde (Bundesbeschluß vom 28. Juni 1902 betreffend teilweise Übertragung der Konzession).

Die im Frühjahr begonnene und am 6. Oktober eröffnete Birseckbahn (Basel-Dornach-Arlesheim), welche an der Kantonsgrenze an das Netz der Basler Straßenbahnen anschließt, wird von letzterer Verwaltung betrieben.

Hinsichtlich der übrigen im Berichtsjahr ausgeführten oder in Angriff genommenen meterspurigen elektrischen Straßenbahnen mit oberirdischer Stromzuführung glauben wir uns auf die in der Tabelle der Baulinien enthaltenen Angaben beschränken zu dürfen.

Besonders zu erwähnen sind dagegen die in erheblichem Umfange zur Ausführung gelangten Linienumbauten behufs Einführung des elektrischen Betriebes. Vom 10. Februar bis 19. Mai wurden in Genf fünf umgebaute Linien der ehemaligen Genfer Schmalspurbahnen eröffnet (Jussy, St. Georges, Chancy, Fernex und St. Julien). Im Rückstand ist daselbst noch der Umbau der Linie Molard-Cornavin, deren Inbetriebsetzung erst nach Vollendung der kürzlich in Angriff genommenen Rekonstruktion der Montblancbr cke erfolgen kann.

Ferner wurde im Berichtsjahr die alte Pferdebahn Bözingen-Biel-Nidau auf Meterspur und elektrischen Betrieb umgebaut. Die Eröffnung der Strecke Bözingen-Bahnhof Biel erfolgte am 10. Oktober, und am 30. Dezember wurde der Pferdebetrieb

auch auf der Strecke Biel-Nidau definitiv eingestellt. Die Niveaure Kreuzung mit den Geleisen der Jura-Simplon-Bahn beim Bahnhof Biel wird, wie dies in andern ähnlichen Fällen vorgeschrieben worden ist, von besetzten Tramwaywagen nicht befahren.

Am 24. Dezember wurde schließlich der elektrische Betrieb auf der bisher mit Dampf betriebenen Schmalspurbahn Neuchâtel-Cortailod-Boudry eröffnet.

Wir erwähnen an dieser Stelle noch, daß auf der am 19. November 1901 in Betrieb gesetzten elektrischen Straßenbahn Aarau-Schöftland das Gütergeleise zum Anschluß an die Station Ober-Entfelden fertig erstellt wurde, worauf am 1. Oktober die Eröffnung des Güterverkehrs stattfand.

In bezug auf das im letztjährigen Bericht besprochene Gesuch der Limmattal-Straßenbahn um nachträgliche Aufhebung der einschränkenden Bestimmungen hinsichtlich der Befahrung ihrer Niveaure Kreuzung bei Altstetten sei ferner bemerkt, daß die weiteren Verhandlungen zu einer günstigen Lösung führten, indem kürzlich ein Projekt für Beseitigung der Niveaure Kreuzung durch Erstellung einer Unterführung genehmigt werden konnte.

Von der neuen elektrischen Schmalspurbahn Martigny-Châtelard (franz. Grenze) wurde gegen das Ende des Jahres die I. Sektion: Martigny-Salvan in Angriff genommen. Die Talstrecke Martigny-Vernayaz liegt größtenteils auf der Straße und wird mit einer oberirdischen Kontaktleitung versehen, während der übrige Teil der Linie eigenen Bahnkörper und für die Stromzuführung eine seitlich des Geleises gelagerte Kontaktschiene erhält. An den für Adhäsionsbetrieb gebauten Motorwagen werden infolgedessen sowohl Bügel- als Schleifkontakte angebracht. Die einzige Zahnstangenstrecke der Linie liegt zwischen Vernayaz und Salvan; sie hat eine Länge von 2700 m. und eine Steigung von 20 %. Elektrische Zahnradlokomotiven werden hier die Züge befördern.

An der Jungfraubahn hat die Tunnelbohrung das obere Ende der am 28. Juli 1899 genehmigten Strecke Eigergletscher-Eigerwand (km. 2_{,1}—4_{,2}) etwas überschritten und das bezügliche Bauprojekt wurde im Sinne einer Verlegung der Station Eigerwand von km. 4_{,090} nach km. 4_{,400} abgeändert. Für die Fortsetzung der Bahn bis zur Station Eismeer (km. 4_{,2}—5_{,8}) liegt das allgemeine Bauprojekt seit dem 2. Dezember zur Genehmigung vor, dagegen ist der Finanzausweis für diese Strecke noch ausstehend.

Die im Vorjahr begonnene Seilbahn Kriens-Sonnenberg wurde am 5. Mai dem Betrieb übergeben. Neu in Angriff genommen wurde sodann die Seilbahn St. Imier-Sonnenberg, welche, wie die vorgenannte Linie, einspurig mit automatischer Ausweichung erstellt wird und elektrischen Antrieb erhält.

Wie wir im letztjährigen Bericht erwähnt haben, wurde unterm 9. März 1901 zwischen der Appenzellerbahn und den Vertretern der Bodensee-Toggenburg-Bahn ein neuer Stundungsvertrag abgeschlossen, gemäß welchem die Appenzellerbahn ihr Gesuch um Erteilung der Baubewilligung für die Anschlußlinie Gübsenmoos-St. Gallen bis zum 31. Dezember 1901 zurückzog. Dieser Vertrag wurde im Berichtsjahr nochmals verlängert, und zwar zuletzt vom 1. Juli 1902 bis 1. Juli 1903, eventuell bis zur Erteilung der Baubewilligung an die Bodensee-Toggenburg-Bahn. Durch den Beschluß des st. gallischen Kantonsrates betreffend Übernahme der Zinsengarantie für das Obligationenkapital der Linie St. Gallen-Wattwil scheint nun der Bau dieser Normalbahn endlich gesichert zu sein, und die Appenzellerbahn hat in dieser Annahme bereits Schritte getan behufs Regelung der Entschädigung, die ihr für den Fall der Nichtausführung ihrer Anschlußlinie zugesichert wurde. Mittelst Eingabe vom 29. Dezember stellte sie das Gesuch um volle Schadloshaltung durch die Bodensee-Toggenburg-Bahn, eventuell durch den Bundesfiskus.

* * *

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

	Eröffnungsdatum.
1. Bremgarten-Dietikon	1. Mai
2. Seilbahn Kriens-Sonnenberg	5. Mai
3. Trambahn Luzern:	
a. Kriens Post-untere Station Sonnenberg	5. Mai
b. Fluhmühle-Emmenbrücke	19. Mai
4. Tramways électriques Genève:	
Versoix le Bourg-Montfleuri (Fortsetzung der Linie Sécheron-Versoix)	7. Mai
5. Chemins de fer électriques régionaux du Jorat:	
a. La Sallaz-Chalet à Gobet	16. Mai
b. Chalet à Gobet-Mézières	} 1. Oktober
c. Marin-Savigny	} 1. Oktober
d. Mézières Moudon	10. November

	Eröffnungsdatum.
6. Tramways lausannois:	
Calvaire-La Sallaz	16. Mai
7. Basler Straßenbahnen:	
a. Zufahrtslinie zum provisorischen Per-	
sonenbahnhof Basel (S. B. B.)	2. Juni
b. Verbindungsstrecke Wettsteinlinie-Güt-	
terstraße	4. September
c. Münchensteinerstraße-Kantonsgrenze	6. Oktober
8. Chemins de fer électriques veveysans:	
Vevey-Chamby	1. Oktober
9. Birseckbahn	6. Oktober
10. Tramways Neuchâtel:	
Peseux-Corcelles	15. Oktober
11. Erlenbach-Zweisimmen	31. Oktober
12. Gürbetalbahn:	
II. Sektion: Pfandersmatt-Thun	1. November
Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt zirka 94 km.	

Bahnhöfe und Stationen.

Bahnhof Zürich. Nachdem die in den beiden letzten Geschäftsberichten erwähnte Rekursbeschwerde der Zürcher Behörden betreffend die Werkstättenanlage zwischen Zürich und Altstetten durch den inzwischen erfolgten freihändigen Rückkauf der Nordostbahn gegenstandslos geworden war, bzw. durch den Bundesbeschluß vom 23. Juni 1902 ihre Erledigung gefunden hatte, wurde die noch anhängige Projektvorlage der ehemaligen Nordostbahn, vom 14. August 1900, wieder in Behandlung genommen. Die neuen bezüglichen Studien der Bundesbahnen sind uns indessen noch nicht vorgelegt worden.

Was den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet Zürich anbetrifft, so ist der Stand dieser Angelegenheit ungefähr derselbe wie am Ende des Vorjahres, indem die Vernehmlassung der Kantonsregierung über die von der ehemaligen Nordostbahn gemäß den Bundesratsbeschlüssen vom 2. März und 17. Juli 1900 den Behörden gemachten Vorlagen, sowie über die Vorschläge des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins und weitere inzwischen eingelangte Eingaben immer noch aussteht.

Bahnhof Basel S. B. B. Die provisorische Bahnhofanlage auf dem Terrain des verlegten Güterbahnhofes und der südlichen

Bahnhöferweiterung wurde vollendet und am 2. Juni in Betrieb gesetzt. Zwei provisorische Passerellen verbinden den Zentralbahnplatz mit dem provisorischen Aufnahmegebäude. Die östliche zuerst nicht vorgesehene Passerelle wurde zugestanden, weil dem Begehren der Kantonsregierung um Verlängerung des Personentunnels und Benützung desselben als öffentliche Passage nicht entsprochen werden konnte. Im übrigen nahmen die Erdarbeiten für die Bahnhöferweiterung ihren Fortgang. An Kunst- und Hochbauten wurden ferner erstellt bezw. vollendet: die Überführungen der St. Margarethen- und Solothurnerstraße, die dritte Perronhalle und 2 Dienstgebäude im Lokomotivdepot der Elsässerlinie. Die Studien für das neue Aufnahmegebäude sind im vollen Gang.

In bezug auf den Rekurs der Regierung des Kantons Baselstadt gegen die Entscheide des Bundesrates vom 24. Juli und 16. März 1900 betreffend die Überführung der Bruderholzstraße und die Beseitigung der Passerelle an der Solothurnerstraße erinnern wir daran, daß der Antrag des Bundesrates vom 2. Dezember 1901 dahin lautete, es wolle die Bundesversammlung auf die Rekurseingabe wegen Inkompetenz nicht eintreten, worauf die Regierung unterm 18. Januar eine Ergänzung ihrer Rekurschrift einreichte. Im bezüglichen Bericht vom 2. Juni bestätigte der Bundesrat seinen Standpunkt; ferner wurden darin auf Wunsch der nationalrätlichen Kommission auch die Gründe dargelegt, welche die materielle Abweisung des Rekurses verlangen. Nachdem die Regierung nochmals repliziert hatte, veranstalteten die Kommissionen der beiden Räte am 9. September einen Augenschein an Ort und Stelle. Die Regierung sah sich hierauf veranlaßt, dem Bundesrat Vermittlungsvorschläge zu unterbreiten, in der Meinung, daß bei Annahme derselben der Rekurs zurückgezogen würde. Auf diese Vorschläge konnte jedoch nicht eingetreten werden, so daß der Rekurs einstweilen pendent geblieben ist.

Badischer Bahnhof Basel. Das im Frühjahr eingereichte Ausführungsprojekt für den neuen Güterbahnhof wurde auf Wunsch der Kantonsregierung für sich genehmigt, so daß die Arbeiten nunmehr in diesem Teile des Bahnhofes in Angriff genommen werden können. Dagegen sind die Ausführungspläne für den Rangier- und den Personenbahnhof noch ausstehend. Für letztern fand infolge Korrektur der südlichen Begrenzungslinie eine neue Planaufgabe statt und gleichzeitig wurden auch die Expropriationspläne für die südlichen Zufahrtslinien öffentlich

aufgelegt. Im fernern wurde die zwischen der Bahnverwaltung und der Kantonsregierung abgeschlossene Übereinkunft betreffend die Ausführung der auf den südlichen Zufahrtslinien vorgesehenen Straßenunterführungen behandelt und erledigt.

Bahnhof Bern. Wie schon früher erwähnt, konnte der erweiterte Bahnhof am 1. Mai eröffnet und damit der Anschluß der Bern-Neuenburg-Bahn, sowie der Gürbetalbahn definitiv geordnet werden.

Über die Kostenbeteiligung und Mitbenützung des Bahnhofes seitens der Bern-Neuenburg-Bahn wurde eine Verständigung erzielt.

Das durch Bundesratsbeschluß vom 16. März 1900 einverlangte Projekt für die Verlegung des Rangierbahnhofes nach Weyermannshaus, wodurch eine weitere Ausdehnung des Personenbahnhofes ermöglicht werden soll, ist trotz mehrmaliger Mahnungen noch nicht zur Vorlage gelangt.

Bahnhof Thun. Die seit Jahren pendente Frage der Gesamterweiterung dieses Bahnhofes ist auch im Berichtsjahr unerledigt geblieben. Das von der ehemaligen Zentralbahn unterm 29. Oktober 1901 vorgelegte definitive Umbauprojekt wurde nämlich von den Bundesbahnen am 31. Dezember 1901 zurückgezogen, behufs Vornahme weiterer Studien, deren Ergebnisse uns jedoch noch nicht unterbreitet worden sind.

Bahnhof Biel. Die im vorjährigen Bericht erwähnte Konferenz zur Erörterung der ganzen Umbaufrage wurde am 5. Februar in Biel abgehalten. Das Resultat derselben war eine Verständigung zwischen den Beteiligten hinsichtlich folgender Punkte: Ersetzung der bestehenden Straßenniveauübergänge durch Unterführungen und entsprechende Hebung des Bahnplanums, Verlegung des Güter- und des Rangierbahnhofes, sowie der Lokomotivdepotanlagen in die „Brühlmatten“, südlich der bestehenden Werkstätten, Verzicht auf die sofortige Ausführung der Straßenunterführungen, Hauptverhältnisse dieser Unterführungen bezw. Straßenkorrekturen und Beibehaltung einer Verbindung mit dem Industriegeleise der Gemeinde Nidau. Die übrigen für die Umgestaltung des Bahnhofes maßgebenden Fragen blieben dagegen ungelöst. Mit Schreiben vom 15. Februar, welches die Ergebnisse dieser Konferenz resümierte, wurde die Jura-Simplon-Bahn eingeladen, im Benehmen mit der Generaldirektion der Bundesbahnen, welche ihre Mitwirkung bei der weitern Projektaufertigung zugesagt hatte, beförderlich ein Ausführungsprojekt zu studieren, zuvor aber, und zwar bis zum 15. März, über zwei Vorfragen (Lage des Güterbahnhofes und Konstruktionshöhe der Brücken

für die Straßenunterführungen) Vorschläge einzureichen. Eine definitive Rückäußerung seitens der Jura-Simplon-Bahn konnte jedoch bis heute nicht erfolgen, weil die bezügliche Vernehmlassung der Bundesbahnen an die Jura-Simplon-Bahn immer noch aussteht.

Bahnhof Neuenburg. Nach längeren Unterhandlungen über die Gestaltung der Fahysstraße am Nordrande des Bahnhofes wurden die Erweiterungsbauten gemäß dem unterm 31. August 1901 genehmigten Gesamtprojekt in Angriff genommen.

Bahnhof La Chaux-de-Fonds. Am 15. Oktober konnte der südliche Teil des gehobenen Bahnhofes dem Betrieb übergeben werden. Inzwischen wurden auch die übrigen Bauten wesentlich gefördert. Das Aufnahmegebäude ist unter Dach, die Reparaturwerkstätte ganz, und die Lokomotivremise zum Teil vollendet.

Bahnhof Locle. Die Frage der Erweiterung dieses Bahnhofes wurde von der Gemeindebehörde wieder aufgegriffen und die Kantonsregierung hat die Notwendigkeit einer solchen Erweiterung nicht in Abrede gestellt. Die bezüglichen Studien sind im Gange.

Bahnhof Lausanne. Die Unterhandlungen betreffend die definitive Lage des Güterbahnhofes sind noch nicht abgeschlossen. Im übrigen wurden die Arbeiten für die Erweiterung des Personenbahnhofes fortgesetzt. Außer der Anlage neuer Geleise ist namentlich die Erstellung der Straßenunterführungen östlich und westlich des Aufnahmegebäudes zu erwähnen.

Bahnhof St. Gallen. Der neue Güter- und Rohmaterialbahnhof konnte in Betrieb gesetzt werden. Noch nicht ganz vollendet sind daselbst das Zollgebäude, dessen Projekt erst im Berichtsjahr definitiv genehmigt wurde, sowie das Industriegeleise nach dem Lagerhaus auf der Davidsbleiche.

Im Personenbahnhof wurde die im Vorjahr genehmigte Lokomotivremise im rohen fertig erstellt. Das allgemeine Bauprojekt für die Umgestaltung dieses Bahnhofteiles ist indessen immer noch ausstehend.

Bahnhof Romanshorn. Die seit dem Jahre 1900 pendente Frage der Vergrößerung des Aufnahmegebäudes und der darin untergebrachten Zolllokale fand endlich ihre Lösung, indem am 28. November ein Projekt für einen Anbau an das Aufnahmegebäude genehmigt wurde.

Bahnhof Örlikon und Verbindungsgeleise Örlikon-Seebach. Nach unserem vorjährigen Bericht war das von der Nordostbahn unterm 13. Februar 1901 vorgelegte, bereinigte Umbauprojekt unerledigt geblieben, weil die Kantonsregierung neuerdings Abänderungsbegehren gestellt hatte, deren Beantwortung durch die Bahnverwaltung noch ausstehend war. Anlässlich der Genehmigung des Budgets für den Kreis III wurde nun das fragliche Umbauprojekt auch vom Verwaltungsrat der Bundesbahnen beanstandet und die Generaldirektion erhielt den Auftrag, neue Studien vorzunehmen und namentlich zu untersuchen, ob die ungünstigen Bahnhofverhältnisse nicht durch Vereinigung der beiden Stationen Örlikon und Seebach und entsprechende Linienverlegungen in rationeller Weise verbessert werden könnten. Das Ergebnis dieser Studien liegt uns zur Zeit noch nicht vor.

Bahnhof Glarus. Nach Erledigung der im letztjährigen Bericht erwähnten Anstände betreffend die Lage des neuen Aufnahmsgebäudes wurde der Bau dieses Gebäudes angefangen und im rohen vollendet.

Von anderen größeren Bahnhof- und Stationsumbauten, die im Berichtsjahr begonnen, bezw. fortgesetzt wurden, oder im Stadium der Projektprüfung sich befanden, erwähnen wir folgende: Renens, Vevey (Güterbahnhof vollendet, Personenbahnhof angefangen), Montreux, St. Maurice, Sion, Chexbres, Palézieux, Romont, Vallorbe, Sonceboz, Delsberg, Laufen, Herzogenbuchsee, Olten, Aarau, Uster, Rorschach, Brunnen, Erstfeld und Bellinzona.

Ausbau auf zweite Spur.

Das seit dem Vorjahr im Bau befindliche zweite Geleise der Strecken Lausanne-Conversion und Chexbres-Palézieux konnte am 1. Mai dem Betrieb übergeben werden.

Nach Genehmigung der allgemeinen Bauvorlagen bezw. einzelner Teilprojekte wurden sodann die folgenden Strecken in Angriff genommen: Croy-Vallorbe, Conversion-Chexbres, Palézieux-Vauderens, Villeneuve-Aigle und Immensee-Brunnen. Ferner wurden auf der Strecke Brugg-Stein verschiedene Vorarbeiten ausgeführt (Nischen im Bötzbürg- und Villnacherntunnel, Planierungsarbeiten, Rüsten und Verführen von Schotter etc.). Es fehlt aber noch das allgemeine Bauprojekt.

Noch unerledigt waren am Ende des Berichtsjahres die allgemeinen Bauprojekte für die Strecken Oberwinterthur-Felben (Linie Winterthur-Romanshorn) und Äsch-Münchenstein.

Für die Strecke Mönchenstein-Basel wurde das Projekt der zweiten Birsbrücke bereits genehmigt. Der Ausbau dieser Strecke auf die zweite Spur wird jedoch erst mit der Vollendung der Umbauarbeiten für den Bahnhof Basel erfolgen können.

Das seit dem Vorjahre mehrmals reklamierte Projekt für die zweite Spur Wilerfeld-Gümligen ist immer noch ausstehend. Die Generaldirektion der Bundesbahnen erklärte diesbezüglich, es müsse vorerst Klarheit geschaffen werden über allfällige Änderungen an den Anlagen in Wilerfeld, und die daherigen Projektierungsarbeiten seien noch nicht vollendet.

Die durch Postulat des Ständerates verlangte Prüfung der Frage über die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Erstellung eines zweiten Geleises auf der Strecke Aarburg-Luzern wurde an die Hand genommen.

Zu erwähnen ist noch, daß die Jura-Simplon im Anschluß an die im Jahre 1901 stattgehabten Vorverhandlungen über die Doppelspur Daillens-Vallorbe neuerdings eingeladen wurde, im Hinblick auf die bevorstehende Eröffnung des Simplontunnels, beförderlich geeignete Maßnahmen vorzuschlagen behufs Verbesserung der Betriebsverhältnisse auf der Strecke Renens-Lausanne, sei es durch Vermehrung der Geleise, d. h. durch Erstellung einer neuen Doppelspur Renens-Lausanne, oder durch eine andere gleichwertige Lösung.

Wie sich aus dem vorstehenden ergibt, haben namentlich auf dem Gebiete der Bundesbahnen eine Anzahl von Projektvorlagen für Neu- und Umbauten eine gewisse Verzögerung erlitten. Diese Tatsache muß wohl als eine unvermeidliche Folge der mit der Verstaatlichung verbundenen Übergangsperiode und der in dieselbe fallenden Auflösung der alten Direktionen und der Neuorganisation der ganzen Zentralverwaltung hingenommen werden. Sie wird aber nur eine vorübergehende sein, indem nicht daran zu zweifeln sein dürfte, daß die Rückstände von seiten der Bundesbahnverwaltung in rascher Folge behoben werden, sobald einmal die organisatorischen Arbeiten zu Ende gebracht sein werden.

Elektrischer Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen.

Durch Postulat Nr. 603 (Oktober 1902) wurde der Bundesrat eingeladen, zu prüfen, ob und inwieweit die Einführung des elektrischen Betriebes auf den schweizerischen Bahnen angezeigt erscheine. Die bezüglichen Studien und Erhebungen sind an die Hand genommen worden.

2. Bahnunterhalt.

Linien im Betrieb.

I. Hauptbahnen.	Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
Hauptbahnen der Schweizerischen Bundesbahnen (Kreise II, III, IV)	1251,158	300	26
Hauptbahnen der Jura-Simplon-Bahn	786,343	300	25
Hauptbahnen der Gotthardbahn	262,690	300	27
Bern-Neuenburg-Bahn, Direkte	42,892	300	18
Jura Neuchâtelois	39,563	300	27
Total	2382,646		
Ausländische Bahnen auf Schweizergebiet:			
Badische Staatsbahnen	41,163	300	16
Paris-Lyon-Méditerranée	19,336	350	20
Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen	5,206	400	7
Österreichische Staatsbahnen	2,703	380	8
Rete Mediterranea	0,236	—	0
Total	68,704		
II. Nebenbahnen.			
<i>a. Normalspurige Adhäsionsbahnen:</i>			
Nebenbahnen der Bundesbahnen	229,411	200	20
Nebenbahnen der Jura-Simplon-Bahn	141,411	150	38
Nebenbahnen der Gotthardbahn	12,457	300	8
Südostbahn	49,201	150	50
Emmentalbahn	42,250	250	15
Töftalbahn	39,598	250	30
Gürbetalbahn	33,696	200	22
Thunerseebahn	30,298	180	15
Huttwil-Wolhusen	25,268	250	25
Urikon-Bauma	25,260	180	28
Erlenbach-Zweisimmen	23,750	200	25
Bulle-Romont	18,189	250	25
Régional du Val de Travers	14,141	200	14
Langenthal-Huttwil	14,090	300	23
Spiez-Frutigen	13,433	300	15
Pont-Brassus	13,259	200	21
Spiez-Erlenbach	11,462	200	15
Porrentruy-Bonfol	10,891	250	28
Ütlibergbahn	9,180	150	70
Wald-Rüti	6,570	270	25
Önsingen-Balsthal	4,015	270	12
Arth am See-Arth Goldau-Güterbahnhof	3,115	140	40
Burgdorf-Thun, elektrischer Betrieb	40,215	250	25
Freiburg-Murten	22,279	200	30
Übertrag	833,333		

	Betriebslänge. km.	Gewöhnlicher Minimalradius. m.	Maximalsteigung. ‰
Übertrag	833,535		
Seetalbahn, Straßenbahn	49,885	160	37
Sihltalbahn, „	18,876	150	25
Kriens-Luzern, Gütergeleise, „	2,896	120	30
Orbe-Chavornay, Straßenbahn, elektrischer Betrieb	3,899	200	25
Straßenbahnen in Genf, Straßenbahn, Pferdebetrieb	0,427	—	—
Total	909,518		

b. *Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper:*

Rhätische Bahn	91,159	100	45
Bière-Apples-Morges, Apples-l'Isle	29,659	100	35
Saignelégier-Chaux de Fonds	26,340	100	40
Appenzellerbahn	25,460	100	37
Yverdon-Ste. Croix	24,167	100	44
Ponts-Sagne-Chaux de Fonds	16,153	100	40
Tramelan-Tavannes	8,731	80	40
Echallens-Bercher	8,657	100	25
Rigi-Kaltbad-Scheidegg	6,653	105	50
Brenets-Loche	4,246	150	30
Montreux-Les Avants elektrischer Betrieb	10,842	40	67
Vevey-Chamby	8,700	60	50
Châtel-St. Denis-Palézieux elektr. Betrieb	6,802	100	30
Grütsch-Mürren	4,279	50	50
Total	271,847		

c. *Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Strassen:*

Frauenfeld-Wil	17,584	60	46
Lausanne-Echallens	14,218	100	40
Waldenburgerbahn	13,535	60	30
Birsigtalbahn	12,240	60	40
Bern-Muri-Worb	9,701	50	36,2
Tramways électriques de Genève, elektrischer Betrieb	124,848	15	60
Lausanne-Moudon, Marin-Savigny, elektrischer Betrieb	27,000	50	78
Tramways de Neuchâtel, elektr. Betrieb	26,538	25	86
Stadt. Straßenbahn Zürich	22,548	15	65
Basler Straßenbahnen	21,152	15	73
Tramways lausannois	16,081	20	113
Limmattal-Straßenbahn	12,008	25	52
Altstätten-Bernek	11,239	25	50
Aarau-Schöftland	10,977	25	42,5
Bremgarten-Dietikon	10,836	25	60
Übertrag	350,505		

	Betriebslänge. km.	Gewöhnlicher Minimalradius. m	Maximalsteigung. ‰
Übertrag	350,505		
Städtische Straßenb. Bern elektr. Betrieb	10,815	30	57
Rolle-Gimel	10,538	25	84
Vevey-Montreux-Chillon	10,490	30	34
Trambahn Luzern	10,087	20	60
Allaman-Aubonne-Gimel	9,913	40	60
Tramway St. Gallen	9,202	15	67
Birsekbahn	6,206	25	50
Genève-Veyrier	5,548	50	50
Zürich-Örlikon-Seebach	5,590	75	64
Bieler Tramway	4,672	22,5	33,2
Tramway Lugano	4,538	20	47
Zentrale Zürichbergbahn	4,221	16	70
Straßenbahn Schaffhausen	3,993	18	77
Stansstad-Stans	3,455	90	11
Sissach-Gelterkinden	3,148	60	15
Tramway in Chaux-de-Fonds	3,146	20	25,2
Tramway in Freiburg.	3,028	25	92
Zürich-Höngg	3,012	20	60
Zürich-Hardturm	2,146	15	11
Winterthur-Töb	1,798	20	17
Schwyz-Seewen	1,725	100	60
Straßenbahn St. Moritz	1,635	30	50
Waldhaus-Hotel Dolder, Zürich	0,637	20	98
Riffelalpbahn	0,468	60	50
Pferdebahnen in Genf	2,043	15	31
Pferdebahn auf Monte Generoso	0,540	20	38
Rollbahn in Mürren	0,451	7,5	37
Total	473,630		

d. Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken:	Spurweite. mm.	Zahnstange System.	Betriebslänge. km.	Minimalradius. m.	Maximalsteigung. ‰
Rorschach-Heiden	1435	Riggenbach	7,463	120	90
Brünigbahn	1000	Riggenbach	57,698	120	120
Visp-Zermatt	1000	Abt	35,050	80	125
Berner Oberlandbahnen	1000	Riggenbach	23,446	100	120
Stansstad-Engelberg, elektrischer Betrieb	1000	Riggenbach	22,518	50	250
Appenzeller Straßenbahnen, Straßenb., elektr. Betrieb	1000	Klose	13,862	30	92
Bex-Gryon-Villars, Straßenbahn, elektrischer Betrieb	1000	Abt	12,444	25	200
Aigle-Leysin, Straßenbahn, elektrischer Betrieb	1000	Abt	6,785	17	230
Total			179,206		

	Spur- weite, mm.	Zahnstange System.	Betriebs- länge, km.	Maximal- steigung, ‰
<i>e. Reine Zahnradbahnen:</i>				
Arth-Rigibahn	1435	Riggenbach	8,551	200
Vitznau-Rigibahn	1435	Riggenbach	6,858	250
Wengernalpbahn	800	Riggenbach	18,041	250
Generosobahn	800	Abt	8,991	220
Glyon-Rochers de Naye	800	Abt	7,621	220
Brienz-Rothorn	800	Abt	7,588	250
Schynige Platte-Bahn	800	Riggenbach	7,259	250
Pilatusbahn	800	Locher	4,270	480
Gornergratbahn, elektr. Betrieb	1000	Abt	9,022	200
Jungfraubahn, " "	1000	Strub	2,882	250
Trait-Planches, " "	1000	Riggenbach	0,392	148,7
		Total	81,473	

	Spur- weite, mm.	Motor.	Bremsmittel.	Betriebs- länge, km.	Maximal- steigung, ‰
<i>f. Seilbahnen:</i>					
Lausanne-Ouchy	1435	Turbine	Adhäsion	1,476	120
Lausanne-gare J. S.	1435	"	Z. St. Riggenb.	0,314	116
Biel-Magglingen	1000	Wasserübergew.	"	1,625	320
Beatenbergbahn	1000	"	"	1,800	400
Rheineck - Walzenhausen	1200	"	"	1,218	260
Cossonay-gare J. S.	1000	"	Z. St. Abt	1,211	130
Ragaz-Wartenstein	1000	"	Z. St. Riggenb.	0,760	310
Territet-Glyon	1000	"	"	0,553	570
Ecluse-Plan	1000	"	"	0,368	370
Gießbachbahn	1000	"	"	0,320	320
St. Gallen-Mühleck	1200	"	"	0,300	228
Lugano-Bahn. G. B.	1000	"	Z. St. Abt	0,237	240
Gütschbahn, Luzern	1000	"	Z. St. Riggenb.	0,153	530
Neuveville-St. Pierre, Freiburg	1200	"	"	0,107	550
Marzilibahn, Bern	750	"	"	0,101	309
Stanserhornbahn	1000	Elektrizität	Zangen	3,600	600
Vevey - Chardonne-Pélerin	1000	"	"	1,514	580
San Salvatorebahn, Lugano	1000	"	Z. St. Abt	1,507	600
Lauterbrunnen-Grütsch	1000	"	Z. St. Riggenb.	1,207	600
Gurtenbahn, Bern	1000	"	Zangen	1,021	330
Biel-Leubringen	1000	"	"	0,892	360
Bürgenstockbahn	1000	"	Z. St. Abt	0,827	575
Kriens-Sonnenberg	1000	"	Zangen	0,803	425
Dolderbahn, Zürich	1000	"	"	0,790	177,5
Reichenbachbahn, Meiringen	1000	"	"	0,661	600
Davos-Schatzalp	1000	"	"	0,840	480
Rigiviertelbahn, Zürich	1000	"	"	0,284	327
Zürichbergbahn	1000	"	Z. St. Abt	0,163	260
Lausanne-Signal	1000	Benzin	Zangen	0,455	290
			Total	24,716	

Zusammenstellung.*I. Hauptbahnen.*

	Betriebslänge. km.	
a. Schweizerische	2382,646	
b. Ausländische auf Schweizergebiet	68,794	
	-----	2451,440

II. Nebenbahnen.

a. Normalspurige Adhäsionsbahnen	909,518	
b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	271,847	
c. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Straßen	473,630	
d. Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken	179,266	
e. Reine Zahnradbahnen	81,473	
f. Seilbahnen	24,716	
	-----	1940,450
	Total	4391,890

Davon werden zweispurig betrieben (Normalspurige Adhäsionsbahnen) 527,884

Bei Vergleichung dieser Betriebslängen mit den vorjährigen ist zu berücksichtigen, daß nach Vereinigung verschiedener Netze in die Bundesbahnen die bisher als mitbenutzt doppelt gezählten Strecken nunmehr nur noch einfach erscheinen.

Inspektion und Kontrolle der Bahnen.

Um die Kontrolle über den Bahndienst der durch den Betriebsantritt der Bundesbahnen gegebenen neuen Sachlage anzupassen, wurden die Bezirke der Kontrollingenieure mit den Kreisen der Bundesbahnen in Übereinstimmung gebracht. Es fanden hierfür einige Versetzungen der bisherigen Beamten statt, in der Weise, daß die Kontrollingenieure der Kreise I, III und IV in Lausanne, Zürich und St. Gallen, diejenigen des Kreises II und der Gotthardbahn in Bern, diejenigen der westlichen Nebenbahnen in Bern, die der östlichen in Zürich, die Kontrollingenieure der Brücken der Westschweiz in Bern und die der Ostschweiz in Zürich Wohnung nahmen.

Die Kontrolle der elektrischen Straßenbahnen, bei welchen der Unterhalt der Bahn sich im wesentlichen auf denjenigen des Geleises reduziert, wurde der maschinentechnischen Sektion überwiesen, deren Kontrollingenieure auch das Rollmaterial und die elektrischen Einrichtungen dieser Bahnen zu überwachen haben.

Die Kontrollingenieure für den Bahnunterhalt wurden eingeladen, eine erste durchgehende Inspektion ihrer Strecken so früh

als es die Jahreszeit erlaubt zu beginnen und die Berichte möglichst rasch den Begehungen der einzelnen Linien folgen zu lassen, derart, daß die zu machenden Aussetzungen noch bei den Unterhaltungsarbeiten des laufenden Jahres berücksichtigt werden können. Außer dieser durchgehenden Inspektion, welche sich auf 3719 Kilometer erstreckte, fanden weitere Begehungen bei besonderen Anlässen und Einzeluntersuchungen statt, wodurch sich die Länge der zu Fuß begangenen Strecken auf 5679 Kilometer erhöht.

Zustand der Bahnen.

Unterbau.

Der Zustand der Hauptbahnen bezüglich des Unterbaues kann im großen ganzen als ein befriedigender bezeichnet werden. Immerhin finden sich einige wunde Stellen, welche eine stetige Aufmerksamkeit erfordern. Das abgelaufene Jahr hat wieder gezeigt, daß katastrophenartige Ereignisse eintreten können an Bauten, deren bisheriges Verhalten eine solche Gefahr durchaus nicht voraussehen ließ. Dieses war namentlich der Fall im Tunnel bei Chexbres, dessen Einsturz am 2. Mai den Verkehr bis 24. Juni, d. h. auf 53 Tage unterbrochen hat. Der Einbruch des Gewölbes auf eine Länge von 10,6 m. und die Verschüttung des Tunnels auf 14 m. erfolgten bei Anlaß einer Rekonstruktionsarbeit, welche die Entwässerung des Mauerwerks zum Zwecke hatte und an mehreren anderen Stellen desselben Tunnels schon mit gutem Erfolg ausgeführt worden war. Ob an dieser Stelle das Gewölbe von Anfang an zu schwach gewesen ist oder mit der Zeit durch den Wassererguß gelitten hat, oder ob es durch die Arbeiten selbst verschwächt worden ist, konnte nicht mit Sicherheit ermittelt werden. Doch scheint der geologisch ungünstige Zustand der dort durch eine Verwerfungskluft zerrissenen Molassebänke den Ausschlag gegeben zu haben. Die schwierige Arbeit der Räumung des Tunnels und der Wiederherstellung des Gewölbes ist von der Bahnverwaltung mit großem Geschick und gutem Erfolg durchgeführt worden. Das neue Gewölbe ist in genügender Stärke erstellt, um jede weitere Gefahr für die Zukunft auszuschließen, und im übrigen wird der ganze Tunnel, sowie auch der benachbarte bei Grandvaux einer gründlichen Ausbesserung und Verstärkung unterworfen.

Eine Ablösung lockeren Felsens in einem Steinbruch bei Vingelz, Linie Neuenburg-Biel, drohte im August der Bahn ge-

fährlich zu werden, nahm jedoch einen günstigen Verlauf, nach welchem weitere Besorgnisse zur Zeit nicht begründet sind.

Dagegen sahen wir uns veranlaßt, einem seit Jahren verfolgten beunruhigenden Zustand auf der Linie St. Maurice-Brig, wo die Bahn die Felshalde unter dem Plateau von Varen anschneidet, eine größere Bedeutung beizumessen und die Bahnverwaltung einzuladen, in kurzer Frist ein Projekt für gründliche Sicherung der dortigen Lage vorzulegen und dabei zugleich auch die Verbesserung der Richtungsverhältnisse gemäß dem Bedürfnis der zukünftigen Simplon-Zufahrtlinie anzustreben.

In den großen Tunneln des Jura Neuchâtelois ist das Bedürfnis einer gründlichen Entwässerung und Befestigung der in aufgeweichtem Mergel sich blähenden Sohle dringend geworden. Wir haben diese allerdings schwierige Aufgabe bei der dortigen Verwaltung anhängig gemacht und werden sie weiter verfolgen.

Eine schwere Störung erlitt die Walliserlinie durch die Rhone-Ausbrüche vom 11. Juli, durch welche bis zum 1. August die Strecke Monthey-Bouveret auf mehrere Kilometer unter Wasser gesetzt, an einzelnen Stellen durchbrochen und auf drei Wochen außer Betrieb gesetzt wurde.

Im übrigen beschränken sich die durch Naturereignisse herbeigeführten Störungen auf einige leichte Rutschungen und Schutt-ablagerungen, welche bald gehoben worden sind.

Außer den oben erwähnten Entwässerungen der Tunnel bei Chexbres und Grandvaux sind einige wichtige Verbesserungen des Unterbaus teils ausgeführt, teils in Angriff genommen worden, so auf der Jura-Simplon-Bahn: Umbau des Tunnels des Combes zwischen Croy und Vallorbe und Entwässerung der Lehne bei 40,⁹⁵⁰ km. derselben Strecke, Stützmauern im Einschnitt bei Villangeaux an der Broye-Längsbahn und im Einschnitt von Gonillon bei St. Gingolph; auf der Gotthardbahn eine Reihe von Sicherungsbauten gegen Felssturz- und Lawinengefahr, Uferschutz- und Flußbauten, namentlich am Molinetto-Bach km. 171,²⁹⁰ der Luino-Linie; auf den Bundesbahnen: Nischen im Aarauer- und im Bötztbergtunnel.

An steinernen Unterbauten von eisernen Brücken haben größere Arbeiten stattgefunden zur Ausbesserung der Widerlager der Birsbrücke bei St. Jakob (Basel) und zum Ersatz der Auflagequader des Viadukts bei St. Ursanne.

Die noch rückständigen Verstärkungen und der Ersatz eiserner Brücken sind weitergeführt worden, und zwar auf der Jura-Simplon-Bahn und der Gotthardbahn programmgemäß, während auf den Linien der ehemaligen Nordostbahn, wo noch eine Anzahl größerer Brücken zu verstärken bleibt, diese Arbeit sich auf einige kleinere Objekte von Nebenbahnen beschränkte.

Die periodischen Untersuchungen eiserner Brücken mit Probelastung und Nivellement werden im allgemeinen in der verordneten Folge fortgesetzt. Im Berichtsjahr kamen 243 einzelne Brückenöffnungen oder kontinuierliche Träger zur Untersuchung. Die Ergebnisse können durchweg als befriedigend gelten; sie geben beruhigenden Aufschluß über den Stand der Betriebssicherheit der untersuchten Brücken.

Die Besichtigung der Eisenkonstruktion ist an einigen Brücken durch Anbringung von Einsteigleitern und Gehstegen mit Geländern erleichtert worden; Ergänzungen des Brückenbelages mit dichter Schwellenlage, der Leitschienen u. dergl. sind manchenorts vorgenommen worden.

In betreff der Materialproben ist zu bemerken, daß das Departement Mühe hat, dieselben rechtzeitig, d. h. vor Ausführung der Bauten, zu erhalten. Trotz wiederholter Hinweisung auf die bestehenden Vorschriften werden die Prüfungsatteste nicht selten erst vorgelegt, wenn die Brücken schon montiert sind. Es hängt dies häufig damit zusammen, daß die Lieferfristen für den Brückenbauer zu kurz bemessen sind; oft aber liegt der Grund auch darin, daß die allmählich eingetretene hohe Gleichmäßigkeit des Materials bei den Bahnverwaltungen mit der Zeit ein gewisses Sicherheitsgefühl und damit eine Unterschätzung dieser Proben erzeugt hat. In Verwechslung von Ursache und Wirkung übersieht man, daß nicht die andauernd gute Eisenqualität die Proben entbehrlich macht, sondern daß die erstere gut ist, weil die letztern stetig vorgenommen werden. Mit dem Aufhören oder einer wesentlichen Vernachlässigung der Proben bei uns würde die Schweiz voraussichtlich zum Abschiebeplatz für minderwertige Eisenqualitäten des Auslandes werden. Schon jetzt wird von unsern Kontrollbeamten konstatiert, daß das zur Verwendung kommende Material hin und wieder den bestehenden Vorschriften nicht entspricht. Es ist dies namentlich da der Fall, wo entweder bei der Bestellung im Walzwerk auf die Qualität nicht das nötige Gewicht gelegt wird, oder wo die

Herausarbeitung der Probestäbe durch unkundige Leute und ohne die erforderliche Sorgfalt geschieht.

Die Projektvorlagen für eiserne Brücken lassen häufig — insbesondere bei kleinern Gesellschaften — die Tendenz durchblicken, die Ausführung ohne weiteres um die niedrigste offerierte Pauschale zu vergeben, in der Annahme, die eidgenössische Aufsichtsbehörde werde schon dafür sorgen, daß das Bauobjekt in bezug auf Solidität etc. den bestehenden Vorschriften entspreche. Wir unterlassen jeweilen nicht, in solchen Fällen darauf hinzuweisen, daß die Verantwortlichkeit für die Qualität des Materials und der Arbeit in erster Linie den Verwaltungen obliegt, und daß die Kontrolle des Departements sie hiervon in keiner Weise entlastet.

Oberbau.

Ein kräftiger Schritt zur Verbesserung der Geleise unserer Hauptbahnen ist in diesem Jahre getan worden durch die Einführung neuer Bautypen für die Hauptlinien der Bundesbahnen. Dieselben Normalien hat zugleich auch die Jura-Simplon-Bahn für ihre Geleisumbauten angenommen. Bereits sind in diesem Jahr im Kreis III der Bundesbahnen 8448 m. Geleise in den neuen Schienentypen von 45,9 und 48,8 kg/m. umgebaut worden. Im ganzen beläuft sich der diesjährige Geleise-Umbau der Hauptbahnen auf:

	Meter Geleise
Stahlschienen	63 556
Eisenschwellen	55 653
Holzschwellen	8 687
Schotter-Erneuerung	94 257
auf Nebenbahnen:	
Stahlschienen	13 919
Eisen- und Holzschwellen	18 919
Schotter-Erneuerung	19 222

Die Verstärkung der Geleise durch Verbesserung des Schienenstoßes und Vermehrung der Schwellen ist im Berichtsjahr auf folgenden Streckenlängen durchgeführt worden:

Auf Hauptbahnen	85 204 m.
„ Nebenbahnen	21 366 „

Diesen Leistungen gegenüber bestehen aber noch erhebliche Rückstände in den zur Erzielung eines vollkommen befriedigenden Zustandes erforderlichen Geleise-Umbauten und Verstärkungen.

Den beförderlichen Umbau aus neuem Material haben wir insbesondere auf solchen Hauptlinien anhängig gemacht, wo bei einem intensiven Schnellzugsverkehr noch Schienen von leichteren Typen liegen und wo die Schienenbrüche eine mehr als normale Häufigkeit erreichen.

Auf einigen Nebenbahnen wird der Umbau und die Verstärkung der Geleise nicht mit demjenigen Nachdruck gefördert, welcher den Bedürfnissen des Verkehrs und der fortschreitenden Abnutzung entspricht. Die Regulierung der Geleiselage läßt auch vielerorts zu wünschen übrig. Wir hatten Anlaß, bei mehreren Verwaltungen dringende Ansprüche auf Verbesserung ihres Oberbaues zu stellen.

Stationen und Hochbauten.

Neue Haltestellen entstanden in Bowil (Bern-Luzern), Kollermühle (Altstetten-Zug, ohne Gebäude), Freienbach (Pfäffikon-Samstagern). In einer Reihe von Stationen wurden die Ausweichgeleise verlängert. Neue Aufnahmegebäude sind im Bau in Glarus, Rätterschen, Rümliang; Aufnahmegebäude wurden vergrößert in Bellinzona, La Sarraz, Croy, Uster, Neuhausen, Wil, Aadorf, Schönbühl, St. Margrethen; Perrondächer erstellt in Aarberg, Lucens, Granges, Yvonand, Estavayer, Lyß, Sonceboz, Delsberg, Konölfingen; Güterschuppen neu erstellt in St. Gallen, St. Léonard, Renens und Evionnaz; vergrößert in Montreux, Vernayaz, Bärschwil, Münchenstein, Talwil, Arbon.

4 Wärterhäuser wurden neu gebaut, 11 vergrößert.

Wasserversorgungen von Stationen wurden 4 neu erstellt, 3 verbessert, solche von Wärterhäusern 7 neu erstellt, 4 verbessert.

Neue Stationsbeleuchtungen wurden erstellt: elektrische in Kerzers, Bern Außerholligen, Zollikofen, Delsberg, Uzwil, Flawil, St. Gallen Güterbahnhof, Bellinzona, Spiez, Utzenstorf, Steinhof, Seon, Kleindietwil, Huttwil, Hüswil, Zell, Bubendorf, Waldenburg; Gas in Schlieren; Acetylen in Amriswil und Kradolf; Washington-Licht in Dietikon, Buchs und Sargans.

Endlich sind zu erwähnen der Bau einer neuen Lokomotivremise in Renens; die Anlage neuer Drehscheiben oder der Ersatz bisheriger durch größere in Palézieux, St. Gallen, Bremgarten, auf der Seetalbahn in Emmenbrück, Hochdorf, Reinach, Wildeggen, auf der Rhätischen Bahn in Davos-Platz, Wolfgang,

Klosters, Küblis, Landquart, Chur, Bonaduz, Thusis; die Anlage neuer Kranen in Gland und Bussigny und neuer Brückenwagen in Rolle, Emmenbrücke, Stalden-Dorf, Huttwil, Gettnau, Menznau, Gießhübel und Steg.

Signale und Riegelungen.

Als größte aller bisherigen Stellwerksanlagen in der Schweiz kam diejenige in Olten dieses Jahr zur Anhandnahme der Ausführung. Sie umfaßt 50 Fahrstraßen, welche von zwei Stellwerken und einem zentralen Blockwerk mit Weichen und Signalen beherrscht werden.

Daneben entstanden die kleineren Stellwerke in Sonceboz, Leuk, Gampel, Raron, Visp, Uster, Wil, St. Gallen Güterbahnhof, Ragaz und Landquart und die Riegelungen nach System Bouré in Céligny, Gilly-Bursinel, Lutry, Rivaz; die Erneuerung einer Riegelungsanlage in Erstfeld wurde vollendet und eine solche in Bellinzona begonnen.

Elektrische Kontrollapparate für Stationsdecksignale wurden 16 angebracht, automatische Rückstellvorrichtungen für solche Signale 22. 34 Vorsignale und 1 Ausfahrtsignal wurden neu erstellt, bei 11 Weichen Druckschienen oder andere Vorrichtungen gegen vorzeitiges Umstellen angebracht.

Elektrischer Streckenblock wurde auf den Strecken Leuk-Brig und Sentimatt-Meggen eingeführt auf eine Länge von 36,188 km., Streckenläutewerke auf Leuk-Brig und Huttwil-Hüswil auf eine Länge von 33,368 km.

Niveauübergänge.

Von denjenigen Niveauübergängen, deren Beseitigung durch Über- oder Unterführungen im letztjährigen Geschäftsbericht als gesichert dargestellt worden ist, sind seither diejenigen in Lausanne, Chaux-de-Fonds, Uzwil und Chiasso in das Stadium der Ausführung getreten, und es haben überdies ein Wegübergang km. 91,700 bei Piotta durch eine Unterführung, der Übergang der Arlesheimerstraße bei Dornach km. 115,9 der Linie Delsberg-Basel durch Überführung bei Anlaß des Baues der Birseckbahn und drei Fußwegübergänge bei Veltheim durch einen gemeinsamen Durchgang bei km. 27,22 der Linie Winterthur-Schaffhausen beseitigt werden können. Bei km. 18,993 vor Kloten ist ein Wegübergang eingegangen. Wo solche in einzelnen Fällen neu zu

entstehen drohten, konnte die Gefahr abgewendet werden, wenigstens insoweit, daß im Falle einer Neubewilligung eines Überganges die Kassierung eines benachbarten entbehrlich werdenden verlangt wurde.

Zahlreiche Erfahrungen haben dargetan, daß Abschlußvorrichtungen, welche von den Passanten mit leichter Mühe zu öffnen sind, wie Drehkreuze und Falltüren, obwohl sie beim Publikum eine gewisse Beliebtheit haben, doch zur Ursache vieler Unfälle geworden sind. Auf Doppelspurbahnen bieten solche unvollkommene Abschlüsse wegen der besonderen Betriebsart eine erhöhte Gefahr. Wir haben uns daher veranlaßt gesehen, von den Bahnverwaltungen zu verlangen, daß dergleichen Einrichtungen an öffentlichen Übergängen auf Doppelspurbahnen gänzlich beseitigt und auf einspurigen Bahnen möglichst beschränkt, namentlich auch bei neuen Bahnbauten nicht mehr angebracht werden. Die Durchführung dieser Maßregel werden wir weiter verfolgen.

Bahnbewachung.

Die Prüfung der für jede neue Fahrplanperiode einzureichenden Vorlagen über den Dienst des Streckenpersonals hat uns häufig Anlaß gegeben, Verbesserungen zu verlangen hinsichtlich einer mit Rücksicht auf die Eigenart jeder Bahn genügenden Zahl täglicher Begehungen, sowie richtiger Verteilung auf die Tageszeiten und genügender Zeitbemessung für diese Begehungen, damit sie ihren Zweck erfüllen.

Im Anschluß an die im vorigen Bericht gemeldeten einschränkenden Bestimmungen über Draisinenfahrten der Wärter mußte infolge weiterer Unfälle, die sich bei solchen Fahrten ereignet haben, neuerdings bei einigen Bahnen auf die gänzliche Unterdrückung der Draisinenfahrten zwischen den Zügen gedrungen werden.

Grenz- und Katasterpläne

sind im Berichtsjahr für folgende neue Bahnen eingereicht und geprüft worden: Uerikon-Bauma, Pruntrut-Bonfol, Neuchâtel-Cortailod-Boudry, Neuchâtel-St. Blaise, Allaman-Aubonne-Gimel, Châtel St. Denis-Palézieux, Straßenbahn in Schaffhausen und Seilbahn Rigiviertel mit einer Gesamtlänge von zirka 64 km. Wegen Unvollständigkeit der Angaben etc. mußte ein großer Teil dieser Pläne zur Ergänzung zurückgeschickt werden.

3. Spezialbahnen.

Die Kontrolle der Spezialbahnen (Zahnrad- und Seilbahnen) ging in gewohnter Weise vor sich. Es wurde jede Bahn durchschnittlich 2,75 mal besucht und einer eingehenden Untersuchung unterzogen. Außer zahlreichen Befahrungen dieser Bahnen fanden zirka 370 km. Streckenbegehungen statt.

Der Zustand der Bahnanlagen und des Betriebsmaterials gab im großen ganzen zu erheblichen Klagen nicht Anlaß. Einzig bei einer Seilbahn fanden wir uns veranlaßt, einzuschreiten, um eine Besserung in der Aufsicht und im Unterhalt der Bahn herbeizuführen.

Den regelmäßigen Untersuchungen der Drahtseile und der Bremseinrichtungen wird von seiten unserer Kontrollorgane stets besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Zur Auswechslung gelangten im Betriebsjahr die Drahtseile von 6 Seilbahnen. Festigkeitsproben wurden mit 6 neuen und 3 ausrangierten Kabeln ausgeführt.

Die bisher mit Wasserübergewicht betriebene Seilbahn Lauterbrunnen-Grütschalp ist im Winter 1901/1902 für elektrischen Betrieb umgebaut worden und hat gänzlich neue, wesentlich vergrößerte Wagen erhalten, wodurch die Leistungsfähigkeit der Bahn um ein bedeutendes erhöht wurde. Mehrere Zahnradbahnen haben ihr Rollmaterial vermehrt.

Im Betriebe der Spezialbahnen sind im Berichtsjahr keine erheblichen Störungen zu verzeichnen. Einzig bei einer Seilbahn mußte der Betrieb während 11 Tagen eingestellt werden, weil das Drahtseil auswechslungsbedürftig und ein Ersatzseil nicht rechtzeitig bestellt worden war.

Über die im Bau befindlichen Spezialbahnen wird an anderer Stelle berichtet.

4. Elektrische Leitungsanlagen.

Diese Kontrolle bezieht sich auf die Bahnkreuzungen durch elektrische Starkstromleitungen und die Längsführung solcher neben Bahnen, sowie auf die Kreuzungen elektrischer Bahnen mit Schwachstromleitungen.

Starkstromkreuzungen und Längsführungen.

Im Jahre 1902 wurden behandelt:

136 Starkstromüberführungen	gegen	114	im	Vorjahre
14 Starkstromunterführungen	"	24	"	"
8 Starkstromlängsführungen	"	5	"	"
20 elektrische Beleuchtungsanlagen auf Bahngebiet	"	8	"	"

Unter Ausschluß der Kreuzungen mit reinen Straßenbahnen und solcher Leitungen, welche den Bahnverwaltungen selbst gehören, ergibt sich auf Ende 1902 folgender Bestand:

510 Starkstromüberführungen,
263 Starkstromunterführungen,
62 Starkstromlängsführungen.

Die Zahl der Unterführungen ist im Abnehmen begriffen, während diejenige der Überführungen stark zunimmt.

Den häufigen Gesuchen um rasche Erledigung der Vorlagen wurde in möglichst weitgehendem Maße entsprochen. Viele Verzögerungen könnten von den Betriebsinhabern der betreffenden Anlagen durch bessere Beachtung der bezüglichlichen Erlasse und bessere Verständigung mit den interessierten Bahnverwaltungen vermieden werden.

Über die Interpretation einzelner Artikel der Vorschriften vom 9. Juli 1899 und deren Anwendungsbereich sind hie und da Meinungsverschiedenheiten entstanden, über welche anlässlich der schon im letztjährigen Geschäftsbericht als wünschbar bezeichneten Revision dieser Vorschriften entschieden werden muß.

Die längs und quer zu den Bahnen erstellten Starkstromleitungen haben im allgemeinen zu keinen Störungen und Klagen Anlaß gegeben.

Kreuzung elektrischer Bahnkontaktleitungen mit Schwachstromleitungen.

Auch bei dieser Art von Leitungen sind Unfälle oder größere Störungen und Schädigungen durch Herabfallen auf die

Kontaktdrähte keine zu verzeichnen, obschon an verschiedenen Orten Drahtbrüche stattgefunden haben. Es kann somit wohl angenommen werden, daß bei richtiger Erstellung und guter Instandhaltung der Schutzvorrichtungen nach den bestehenden Vorschriften vom 7. Juli 1899 die letztern ihren Zweck in genügender Weise erfüllen. Mangelhaft erstellte Schutzdrähte haben immerhin zu kleinern Bahnstörungen Anlaß gegeben, und die praktischen Erfahrungen lassen die gänzliche Beseitigung aller solcher kreuzenden Leitungen, welche nicht mit der nötigen mechanischen Festigkeit erstellt werden können, als wünschbar erscheinen.

Auf Veranlassung des Post- und Eisenbahndepartements hat der Bundesrat am 10. Januar 1902 eine Modifikation des Art. 23 der Vorschriften für die Erstellung der Stromleitungen der elektrischen Bahnen vom 7. Juli 1899 bewilligt. Es wird damit bezweckt, in gewissen Fällen bei Schwachstromüberführungen die mit der nötigen mechanischen Festigkeit erstellt werden können, die sonst vorgeschriebenen besonderen Schutzvorrichtungen (Schutznetze, Schutzdrähte etc.) weglassen zu dürfen. Die so erstellten Kreuzungen haben bis dahin zu keinen Anständen Anlaß gegeben.

II. Rollmaterial.

Der Bundesratsbeschluß vom 8. Februar 1898 betreffend die Normierung des Betriebsmaterialbestandes der Hauptbahnen enthält bezüglich der Feststellung der erforderlichen Sitzplatzzahlen der Personenwagen, sowie der Zahl der Güterwagen die Bestimmung, daß die bezüglichen Formeln von Zeit zu Zeit den geänderten Betriebsverhältnissen anzupassen seien. Die Präsidialverwaltung des schweizerischen Eisenbahnverbandes hat in bezug auf die Normierung des Güterwagenparks schon im August 1901 auf die Wünschbarkeit einer Abänderung der Vorschriften aufmerksam gemacht und im Mai 1902 ihre dahingehenden Vorschläge eingereicht. Das Eisenbahndepartement hat dem Bundesrate noch keine bezüglichen Anträge gestellt, weil die vom Eisenbahnverband in Aussicht gestellten Abänderungsvorschläge für die Normierung der Sitzplatzzahlen der Personenwagen abgewartet werden wollten, welche indes im Berichtsjahre noch nicht einlangten.

An Rollmaterialbestellungen waren Ende des Jahres pendent:

	Loko- motiven.	Personen- wagen.	Gepäck- wagen.	Güter- wagen.
Hauptbahnen:				
Schweizerische Bundesbahnen (S. B. B.)	5	20	—	—
Jura-Simplon-Bahn (J. S.)	15	—	—	50
Gotthardbahn (G. B.)	—	37	—	—
Bern-Neuenburg (B. N.)	—	—	—	—
Jura Neuchâtelois (J. N.)	—	—	—	6
Nebenbahnen:				
Normalspurige Adhäsions- bahnen	1	—	—	35
Schmalspurige Adhäsions- bahnen auf eigenem Bahn- körper	9	73	8	133
Schmalspurige Adhäsions- bahnen auf Straßen	1	29	—	2
Adhäsionsbahnen mit Zahn- radstrecken	—	—	—	—
Reine Zahnradbahnen	—	—	—	—
Seilbahnen	—	—	—	—
Im ganzen	31	159	8	216

Für die im Bau befindlichen Bahnen sind bestellt:

	Loko- motiven.	Personen- wagen.	Gepäck- wagen.	Güter- wagen.
Hauptbahnen				
Nebenbahnen:				
Normalspurige Adhäsions- bahnen	3	5	2	—
Schmalspurige Adhäsions- bahnen auf eigenem Bahn- körper	2	26	4	29
Schmalspurige Adhäsions- bahnen auf Straßen	—	16	—	15
Adhäsionsbahnen mit Zahn- radstrecken	—	—	—	—
Reine Zahnradbahnen	—	—	—	—
Seilbahnen	—	2	—	—
Total	5	49	6	44
wovon für elektrisch betriebene Bahnen	—	42	4	44

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

a. Lokomotiven.

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
Hauptbahnen:			
Schweizerische Bundesbahnen	8	28	20
Jura-Simplon-Bahn	5	10	5
Gotthardbahn	—	9	9
Bern-Neuenburg	—	1	1
Jura Neuchâtelois	—	—	—
Nebenbahnen:			
Normalspurige	—	5	5
Total	13	53	40

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
Sonstige Nebenbahnen:			
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	—	5	5
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Straßen	22	5	— 17
Adhäsionsbahnen mit Zahnstangen- strecken	—	1	1
Reine Zahnradbahnen	—	3	3
Total	22	14	— 8
Im ganzen	35	67	32

Bestand auf Ende 1902:

Normalspurige Adhäsionsbahnen	1042	Lokomotiven.
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	50	„
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Straßen	41	„
Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken	43	„
Reine Zahnradbahnen	84	„
Total	1260	„
wovon für elektrischen Betrieb	21	„

b. *Personenwagen.*

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs,
Hauptbahnen:			
Schweizerische Bundesbahnen	17	53	36
Jura-Simplon-Bahn	4	26	22
Gotthardbahn	—	—	—
Bern-Neuenburg	—	10	10
Jura Neuchâtelois	—	—	—
Nebenbahnen:			
Normale Nebenbahnen	22	28	6
Total	43	117	74

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs,
Sonstige Nebenbahnen:			
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	—	11	11
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Straßen	18	84	66
Adhäsionsbahnen mit Zahnrad- strecken	—	2	2
Reine Zahnradbahnen	—	4	4
Seilbahnen	2	4	2
Total	20	105	85
Im ganzen	63	222	159

Bestand auf Ende 1902:

	Wagen.	Plätze.
Normalspurige Adhäsionsbahnen	2568	123 303
Normalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	141	5 182
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Straßen	830	28 023
Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken	139	5 266
Reine Zahnradbahnen	112	5 159
Seilbahnen	69	2 516
Total	3859	169 449
wovon mit elektrischem Betrieb	870	30 314

c. *Bahnpostwagen.*

	Zweiachsige.	Dreiachsige.
Ausrangiert wurden . . .	2	—
Angeschafft „ . . .	—	11
Zuwachs	<u>— 2</u>	<u>11</u>

Bestand auf Ende 1902:

149 zweiachsige
96 dreiachsige
245 normalspurige
6 schmalspurige
<u>251 im ganzen.</u>

d. *Gepäckwagen.*

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
Hauptbahnen und Normalspurige Neben- bahnen	7	21	14
Sonstige Nebenbahnen	3	3	—
Total	<u>10</u>	<u>24</u>	<u>14</u>

Bestand auf Ende 1902:

Hauptbahnen und normalspurige Nebenbahnen	536	Wagen.
Sonstige Nebenbahnen	55	„
Total	<u>591</u>	<u>Wagen.</u>

e. *Güterwagen.*

	Offene Wagen.		Geschlossene Wagen.	
	Normalspur- bahnen.	Sonstige Bahnen.	Normalspur- bahnen.	Sonstige Bahnen.
Abgang	62	20	32	4
Neubeschaffung	45	33	161	11
Zuwachs	<u>— 17</u>	<u>13</u>	<u>129</u>	<u>7</u>

Bestand auf Ende 1902:

Normalspurbahnen (übergangsfähiges Material)	13 254	Wagen.
Sonstige Bahnen	728	„
Total	<u>13 982</u>	<u>Wagen.</u>

Der im Berichtsjahr erfolgte Zuwachs an Lokomotiven bezieht sich fast ausschließlich auf Nachbestellungen nach vorhandenen, als zweckdienlich anerkannten Typen. Einzig die Jura-Simplon-Bahn hat zwei schwere Schnellzuglokomotiven veränderter Bauart beschafft, mit welchen am 18. Oktober auf der Strecke Genf-Lausanne Probefahrten ausgeführt wurden. Die Fahrgeschwindigkeit wurde dabei bis auf 110 km. per Stunde gesteigert, ohne daß beunruhigende Erscheinungen wahrgenommen worden wären.

Diese Lokomotiven werden nun auf verschiedenen Linien weiter erprobt.

Der Zuwachs an Personenwagen erfolgte durchweg nach vorhandenen Typen. Es fehlt zur Zeit noch immer an komfortabel eingerichteten Schnellzugsmaterial für die direkten Züge und Nachtzüge. Mit passendem Material für diesen Zweck (vierachsige Wagen) ist bis jetzt einzig die Gotthardbahn versehen.

Von Neuerungen erwähnen wir die Ausrüstung einer größeren Zahl Personen- und Postwagen mit elektrischer Beleuchtungseinrichtung nach den Systemen Kull und Stone, bei welchen jeder Wagen nebst der erforderlichen Akkumulatorenbatterie auch seinen eigenen Stromerzeuger mit sich führt, wodurch die bisherige Abhängigkeit von einer stationären Stromquelle und das Auswechseln der Batterien behufs Aufladen wegfällt. Beide Systeme werden von Schweizerfirmen ausgeführt.

Nachfolgende Anzahl Wagen werden auf diese Weise ausgerüstet:

	nach System	
	Kull	Stone
Schweizerische Bundesbahnen	46	—
Jura-Simplon-Bahn	—	29
Gotthardbahn	15	—
Rhätische Bahnen	—	68
Sonstige Bahnen	—	9
Eidgenössische Postverwaltung	11	—

Die so notwendige Verbesserung der Beleuchtung der Personenwagen des Kreises III der Schweizerischen Bundesbahnen (ehemals Nordostbahn) ist im Gange. Diese Wagen, welche bisher nur Petrolbeleuchtung hatten, werden nun für elektrische Beleuchtung eingerichtet.

Die nähern Details über den Bestand des Fahrparkes finden sich in der jedes Jahr erscheinenden Rollmaterialstatistik.

Die Prüfung der Planvorlagen für neubeschafftes Rollmaterial, die Überwachung des Unterhaltes desselben, sowie des Zugkraftdienstes fand in üblicher Weise statt und gibt zu keinen speziellen Bemerkungen Anlaß.

Lokomotivdefekte sind dem Departement 202 zur Kenntnis gekommen. Dieselben verteilen sich wie folgt:

Schweizerische Bundesbahnen	89
Jura-Simplon-Bahn	32
Gotthardbahn	21
Bern-Neuenburg	1
Jura Neuchâtelois	6
Nebenbahnen	53
Total	<u>202</u>

Von diesen Defekten entfallen allein 19 auf die beiden versuchsweise angeschafften und für die Ausführung von Tramzügen verwendeten zwei Motorwagen (Systeme Serpollet und Daimler), von welchen namentlich die erstere Konstruktion zu vielen Betriebsstörungen Anlaß gab.

Eingelangt sind ferner:

2	Berichte über Kupplungsbrüche auf offener Linie;
30	„ „ Radreifenbrüche;
8	„ „ Achsenbrüche.

Schwere Folgen sind aus diesen Rollmaterialdefekten nicht entstanden.

Den durch die Verordnung vom 5. Februar 1895 betreffend den Unterhalt des Rollmaterials vorgeschriebenen innern Revisionen und Kesseldruckproben wohnten unsere Kontrollingenieure in gewohnter Weise bei.

Es fanden statt:

Innere Kesseluntersuchungen.

Hauptbahnen:	Anzahl	In % der Kessel
Schweizerische Bundesbahnen	80	16,5
Jura-Simplon-Bahn	46	16,3
Gotthardbahn	38	26
Bern-Neuenburg	—	—
Jura Neuchâtelois	3	25
Nebenbahnen:		
Normalspurige	8	10
Sonstige	31	17,3
Im ganzen	<u>206</u>	<u>17,3⁰/₀</u>

Periodische Druckproben.

Hauptbahnen:	Anzahl	In % der Kessel
Schweizerische Bundesbahnen	145	29,8
Jura-Simplon-Bahn	78	27,6
Gotthardbahn	52	35,3
Bern-Neuenburg	—	—
Jura Neuchâtelois	4	33,3
Nebenbahnen:		
Normalspurige	15	20,0
Sonstige	51	28,5
Im ganzen	345	29,0%

Druckproben neuer Kessel.

Hauptbahnen:	Anzahl		
Schweizerische Bundesbahnen	33	wovon 7	Ersatzkessel
Jura-Simplon-Bahn	10	" 1	"
Gotthardbahn	6	" —	"
Bern-Neuenburg	1	" —	"
Jura Neuchâtelois	—	" —	"
Nebenbahnen:			
Normalspurige	6	" 3	"
Sonstige	17	" 2	"
Im ganzen	73	wovon 13	Ersatzkessel

* * *

Anlässlich der Studien über die infolge der Verstaatlichung der Bahnen erforderlich gewordenen Neummerierung des Rollmaterials der Bundesbahnen hat der Eisenbahnverband auch eine neue Serienbezeichnung vorgeschlagen. Unser Departement hat sich hiermit einverstanden erklärt, und es wird die neue Serienbezeichnung des Rollmaterials in die nächste Ausgabe der Rollmaterialstatistik neben der alten Bezeichnung und Nummerierung aufgenommen.

III. Bahnbetrieb.

Fahrplanwesen.

Die Zahl der Begehren zu den Fahrplanentwürfen bewegt sich noch immer in aufsteigender Richtung und betrug für den Sommer und den Winter zusammen 1009, wovon 383 durch das Eisenbahndepartement bezw. durch den Bundesrat entschieden werden mußten, während die übrigen durch Zugeständnisse der Bahn- und Dampfschiffverwaltungen oder nachherige Verzichtleistung seitens der Petenten ihre Erledigung fanden.

Die Fahrplangeschäfte haben einen solchen Umfang angenommen, daß dadurch einzelne Beamte des Departements jeweilen während eines Vierteljahres, zum Nachteile der Kontrolle des äußern Betriebsdienstes, fast beständig an das Bureau gebunden sind und die rechtzeitige Publikation der definitiven Fahrpläne in Frage gestellt ist. Es wird untersucht, ob durch Änderungen der Bestimmungen der Fahrplanverordnung vom 20. Januar 1899 etwelche Remedur geschaffen werden kann.

Der Sommerfahrplan ist im Berichtsjahre versuchsweise am 1. Mai in Kraft gesetzt worden. Da die äußerst ungünstige Witterung im Mai den Personenverkehr sehr nachteilig beeinflusste, so gestattet die letztjährige Frequenz noch keinen sichern Schluß darüber, ob es angezeigt erscheint, den Beginn der Sommerfahrplanperiode endgültig auf den 1. Mai anzusetzen. Der Versuch wird daher im Jahre 1903 fortgesetzt.

Von den zahlreichen im Berichtsjahre von den Verwaltungen freiwillig oder auf Verlangen der Behörden eingeführten Verkehrsverbesserungen erwähnen wir nachstehend nur die wichtigsten:

Die Kürzung der Fahrzeit des Nachmittagschnellzuges 25 Genf- $\left\{ \begin{array}{l} \text{Basel} \\ \text{Zürich} \end{array} \right.$ mit Fortsetzung dieses Zuges von Zürich nach Romanshorn.

Die Führung eines neuen Mittagzuges Bern-Freiburg.

Die Führung eines neuen Morgenzuges Pontarlier-Neuenburg und eines neuen Abendzuges Neuenburg-Verrières.

Die Einlage eines Morgenschnellzuges Chaux-de-Fonds-Biel-Bern und eines Abendschnellzuges Bern-Biel-Chaux-de-Fonds.

Die Führung eines neuen Morgenzuges Payerne-Freiburg, eines neuen Mittagzuges Freiburg-Lausanne und eines Spätzuges Lausanne-Payerne im Sommer.

Die Aufrechthaltung des Betriebes über den Brünig im Winter 1902/1903.

Sommerfahrplan mit 9 Zügen und Winterfahrplan mit 8 Zügen in beiden Richtungen auf der direkten Linie Bern-Neuenburg.

Die Führung je eines neuen Zuges in beiden Richtungen auf der Linie Neuenburg-Loche.

Die Beibehaltung je eines Schnellzuges mit allen Wagenklassen in beiden Richtungen auf der Linie Bern-Interlaken im Winter.

Die Führung je eines neuen Abendzuges Bern-Olten und Biel-Olten.

Die Erstellung neuer Abendschnellzugsverbindungen von Basel und weiter und Zürich und weiter nach Bern.

Einlage eines neuen Morgenzuges Aarau-Goldau.

Mitgabe von Wagen III. Klasse in je einem Tagesschnellzuge in beiden Richtungen zwischen Luzern und Chiasso.

Führung eines Frühzuges Luzern-Göschenen im Sommer.

Einlage eines neuen Abendschnellzuges Zürich-Basel behufs Kürzung der Fahrzeit Innsbruck-London und Erstellung einer neuen Verbindung München-Basel via St. Margrethen-Zürich.

Beibehaltung der Morgenzüge 301 Winterthur-Schaffhausen und 363 Schaffhausen-Konstanz auch im Winter.

Führung eines neuen Abendzuges Winterthur-Zürich und eines ebensolchen Zuges Schaffhausen-Bülach.

Einlage von Nachtzügen in beiden Richtungen zwischen Zürich und München via St. Margrethen sowie von weiteren Nachtzügen in beiden Richtungen zwischen Zürich und Innsbruck (Wien) in Verbindung einerseits mit Chur und anderseits mit Genf und Basel (Paris).

Seit dem Jahre 1900 wurden zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen und Behörden über die Einlage von schnellfahrenden Luxuszügen zwischen Norddeutschland und Genua via Basel-Gotthard (Lloyd-Expresß) Verhandlungen gepflogen und es schien die Aktivierung dieser Züge schon auf den Sommer 1902 gesichert zu sein; das Projekt scheiterte aber schließlich an der ablehnenden Haltung der italienischen Bahnen.

Die während Jahren über Delle geführten Nachtschnellzüge Basel-Calais-Basel wurden von Mitte Sommer 1902 an auf Verlangen der englischen Bahnen behufs Kürzung der Fahrzeiten über Mülhausen geleitet. Immerhin wurde wenigstens während der Hochsaison die direkte Verbindung London-Bern-London via Delle-Delsberg-Biel aufrecht erhalten.

Die angeführten mannigfachen Verbesserungen, welche sich nicht nur auf den Fern- sondern auch auf den Lokalverkehr beziehen, veranlassen uns, darauf hinzuweisen, daß sowohl bei den Bahnverwaltungen, insbesondere bei den Bundesbahnen, als auch bei unserm Eisenbahndepartement das Bestreben herrscht, den Forderungen, die das moderne Verkehrsleben bezüglich der Zahl der Fahrgelegenheiten, der Geschwindigkeit und Bequemlichkeit der Reisen an die Eisenbahnen stellt, nach bester Möglichkeit entgegen zu kommen. Wenn dabei auch nicht immer allen, bei Anlaß eines Fahrplanwechsels auftauchenden Wünschen entsprochen werden kann und wenn ab und zu auch an und für sich berechtigte Begehren infolge gewichtiger Gründe auf die Zukunft verwiesen werden müssen, so wird doch eine objektive, sachgemäße Vergleichung der gegenwärtigen mit den früheren Verhältnissen zu der Erkenntnis führen, daß in den letzten Jahren in Hinsicht auf Zahl und Art der Züge ganz erhebliche Fortschritte zu konstatieren sind.

Kontrolle betreffend Dienstvorschriften.

Der Verband der Sekundärbahnen hat ein neues allgemeines Reglement über den Fahrdienst vorgelegt, es kann aber dasselbe erst nach Erlaß der im Art. 3 des Nebenbahngesetzes vorgesehenen, gegenwärtig in Behandlung stehenden allgemeinen Vorschriften für Nebenbahnen abschließlich behandelt werden.

Am Fahrdienstreglemente für Normalspurbahnen sowie am Reglemente betreffend Handmanöver auf denselben Bahnen sind, behufs Erhöhung der Betriebssicherheit, einige Vorschriften geändert worden.

Mehrere kleinere Nebenbahnen haben neue Dienstreglemente vorgelegt und es konnten dieselben nach längern Verhandlungen genehmigt werden.

Die im letztjährigen Berichte erwähnten Vorschläge des schweizerischen Gesundheitsamtes betreffend Verhütung der Verbreitung der Lungentuberkulose haben noch keine abschließliche

Erledigung gefunden; indessen haben die Bahnverwaltungen einstweilen die Anbringung von Spuckverboten in den Wartsälen und in den Personenwagen und eine bessere Reinigung dieser Wagen zugesagt. Auch sind versuchsweise in mehreren Personenwagen waschbare Polster angebracht und Versuche mit zweckentsprechenden Spucknapfen angeordnet worden.

Mehrere Spezialbahnen waren mit der Prüfung ihres Betriebspersonals auf Hör- und Sehvermögen im Rückstande geblieben, weshalb ihnen die bezüglichen Vorschriften in Erinnerung gebracht wurden.

Der Zentralvorstand des schweizerischen Zugspersonalvereins ist mit dem Gesuche an uns gelangt, daß die seit dem 24. Mai 1892 vorgeschriebenen Prüfungen des Bahnpersonals über Kenntnis der Dienstvorschriften abgeschafft und durch Instruktionkurse ersetzt werden möchten.

Wir haben das Gesuch ablehnend beschieden, weil immer noch zahlreiche Unfälle vorkommen, welche auf Unkenntnis oder Außerachtlassung der Dienstvorschriften zurückgeführt werden müssen. Bei diesem Anlasse haben wir dem Eisenbahnverband in Erinnerung gebracht, daß das Personal nicht nur geprüft, sondern fortgesetzt auch belehrt werden muß.

Vollziehung des Arbeitsgesetzes.

Die periodischen Vorlagen über die Arbeits- und Ruhezeiten des Bahn- und Dampfschiffpersonals sind in üblicher Weise geprüft worden. Wie in frühern Jahren wurden zahlreiche Ausnahmeverfügungen im Sinne von Art. 6 des Gesetzes getroffen, anderseits aber auch die zu weit gehenden Ansprüche einzelner Verwaltungen zurückgewiesen.

In Vollziehung von Art. 3 des Nebenbahngesetzes vom 21. Dezember 1899 haben wir mit Verordnung vom 13. Mai 1902 den Verwaltungen der Nebenbahnen allgemein eine Reihe von Erleichterungen zugestanden, wie sie sich im Laufe der Jahre als notwendig gezeigt hatten und mit Rücksicht auf die besondern Verhältnisse vielen Verwaltungen auch längst zugebilligt worden waren.

Mit Eingabe vom 6. September 1902 ersuchte uns der Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten, auf die erwähnte Verordnung zurückzukommen oder dann zu gunsten des

Personals eine wesentliche Abänderung der erlassenen Ausnahmebestimmungen eintreten zu lassen.

Die Petenten scheinen sich der Tragweite der Verordnung nicht bewußt gewesen zu sein, indem in ihrer Eingabe unter anderm. behauptet war, daß die Verordnung unter Umständen eine Arbeitszeit von 16 Stunden gestatte, während wir eine Dauer der letztern von nur 13 Stunden zugestanden haben und dieses auch nur unter der Voraussetzung, daß an drei aufeinanderfolgenden Tagen die gesamte Arbeitszeit nicht mehr als 36 Stunden betrage.

Da die nun allgemein bewilligten Erleichterungen schon vor Jahren auf motivierte Gesuche hin vielen Unternehmungen zugestanden worden waren, ohne daß dieses zu Unzukömmlichkeiten geführt hätte, und wir überdies lediglich den in Art. 3 des Nebenbahngesetzes enthaltenen Auftrag vollzogen haben, sahen wir uns nicht veranlaßt, dem Gesuche der Petenten zu entsprechen; es ist aber den letztern eröffnet worden, daß der Bundesrat nach Durchführung der Revision des Gesetzes vom 27. Juni 1890 in die Lage kommen werde, zu prüfen, ob und eventuell welche Änderungen zu gunsten des Personals allenfalls angezeigt erscheinen.

Nachdem die Generaldirektion der Bundesbahnen unterm 20. Juni 1902 über die Revision des Arbeitsgesetzes Bericht erstattet hatte, haben die bezüglichlichen Verhandlungen beider Räte in der Dezembersession zur Annahme eines neuen Gesetzes geführt, welches den meisten der im Jahr 1895 vom Personal aufgestellten Postulaten Rechnung trägt.

In weiterer Verfolgung der seit dem Jahre 1899 pendenten Frage der Bescitigung ungeeigneter Ablöser im Schrankendienste sind die Verwaltungen des Eisenbahnverbandes eingeladen worden, mit diesem Dienste nur solche Personen zu betrauen, welche über die im Gesetze geforderte zusammenhängende Ruhepause verfügen.

Die Kontrolle durch direkte Erhebungen bei den Angestellten gab auch im Berichtsjahre vielfach Anlaß, bei den Verwaltungen auf Abstellung von Mißbräuchen zu dringen.

In Erwartung eines starken Herbstverkehrs haben wir den Verwaltungen des Eisenbahnverbandes in Anwendung von Art. 6 des Gesetzes für die Zeit vom 1. September bis 23. November, den Bettag ausgenommen, gestattet:

Bestand der Telephonkabel auf Ende 1902.

Netze.	Linienlänge. ¹⁾	Adernlänge. ²⁾				
		Interurbane Kabel.	Abonnen- ten- kabel.	Gesamtlänge Ende 1902.	Gesamtlänge Ende 1901.	Vermehrung pro 1902.
	km.	km.	km.	km.	km.	km.
Aarau	3,907	74,956	849,508	924,464	473,620	450,844
Aigle (St. Maurice)	0,590	8,260	—	8,260	8,260	—
Atdorf Gotthard)	16,550	231,700	—	231,700	231,700	—
Baden	2,135	—	435,000	435,000	435,000	—
Basel	51,159	708,876	18,904,551	19,613,427	15,059,027	4,554,400
Bern	40,409	852,192	11,016,530	11,868,722	10,669,914	1,198,808
Biel	11,815	130,348	2,185,334	2,315,682	1,436,364	879,318
Bissone	1,697	—	60,240	60,240	—	60,240
Burgdorf	2,665	—	419,520	419,520	270,320	149,200
Chaux-de-Fonds	26,566	317,492	2,792,880	3,110,372	3,047,084	63,288
Chur	0,350	9,800	36,400	46,200	48,180	1,980
Davos-Platz	1,480	—	358,560	358,560	358,560	—
Delsberg	1,859	29,848	218,000	247,848	—	247,848
Freiburg	4,707	37,072	847,718	884,790	485,000	399,790
Genf	68,854	173,992	22,224,566	22,398,558	17,781,097	4,617,461
Grindelwald	0,025	—	1,950	1,950	—	1,950
Herisau	1,919	—	281,000	281,000	—	281,000
Interlaken	3,613	19,796	418,616	438,412	437,958	0,454
Kreuzlingen	1,274	—	186,800	186,800	95,800	91,000
Langenthal	2,822	—	275,840	275,840	273,978	1,862
Lausanne	21,680	272,020	6,082,685	6,354,705	5,946,615	408,090
Liestal	6,026	116,200	261,020	377,220	107,800	269,420
Lugano	10,526	122,388	1,726,348	1,848,736	1,548,712	300,024
Luzern	15,149	370,692	4,015,150	4,385,842	4,200,998	184,844
Meiringen	0,951	5,800	28,299	34,099	32,584	1,515
Montreux	13,675	276,780	2,562,128	2,838,908	2,532,094	306,814
Neuenburg	17,033	261,464	2,708,764	2,970,228	2,427,358	542,870
Olten	0,690	—	281,520	281,520	276,000	5,520
Rapperswil	1,720	—	193,400	193,400	—	193,400
Romanshorn	0,604	—	62,960	62,960	62,960	—
Rorschach	2,395	24,500	536,920	561,420	—	561,420
St. Gallen	22,104	252,140	4,513,112	4,765,252	4,207,320	557,932
Schaffhausen	9,661	—	2,046,710	2,046,710	1,871,732	174,978
Schwyz	1,904	—	191,120	191,120	185,100	6,020
Solothurn	6,601	135,436	1,011,640	1,147,076	575,236	571,840
Thun	5,761	52,892	791,758	844,650	565,901	278,749
Vivis	6,841	128,058	1,436,410	1,564,468	1,219,524	344,944
Winterthur	11,338	259,952	2,702,294	2,962,246	2,578,078	384,168
Yverdon	2,481	27,800	232,120	259,420	—	259,420
Zürich	57,804	795,816	32,081,433	32,877,249	31,883,562	993,687
Total	459,340	5695,770	124,978,804	130,674,574	111,333,486	19,341,138

¹⁾ Gesamtlänge der verschiedenen Liniensektionen, welche einen oder mehrere Kabelkanäle enthalten.

²⁾ Länge der Doppeladern zweimal gezählt.

Im Betrieb stehende Telephonkabel.

Tabelle IV.

Netze.	Länge der unterirdischen Linien. ¹⁾	Interurbane Kabel.								Abonnentenkabel.								Gesamtlänge der Adern. Die Doppeladern zweimal gezählt.		
		Adernlänge für den Telephondienst.						Adernlänge für Telegraphen- und andere Zwecke.	Total der Adernlänge der interurbanen Kabel.	Adernlänge für den Telephondienst.						Adernlänge für Telegraphen- und andere Zwecke.	Total der Adernlänge der Abonnentenkabel.			
		Einfachadriges Kabel.		Doppeladriges Kabel. Länge der Doppeladern.		Total. Die Doppeladern zweimal gezählt.				Einfachadriges Kabel.		Doppeladriges Kabel. Länge der Doppeladern.		Total. Die Doppeladern zweimal gezählt.						
		Aktiv.	Reserve.	Aktiv.	Reserve.	Aktiv.	Reserve.			Aktiv.	Reserve.	Aktiv.	Reserve.	Aktiv.	Reserve.			Aktiv.	Reserve.	Telephon.	Telegraph.	Zusammen.
Aarau	1,728	—	—	11,960	0,920	23,920	1,840	—	25,760	—	—	80,459	141,095	160,918	282,190	—	443,108	468,868	—	468,868
Aigle (St. Maurice)	0,590	—	—	1,180	2,950	2,960	5,900	—	8,260	—	—	—	—	—	—	—	8,260	—	8,260	
Aldorf (Gotthard)	16,550	—	—	33,100	82,750	66,200	165,500	—	231,700	—	—	—	—	—	—	—	231,700	—	231,700	
Baden	2,185	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	103,830	111,300	207,660	222,600	4,740	435,000	430,260	4,740	435,000
Basel	51,159	—	—	180,482	173,956	360,964	347,912	—	708,876	311,850	197,505	3,306,776	4,975,683	6,925,402	10,148,871	17,878	17,092,151	17,783,149	17,878	17,801,027
Bern	36,008	4,440	6,660	172,142	181,736	348,724	370,192	—	718,856	—	—	2,300,840	2,646,578	4,601,608	5,293,156	42,886	9,937,740	10,613,710	42,886	10,656,596
Biel	11,815	—	—	30,726	34,448	61,452	68,896	—	130,348	—	—	399,261	689,068	798,522	1,378,136	8,676	2,185,334	2,307,006	8,676	2,315,682
Bisnone	1,697	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,345	22,775	14,630	45,550	—	60,240	60,240	—	60,240
Burgdorf	2,665	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81,969	123,261	163,938	246,522	9,060	419,520	410,460	9,060	419,520
Chaux-de-Fonds	26,566	—	—	43,939	92,037	87,878	184,074	45,540	317,492	—	—	631,364	763,803	1,262,728	1,527,606	2,546	2,792,880	3,062,286	48,086	3,110,972
Chur	0,350	—	—	2,100	2,800	4,200	5,600	—	9,800	—	—	14,000	4,200	28,000	8,400	—	36,400	46,200	—	46,200
Davos-Platz	1,480	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	155,930	23,350	311,360	46,700	—	358,560	358,560	—	358,560
Delsberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Freiburg	4,707	—	—	10,592	7,944	21,184	15,888	—	37,072	—	—	157,161	266,698	314,322	533,396	—	847,718	884,790	—	884,790
Genf	60,297	—	—	52,819	34,177	105,638	68,354	—	173,992	1271,046	586,903	3,588,224	4,195,401	8,447,494	8,977,705	6,571	17,431,770	17,599,191	6,571	17,605,762
Grindelwald	0,025	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,525	0,450	1,050	0,900	—	1,950	1,950	—	1,950
Herisau	1,330	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25,330	93,230	50,660	186,460	—	237,120	237,120	—	237,120
Interlaken	3,613	—	—	3,535	4,949	7,070	9,898	2,828	19,796	—	—	97,833	111,475	195,666	222,950	—	418,616	435,584	2,828	438,412
Kreuzlingen	1,274	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33,796	59,604	67,592	119,308	—	186,800	186,800	—	186,800
Langenthal	2,822	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63,319	72,591	126,638	145,182	4,020	275,840	271,820	4,020	275,840
Lausanne	19,420	—	—	60,845	75,165	121,690	150,330	—	272,020	71,025	81,830	1,120,410	1,646,010	2,311,845	3,373,900	5,940	5,691,685	5,957,765	5,940	5,963,705
Liestal	6,026	—	—	21,950	36,150	43,900	72,300	—	116,200	—	—	53,086	77,424	106,172	154,848	—	261,020	377,220	—	377,220
Lugano	10,826	—	—	15,828	45,366	31,656	90,732	—	122,388	—	—	206,005	640,963	412,010	1,281,926	32,412	1,726,348	1,816,324	32,412	1,848,736
Luzern	12,952	—	—	47,600	74,464	95,000	148,928	7,680	251,608	3,180	3,370	855,901	982,780	1,714,982	1,969,130	7,498	3,691,610	3,928,040	15,178	3,943,218
Meiringen	0,951	—	—	0,416	1,242	0,832	2,484	2,484	5,800	—	—	7,145	6,805	14,290	13,610	0,399	28,299	31,216	2,888	34,099
Montreux	12,735	—	—	66,755	71,285	133,510	142,570	—	276,080	—	—	495,396	715,453	990,792	1,430,906	0,830	2,422,528	2,697,778	0,830	2,698,608
Neuenburg	14,418	—	—	61,978	40,894	123,956	81,788	—	205,744	—	—	388,674	705,879	777,348	1,411,753	4,998	2,194,104	2,394,850	4,998	2,399,848
Olten	0,690	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68,310	72,450	136,620	144,900	—	281,520	281,520	—	281,520
Rapperswil	1,720	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52,150	44,550	104,300	89,100	—	193,400	193,400	—	193,400
Romanshorn	0,604	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,660	22,820	17,320	45,640	—	62,960	62,960	—	62,960
Rorschach	2,395	—	—	4,375	7,875	8,750	15,750	—	24,500	—	—	36,376	231,584	73,752	463,168	—	536,920	561,420	—	561,420
St. Gallen	20,307	—	—	109,540	16,530	219,080	33,060	—	252,140	181,010	291,190	945,798	845,328	2,072,606	1,981,846	—	4,054,452	4,306,592	—	4,306,592
Schaffhausen	8,819	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	361,779	564,351	723,558	1,128,702	—	1,852,260	1,852,260	—	1,852,260
Schwyz	1,904	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22,848	68,904	45,696	137,808	7,616	191,120	183,504	7,616	191,120
Solothurn	4,417	—	—	28,460	32,062	56,920	64,124	14,392	135,436	—	—	75,842	154,698	151,684	309,396	—	461,080	582,124	14,392	596,516
Thun	5,761	—	—	15,112	11,834	30,244	22,668	—	52,912	—	—	120,474	273,005	240,948	546,010	4,800	791,758	839,370	4,800	844,670
Vivis	6,841	—	—	37,154	26,875	74,308	53,750	—	128,058	—	—	277,590	414,809	555,180	829,618	27,392	1,412,090	1,512,856	27,392	1,540,148
Winterthur	8,615	—	—	52,308	49,710	104,616	99,420	—	204,036	—	—	456,774	700,273	913,548	1,400,546	—	2,314,094	2,518,130	—	2,518,130
Yverdon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zürich	52,512	—	—	251,286	146,622	502,572	293,244	—	795,816	561,786	350,481	8,249,737	6,088,089	17,061,260	12,526,609	361,492	29,949,361	30,383,685	361,492	30,745,177
Total	418,419	4,440	6,660	1316,082	1254,241	2636,624	2515,142	72,924	5224,690	2399,897	1511,479	24,851,426	28,556,737	52,102,749	58,624,953	549,654	111,277,356	115,879,468	622,578	116,502,046

¹⁾ Gesamtlänge der verschiedenen Liniensektionen, welche einen oder mehrere Kabelkanäle enthalten.

Ausgelegte, aber noch nicht im Betrieb stehende Telephonkabel.

Netze.	Länge der unterirdischen Linien. ¹⁾	Interurbane Kabel.		Abonnentenkabel.			Gesamtlänge der Kabeladern. Doppeladern zweimal gezählt.
		Doppeladriges Kabel. Länge der Doppeladern.	Totallänge der Adern. Doppeladern zweimal gezählt	Einfachadriges Kabel. Länge der Adern.	Doppeladriges Kabel. Länge der Doppeladern.	Totallänge der Adern. Doppeladern zweimal gezählt.	
	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.
Aarau	2,179	24,598	49,196	—	203,200	406,400	455,596
Aigle (St. Maurice) .	—	—	—	—	—	—	—
Altdorf (Gotthard) .	—	—	—	—	—	—	—
Baden	—	—	—	—	—	—	—
Basel	—	—	—	—	906,200	1,812,400	1,812,400
Bern	4,406	66,668	133,336	—	539,395	1,078,790	1,212,126
Biel	—	—	—	—	—	—	—
Bissone	—	—	—	—	—	—	—
Burgdorf	—	—	—	—	—	—	—
Chaux-de-Fonds . . .	—	—	—	—	—	—	—
Chur	—	—	—	—	—	—	—
Davos-Platz	—	—	—	—	—	—	—
Delsberg	1,859	14,924	29,848	—	109,000	218,000	247,848
Freiburg	—	—	—	—	—	—	—
Genf	8,557	—	—	157,410	2317,693	4,792,796	4,792,796
Grindelwald	—	—	—	—	—	—	—
Herisau	0,589	—	—	—	21,940	43,880	43,880
Interlaken	—	—	—	—	—	—	—
Kreuzlingen	—	—	—	—	—	—	—
Langenthal	—	—	—	—	—	—	—
Lausanne	2,260	—	—	—	195,500	391,000	391,000
Liestal	—	—	—	—	—	—	—
Lugano	—	—	—	—	—	—	—
Luzern	2,197	59,542	119,084	—	161,770	323,540	442,624
Meiringen	—	—	—	—	—	—	—
Montreux	0,940	0,350	0,700	—	69,800	139,600	140,800
Neuenburg	2,615	27,860	55,720	—	257,330	514,660	570,380
Olten	—	—	—	—	—	—	—
Rapperswil	—	—	—	—	—	—	—
Romanshorn	—	—	—	—	—	—	—
Rorschach	—	—	—	—	—	—	—
St. Gallen	1,797	—	—	—	229,330	458,660	458,660
Schaffhausen	0,842	—	—	—	97,225	194,450	194,450
Schwyz	—	—	—	—	—	—	—
Solothurn	2,184	—	—	—	275,280	550,560	550,560
Thun	—	—	—	—	—	—	—
Visis	—	—	—	—	12,160	24,320	24,320
Winterthur	2,723	27,958	55,916	—	194,100	388,200	444,116
Yverdon	2,481	13,650	27,300	—	116,060	232,120	259,420
Zürich	5,292	—	—	—	1066,036	2,132,072	2,132,072
Total	40,921	235,550	471,100	157,410	6772,019	13,701,448	14,172,548

¹⁾ Gesamtlänge der verschiedenen Liniensektionen, welche ein oder mehrere Kabelkanäle enthalten.

Tabelle VI.

Netze.	Rohrleitungen.		Zoreskanäle.		Einsteigschächte.		Spleissmuffen. Inklusive Abschlussmuffen.		Erdkabel-Überführungen.					
	Erstellt im Berichtsjahr.	Bestand auf Ende 1902.	Erstellt im Berichtsjahr.	Bestand auf Ende 1902.	Erstellt im Berichtsjahr.	Bestand auf Ende 1902.	Erstellt im Berichtsjahr.	Bestand auf Ende 1902.	Masten.		Façaden und Dachständer.		Verteilkasten. Für direkte Kabelzuführungen.	
									Erstellt im Berichtsjahr.	Bestand auf Ende 1902.	Erstellt im Berichtsjahr.	Bestand auf Ende 1902.	Erstellt im Berichtsjahr.	Bestand auf Ende 1902.
	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.
Aarau	—	—	2,104	3,907	—	—	18	35	7	10	—	—	—	—
Aigle (St. Maurice)	—	—	—	590	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—
Altdorf (Gotthard)	—	—	—	901	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—
Baden	—	24	—	2,111	—	—	—	15	—	5	—	3	—	—
Basel	1,821	22,374	7,324	25,411	22	279	135	676	22	90	34	74	2	2
Bern	740	6,964	4,689	31,514	12	89	69	443	24	100	10	29	5	12
Biel	—	8	3,730	11,959	—	—	37	114	12	41	4	5	—	—
Bissone	—	—	1,697	1,697	—	—	5	5	2	2	—	—	—	—
Burgdorf	—	5	985	2,713	—	—	4	13	2	9	—	—	—	—
Chaux-de-Fonds	—	—	—	13,919	—	—	23	382	3	11	—	8	—	157
Chur	—	—	—	350	—	—	—	4	—	2	—	—	—	—
Davos-Platz	—	—	—	1,480	—	—	—	17	—	2	—	—	—	—
Delsberg	1	1	1,857	1,857	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Freiburg	—	40	2,258	4,704	—	—	22	72	10	10	—	16	—	—
Genf	—	6,790	13,455	62,199	—	79	146	760	20	73	28	67	6	18
Grindelwald	—	—	25	25	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
Herisau	12	12	1,857	1,857	—	—	11	11	6	6	1	1	—	—
Interlaken	—	9	—	3,524	—	—	—	19	3	10	1	1	—	—
Kreuzlingen	—	—	709	1,254	—	—	5	8	2	4	—	—	—	—
Langenthal	—	5	47	2,810	—	—	11	19	11	11	—	—	—	—
Lausanne	—	4,560	2,561	16,800	—	58	44	208	16	68	10	16	1	6
Liestal	—	4	2,179	2,795	—	—	23	32	9	11	2	2	—	—
Lugano	—	—	3,238	10,308	—	—	12	57	3	17	—	5	—	—
Luzern	—	1,503	1,467	13,417	—	20	49	190	7	22	—	4	—	—
Meiringen	—	3	—	924	—	—	5	10	4	4	1	1	—	—
Montreux	—	53	4,265	12,445	—	4	11	122	7	28	—	1	—	1
Neuenburg	—	2,686	1,170	12,711	—	40	33	147	13	45	1	2	1	1
Olten	—	—	—	626	—	—	—	5	—	—	—	1	—	—
Rapperswil	1	1	1,719	1,719	—	—	10	10	5	5	—	—	—	—
Romanshorn	—	7	—	597	—	—	—	7	—	3	—	—	—	—
Rorschach	4	4	2,391	2,391	—	—	21	21	8	8	—	—	—	—
St-Gallen	—	1,634	2,747	19,563	—	24	22	201	15	43	6	17	—	—
Schaffhausen	—	4	2,578	9,661	—	—	18	61	14	18	—	1	—	—
Schwyz	—	—	—	1,860	—	—	—	5	—	1	—	—	—	—
Solothurn	—	4	2,924	6,581	—	—	22	48	1	11	—	—	—	—
Thun	—	14	2,164	5,747	—	—	5	28	2	9	—	2	—	—
Vivis	—	1,447	1,841	5,010	—	16	15	78	9	20	1	6	2	2
Winterthur	309	1,223	2,363	9,816	5	17	6	69	9	28	—	6	—	—
Yverdon	4	4	2,476	2,476	—	—	15	15	—	—	—	—	—	—
Zürich	933	41,151	3,025	17,585	22	622	107	789	29	147	3	26	2	25
Erstellt im Berichtsjahr	3,825	—	79,845	—	61	—	904	—	276	—	102	—	19	—
Bestand auf Ende 1902	—	90,534	—	327,814	—	1248	—	4720	—	877	—	294	—	224

1. An den Sonn- und Festtagen je vormittags durch das Bahnpersonal in den Güterschuppen arbeiten zu lassen;
2. An den Sonntagen den Güterzügen mit Personenbeförderung bis zur Belastungsnorm einer Lokomotive gewöhnliche Güterwagen anzuhängen.
3. An den Sonntagen bei Bedarf Güterzüge auszuführen.

Ferner haben wir die beteiligten Verwaltungen ermächtigt, den Zirkus Barnum & Bailey, für dessen Beförderung je 4 Extrazüge nötig waren, an den Sonntagen, 24. und 31. August, sowie 7. September, von 8 Uhr abends an zu verladen und zu transportieren.

Fahrleistungen und Zugsverspätungen.

Die kilometrischen Fahrleistungen haben gegenüber dem Vorjahre erheblich zugenommen, und zwar entfallen die Mehrleistungen hauptsächlich auf die Züge mit Personenbeförderung.

Leider ist neben der Verkehrssteigerung auch eine geradezu bedenkliche Zunahme der Zugsverspätungen, und zwar namentlich auf den Bundesbahnen, zu verzeichnen. Die Ursache hiervon ist nicht zum geringsten Teil auf die zufolge des Tarifgesetzes vorgenommene Kürzung der fahrplanmäßigen Fahrzeiten der Personenzüge, ferner in einer Vermehrung der Zugsanschlüsse mit gespannten Umschlagszeiten, aber auch in den der jetzigen Verkehrsdichtigkeit nicht mehr entsprechenden Geleiseanlagen zu erblicken. Es dürfte zu den nächsten Aufgaben der Bundesbahnen gehören, die wichtigeren Linien auf die Doppelspur auszubauen und daneben auf eine Vermehrung der Zufahrtsgeleise zu den größeren Bahnhöfen Bedacht zu nehmen, damit in der Folge die da und dort entstehenden Verspätungen, welche beim besten Willen nicht immer zu vermeiden sind, nicht auf eine ganze Reihe von Zügen sich fortpflanzen, wie es jetzt häufig geschieht.

Unfälle.

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

	1902.	1901.
Entgleisungen in Stationen	38	39
„ auf offener Bahn	23	24
Zusammenstöße in Stationen	30	24
„ auf offener Bahn	13	10
Sonstige Unfälle	1091	956

Von den Entgleisungen fanden 39 (43) bei Personen- und Güterzügen, 16 (9) im Rangierdienste und 6 (11) bei Tramzügen statt.

Von den Zusammenstößen ereigneten sich 14 (13) bei fahrenden Zügen, sei es daß solche mit andern Zügen oder mit einzelnen Wagen in Kollision gerieten; 15 (2) Fälle beziehen sich auf Vorkommnisse im Rangierdienst und 14 (19) betreffen Kollisionen von Tramzügen.

Die sämtlichen Unfälle hatten 71 Tötungen im Vorjahre (79) und 1069 Verletzungen (gegen 916) von Personen zur Folge, und zwar wurden

	getötet					
	Reisende.		Bahnbedienstete.		Drittpersonen.	
	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.	1901.
bei Entgleisungen und Zusammenstößen	—	1	1	1	—	—
infolge sonstiger Ereignisse	9	9	28	24	33	44
	verletzt					
	Reisende.		Bahnbedienstete.		Drittpersonen.	
	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.	1901.
	bei Entgleisungen und Zusammenstößen	47	40	27	26	—	1
infolge sonstiger Ereignisse	77	65	831	710	87	74

Statistik der Unfälle beim Eisenbahnbetrieb im Jahre 1902.

Bezeichnung der Eisenbahnen.	Kilometer im Betrieb.	Entgleisungen.										Zusammenstöße.						Sonstige Unfälle.		Gesamtzahl der Unfälle.	Tötungen und Verletzungen von Menschen												Selbstmorde und Selbstmordversuche.		Bezeichnung der Eisenbahnen.					
		Ursachen.					Total.	Davon entfallen		Ursachen.					Total.	Davon entfallen		Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden.	Andere Unfälle.		Infolge von Entgleisungen und Zusammenstößen.						Infolge anderer Unfälle.						Gesamtzahl der Tötungen.	Gesamtzahl der Verletzungen.		Getödt.	Verletzt.			
		Mangelhafte Bahnanlage.	Hindernisse auf der Bahn.	Belahren unrichtig bedienter Weichen.	Defekte an den Fahrzeugen.	Andere unermittelte Ursachen.		Unrichtige Dispositionen des Personals.	Unrichtiges Weichen- oder Signaleinstellung.	Vorschriftswidriges Manövern und Unachtsamkeit des Fahrpersonals.	Unrichtige Aufstellung von Fahrzeugen.	Andere unermittelte Ursachen.	auf die offene Bahn.	auf die Stationen.		auf die offene Bahn.	auf die Stationen.				Getödt.	Verletzt.	Getödt.	Verletzt.	Getödt.	Verletzt.	Getödt.	Verletzt.	Getödt.	Verletzt.										
																															Reisende.	Bahnbedienstete.						Drittpersonen.	Reisende.	Bahnbedienstete.
A. Schweizerische Bahnen.																																								
I. Hauptbahnen (normalspuriges Netz).																																								
Schweiz. Bundesbahnen ¹	1481	—	2	11	3	6	22	3	19	2	6	3	—	11	—	11	396	3	432	—	15	—	8	—	—	—	—	4	19	11	349 ²	7	7	22	398	8	2	Schweiz. Bundesbahnen.		
Jura-Simplon-Bahn	985	—	1	2	1	5	9	2	7	2	4	1	—	10	3	7	244	8	271	—	1	—	12 ¹	—	—	—	1	22	6 ¹	197 ¹	9	9	17	241	7	—	Jura-Simplon-Bahn.			
Gotthardbahn	276	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	76	1	78	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4 ¹	69	1	—	5	71	2	—	Gotthardbahn.			
Bern-Neuenburg-Bahn	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1	7	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5	—	—	—	7	—	—	Bern-Neuenburg-Bahn.				
Jura Neuchâtelois	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	2	15	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	12	1	1	2	13	—	—	Jura-Neuchâtelois.			
II. Nebenbahnen.																																								
a. Normalspurige Adhäsionsbahnen:																																								
Thunerseebahn ²	113	—	—	1	—	2	3	1	2	—	—	—	—	—	—	—	9	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	—	1	1	8	1	—	Thunerseebahn.				
TöftalBahn ³	65	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	7	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	1	5	—	—	TöftalBahn.					
Seetalbahn	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Seetalbahn.				
Südostbahn	50	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	8	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1	—	1	7	—	—	—	Südostbahn.				
Emmentalbahn	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	Emmentalbahn.				
Burgdorf-Thun-Bahn	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	5 ¹	—	—	3	—	8	1	—	Burgdorf-Thun-Bahn.				
Langenthal-Hutwil-Wolhusen	40	—	—	—	—	1	1	1	1	—	—	—	—	2	1	4	2	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	2	—	—	—	Langenthal-Hutwil-Wolhusen.			
Freiburg-Murten	23	—	—	—	1	—	1	1	1	—	—	—	—	1	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Freiburg-Murten.			
SihltalBahn	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	SihltalBahn.				
b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper:																																								
Rhätische Bahn	92	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	6	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	1	1	5	—	—	—	Rhätische Bahn.			
Bière-Apples-Morges, Apples-l'Isle	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	1	—	—	—	Bière-Apples-Morges, Apples-l'Isle.			
Saignelégier - Chaux-de-Fonds	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	4	—	—	—	Saignelégier - Chaux-de-Fonds.			
Appenzellerbahn	26	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	5	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	5	—	—	—	Appenzellerbahn.			
Yverdon-St. Croix	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	Yverdon-St. Croix.			
Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 ²	—	—	—	2	—	—	—	Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds.			
Montreux-Oberland bernois	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	—	2	3	—	—	—	—	Montreux-Oberland bernois.			
Tramelan-Tavannes	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	Tramelan-Tavannes.			
Brenets-Locele	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	Brenets-Locele.			
c. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Straßen:																																								
Tramways électriques Genève	126	1	2	—	—	1	4	3	1	1	—	6	—	1	8	4	4	70	5	87	—	26	—	1	—	—	—	1	5	—	48	3	15	4	95	—	—	—	Tramways électriques Genève.	
Joratbahn	27	—	—	—	—	2	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	1	5	—	2	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	3	—	—	—	Joratbahn.			
Lausanne-Echallens-Bercher	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	—	4	—	—	—	—	Lausanne-Echallens-Bercher.		
Städtische Straßenbahnen Zürich	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	4	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	14	9	—	9	27	—	—	—	Städtische Straßenbahnen Zürich.		
Basler Straßenbahnen	22	—	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	15	1	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	9	3	2	3	13	—	—	—	—	Basler Straßenbahnen.		
Frauenfeld-Wil	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	3	—	—	—	—	Frauenfeld-Wil.		
Tramways Lausannois	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	8	1	2	1	11	—	—	—	—	Tramways Lausannois.		
Tramway Neuchâtel	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	1	—	8	—	—	—	—	Tramway Neuchâtel.		
Waldenburgerbahn	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	Waldenburgerbahn.		
BirsigtalBahn	13	—	3	1	1	—	5	4	1	—	—	—	—	—	—	2	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	2	—	—	—	—	BirsigtalBahn.		
Limmattalstraßenbahn	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	10	1	12	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	—	3	10	—	—	—	—	Limmattalstraßenbahn.		
Altstätten-Berneck	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Altstätten-Berneck.	
Aarau-Schöftland	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	3	1	6	—	—	—	—	Aarau-Schöftland.	
Neuchâtel-Cortailod-Boudry	11	1	—	—	—	—	2	1	1	1	—	—	—	1	1	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	Neuchâtel-Cortailod-Boudry.	
Städtische Straßenbahn Bern	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Städtische Straßenbahn Bern.
Vevey-Montreux-Chillon	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	8	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	1	—	9	—	—	—	—	—	Vevey-Montreux-Chillon.	

Nach Bahnen zusammengestellt entfallen hiervon:

	Tötungen.		Verletzungen.	
	1902.	1901.	1902.	1901.
Auf die schweiz. Bundesbahnen	22	21	398	316
„ „ Jura-Simplon-Bahn .	17	20	241	238
„ „ Gotthardbahn . . .	5	5	71	76
„ „ Bern-Neuenburg-Bahn	—	—	7	4
„ „ Neuenburger Jura-Bahn	2	2	13	9
„ „ ausländischen Bahnen auf Schweizergebiet	4	5	23	28
„ „ übrigen normalspurigen Adhäsionsbahnen .	2	3	40	16
„ » schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper .	4	2	23	7
„ „ schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf Straßen	14	18	239	213
„ „ Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken	1	2	5	2
„ „ reinen Zahnradbahnen	—	—	3	1
„ „ Seilbahnen	—	1	6	6

Die üblichen weitem Angaben finden sich in der angefügten Tabelle.

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

Transport-Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen.

(Die Ergebnisse für 1902 sind approximativ.)

Betriebslängen.		Bezeichnung der Eisenbahnen.	Verkehrsmengen.				Transport-Einnahmen.							
			Personen.		Güter, inkl. Gepäck.		Personen.		Güter, Gepäck und Vieh.		Total.		Durchschnittlicher Ertrag pro Kilometer.	
			1901.	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.
km.	km.	Anzahl.	Anzahl.	Tonnen.	Tonnen.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1476	1476	Schweiz. Bundesbahnen ¹	28,673,649	29,457,600	5,936,137	6,262,792	26,250,620	27,065,284	36,482,143	39,632,715	62,732,763	66,697,999	42,502	45,189
7	7	Wald-Rütibahn	118,981	110,016	24,840	24,583	46,248	45,362	41,434	43,201	87,682	88,563	12,526	12,651
986	986	Jura-Simplon-Bahn ²	15,045,525	15,172,839	2,953,046	3,040,797	15,471,526	15,312,045	19,961,915	20,764,813	35,433,441	36,076,858	35,937	36,589
19	19	Bulle-Romont-Bahn	137,518	143,208	63,361	63,069	101,494	104,613	272,935	287,598	374,429	392,211	19,706	20,642
14	14	Traverstalbahn	304,901	323,319	64,047	68,654	81,471	88,002	120,961	124,147	202,432	212,149	14,459	15,153
14	14	Pont-Brassus-Bahn	98,185	88,098	10,161	9,819	42,234	39,208	32,245	30,141	74,479	69,349	5,320	4,953
11	11	Pruntrut-Bonfol ³	71,221	138,946	4,054	10,554	25,098	41,235	6,103	12,670	31,201	53,905	6,123	4,900
276	276	Gotthardbahn	2,627,409	2,774,509	992,934	1,067,877	8,006,230	8,125,806	11,765,676	12,202,595	19,771,906	20,328,401	71,637	73,653
50	50	Schweiz. Südostbahn	573,554	582,339	66,348	73,887	526,580	532,582	223,153	228,700	749,733	761,282	14,994	15,225
50	50	Schweiz. Seetalbahn	425,640	422,781	79,062	92,057	249,627	250,044	239,617	269,171	489,244	519,215	9,784	10,384
43	43	Emmentalbahn	672,943	731,317	214,968	256,715	256,950	273,896	365,125	406,565	622,075	680,461	14,467	15,824
41	41	Burgdorf-Thun-Bahn	466,508	471,185	63,827	74,534	194,105	197,063	198,089	216,055	392,194	413,118	9,565	10,076
43	43	Bern-Neuenburg-Bahn ⁴	229,451	605,696	44,871	90,197	188,713	448,992	92,932	244,344	281,645	693,336	13,027	16,124
40	40	Töftalbahn	479,903	470,767	80,219	79,649	204,161	204,241	205,168	201,297	409,329	405,538	10,233	10,138
26	26	Uerikon-Bauma-Bahn ⁵	96,127	137,136	5,068	15,198	44,261	60,834	13,743	33,066	58,004	93,900	3,916	3,612
40	40	Jura Neuchâtelois	1,287,514	1,340,690	140,992	163,382	644,596	655,702	425,043	478,875	1,069,639	1,134,577	26,741	28,364
31	31	Thunerseebahn	514,684	543,141	83,178	102,055	408,067	436,841	310,842	347,099	718,909	783,940	23,190	25,288
22	34	Gürbetalbahn ⁶	92,395	271,673	7,358	33,863	42,181	135,789	15,222	65,880	57,403	201,669	7,017	8,099
—	24	Erlenbach-Zweismimen-Bahn ⁷	—	20,788	—	3,265	—	14,469	—	13,823	—	28,292	—	7,073
14	14	Spiez-Frutigen-Bahn ⁸	70,753	135,053	6,448	16,899	46,664	86,140	21,217	52,330	67,881	138,470	11,524	9,890
12	12	Spiez-Erlenbach-Bahn	120,620	126,110	19,785	25,127	57,838	62,470	55,636	63,698	113,474	126,168	9,456	10,514
23	23	Freiburg-Murten-Bahn	98,418	91,392	26,738	32,631	59,031	56,383	56,149	70,226	115,180	126,609	5,008	5,505
19	19	Sihltalbahn	386,306	394,044	121,529	112,982	108,647	103,365	143,943	133,511	252,590	236,876	13,294	12,467
15	15	Langenthal-Huttwil-Bahn	184,078	181,534	68,394	83,722	74,383	75,115	106,684	121,302	181,067	196,417	12,071	13,094
26	26	Huttwil-Wolhusen-Bahn	152,177	160,315	53,585	54,514	71,951	74,724	114,641	117,267	186,592	191,991	7,176	7,384
5	5	Oensingen-Balsthal-Bahn	114,135	125,317	35,029	38,118	21,856	24,070	44,265	48,064	66,121	72,134	13,224	14,427
3303	3339	Total	53,042,595	54,919,813	11,165,979	11,896,940	53,224,532	54,514,275	71,314,881	76,209,153	124,539,413	130,723,428	—	—
—	36	Vermehrung { absolute in %	—	1,877,218 +3,5 (+0,8)	—	730,961 +6,5 (-5,1)	—	1,289,743 +2,4 (-0,7)	—	4,894,272 +6,8 (-2,6)	—	6,184,015 +4,8 (-1,7)	—	—
10	10	Uetlibergbahn	70,444	70,620	651	671	86,866	83,268	11,816	12,124	98,682	95,392	9,868	9,539
4	4	Orbe-Chavornay	65,442	69,324	26,497	27,103	22,525	23,624	27,924	24,669	50,449	48,293	12,612	12,073
3	3	Trambahn Luzern (Linie Kriens-Luzern) ⁹	—	—	19,430	26,375	—	—	21,600	25,493	21,600	25,493	7,200	8,497
125	127	Elektrische Straßenbahnen Genf ¹⁰	11,360,467	11,711,974	35,171	41,594	1,753,719	1,800,427	83,884	84,924	1,837,603	1,885,351	16,156	15,008
92	92	Rhätische Bahn	564,578	575,242	108,017	123,149	782,472	795,616	932,864	1,012,887	1,715,336	1,808,503	18,645	19,657
36	36	Visp-Zermatt	57,764	62,212	5,362	6,033	479,613	502,785	91,177	92,115	570,790	594,900	15,855	16,525
32	32	Berner Oberlandbahnen ¹¹	281,141	290,815	12,461	14,231	612,457	618,898	79,763	82,980	692,220	701,878	21,632	21,933
31	31	Bière-Apples-Morges ¹²	103,771	98,393	11,446	12,680	65,730	63,489	36,592	39,961	102,322	103,650	3,301	3,337
27	27	Saignelégier-Chaux-de-Fonds	179,951	173,961	16,450	17,530	91,937	87,963	71,498	71,734	163,435	159,697	6,053	5,914
—	27	Lausanne-Moudon (Jorat) ¹³	—	171,153	—	136	—	54,110	—	694	—	54,804	—	6,937
26	26	Appenzellerbahn	488,250	526,006	39,605	42,686	237,991	254,722	140,963	152,262	378,954	406,984	14,575	15,653
25	25	Yverdon-St. Croix	61,328	61,240	22,093	31,058	71,905	70,485	80,174	94,083	152,079	164,568	6,083	6,582
24	24	Lausanne-Echallens-Bercher	121,463	114,677	24,203	23,879	78,178	74,717	93,011	90,486	171,189	165,203	7,133	6,883
23	23	Stansstad-Engelberg	161,727	154,656	7,078	9,037	184,446	184,355	54,654	62,459	239,100	246,814	10,395	10,731
18	18	Frauenfeld-Wil	154,816	157,728	12,419	13,651	74,791	76,925	36,928	40,648	111,719	117,573	6,206	6,532
17	17	Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds	120,563	121,173	6,184	5,770	48,996	49,701	18,289	18,801	67,285	68,502	3,958	4,029
14	14	Waldenburgerbahn	124,993	132,644	12,432	11,022	60,802	63,625	33,397	32,958	94,199	96,583	6,728	6,899
14	14	Appenzeller Straßenbahn	222,520	234,712	13,248	14,577	139,557	145,161	62,131	64,687	201,688	209,848	14,406	14,989
13	13	Birsigtalbahn	940,865	904,413	4,538	3,588	187,725	180,271	15,944	14,941	203,669	195,212	15,666	15,016
13	13	Bex-Gryon-Villars ¹⁴	152,424	139,940	6,168	6,523	74,392	71,585	26,368	23,927	100,760	95,512	13,616	11,762
11	11	Rolle-Gimel	77,544	64,768	1,928	1,855	28,570	26,817	5,257	5,360	33,827	32,177	3,075	2,925
11	11	Montreux-Berner Oberland-Bahn ¹⁵	4,464	96,149	39	2,217	4,424	105,069	281	14,424	4,705	119,493	10,573	10,863
11	11	Aarau-Schöftland ¹⁶	20,430	156,977	—	2,095	8,455	70,388	—	4,490	8,455	74,878	6,710	6,807
—	11	Bremgarten-Dietikon ¹⁷	—	74,809	—	1,747	—	41,289	—	5,276	—	46,565	—	6,423
10	10	Allaman-Aubonne-Gimel	107,320	105,903	3,469	4,533	36,429	35,705	7,997	8,284	44,426	43,989	4,443	4,399
10	10	Bern-Muri-Gümligen-Worb	183,395	175,468	390	426	61,177	58,156	3,711	3,810	64,888	61,966	6,488	6,196
9	9	Tramelan-Tavannes	69,275	71,110	6,481	6,932	36,601	37,995	26,679	25,940	63,280	63,935	7,031	7,104
—	9	Vevey-Chamby ¹⁸	—	30,937	—	441	—	13,261	—	703	—	13,964	—	6,261
7	7	Rigi-Kaltbad-Scheidegg	11,477	8,164	285	242	16,817	11,807	4,477	3,929	21,294	15,736	3,042	2,248
7	7	Aigle-Leyzin	48,102	51,381	5,556	4,837	61,483	68,033	76,695	70,335	138,178	138,368	19,739	19,767
7	7	Palézieux-Châtel-St-Denis ¹⁹	47,346	62,231	4,762	6,372	16,240	20,757	8,915	12,632	25,155	33,389	5,468	4,770
6	6	Genève-Veyrier	471,137	498,453	213	257	110,979	115,885	1,769	1,968	112,748	117,853	18,791	19,642
5	5	Brenets-Locle	151,440	145,111	774	1,044	44,007	42,531	3,758	3,500	47,765	46,031	9,553	9,206
4	4	Stansstad-Stans ²⁰	60,363	75,887	139	170	13,499	15,061	391	470	13,890	15,531	3,472	3,883
4	4	Sissach-Gelterkinden	137,058	136,695	1,213	1,449	25,245	25,022	4,316	4,751	29,561	29,773	7,390	7,443

Anmerkungen.

- ¹ Übergang der ehemaligen schweizerischen Centralbahn (einschließlich Aargauische Südbahn, Eisenbahn Wohlen-Bremgarten und Basler Verbindungsbahn), sowie der ehemaligen schweizerischen Nordostbahn (einschließlich Bötzenbergbahn und Linie Koblenz-Stein) an den Bund am 1. Januar 1902 und der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen (einschließlich Toggenburgerbahn) am 1. Juli 1902. — Die Angaben für das Jahr 1901 sind gebildet durch Addition der Betriebsergebnisse der vorgenannten Eisenbahnunternehmungen.
- ² Inklusive Brünigbahn.
- ³ Betriebseröffnung den

Betriebslängen.		Bezeichnung der Eisenbahnen.	Verkehrsmengen.				Transport-Einnahmen.							
			Personen.		Güter, inkl. Gepäck.		Personen.		Güter, Gepäck und Vieh.		Total.		Durchschnittlicher Ertrag pro Kilometer.	
			1901.	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.
km.	km.	Anzahl.	Anzahl.	Tonnen.	Tonnen.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
19	19	Wengernalpbahn	90,877	91,278	3,459	3,097	529,980	530,389	42,698	36,677	572,678	567,566	30,141	29,872
12	12	Arth-Rigibahn ²¹	84,313	88,528	5,602	4,490	182,150	171,282	33,967	28,709	216,117	199,991	18,009	16,666
10	10	Gornergratbahn	32,964	31,368	291	247	254,637	240,470	10,085	7,640	264,722	248,110	26,472	24,811
9	9	Monte Generoso	14,780	14,806	455	313	54,302	54,152	7,294	5,266	61,596	59,418	6,844	6,602
8	8	Brienzer Rothhornbahn	9,825	11,040	30	38	33,343	37,641	1,635	811	34,978	38,452	4,372	4,806
8	8	Glion-Rochers de Naye	51,575	59,933	1,593	857	182,395	198,360	17,612	10,425	200,007	208,785	25,001	26,098
7	7	Rorschach-Heiden	75,472	77,100	26,595	25,107	76,253	78,190	66,750	70,945	143,003	149,135	20,429	21,305
7	7	Vitznau-Rigibahn ²²	122,352	118,485	1,773	1,887	465,919	451,690	26,795	25,974	492,714	477,664	70,387	68,237
5	5	Pilatusbahn	43,185	41,862	219	370	251,735	246,579	4,430	6,982	256,165	253,561	51,233	50,712
3	3	Jungfraubahn	24,272	25,506	141	287	83,675	88,410	1,627	1,387	85,302	89,797	28,434	29,932
5,49	5,49	Lauterbrunnen-Mürren	46,523	43,519	1,023	893	134,615	125,863	29,309	25,889	163,924	151,752	29,858	27,654
3,60	3,60	Stanserhornbahn	19,921	18,762	47	127	55,566	57,697	2,585	3,298	58,151	60,995	16,153	16,943
1,80	1,80	Lausanne-Ouchy	1,039,602	1,035,677	108,095	106,990	135,774	135,928	112,208	117,825	247,982	253,753	137,767	140,974
1,68	1,68	Biel-Magglingen	34,190	33,395	158	130	17,440	16,923	2,718	2,226	20,158	19,149	12,367	11,747
1,60	1,60	Beatenbergbahn	43,867	42,757	1,052	1,662	50,454	48,465	15,945	19,076	66,399	67,541	41,499	42,213
1,51	1,51	Vevey-Chardonne-Pélerin	160,855	159,737	179	370	51,892	44,779	1,813	3,445	53,705	48,224	35,566	31,936
1,51	1,51	Salvatorebahn	35,792	40,526	—	—	64,786	64,656	—	—	64,786	64,656	42,904	42,818
1,48	1,48	Römerhof-Dolderbahn ²³	215,802	191,846	457	330	44,537	42,386	1,222	1,541	45,759	43,927	31,999	30,718
1,32	1,32	Rheineck-Walzenhausen	62,870	66,970	343	376	28,426	30,478	3,555	1,429	31,981	31,907	26,215	26,153
1,21	1,21	Cossonay-gare J. S.—ville	47,163	52,035	535	656	9,961	10,712	2,284	2,707	12,245	13,419	10,119	11,090
1,02	1,02	Gurtenbahn	89,665	85,109	415	131	40,328	40,624	926	575	41,254	41,199	40,445	40,391
0,89	0,89	Biel-Leubringen	185,902	176,341	253	256	44,658	40,756	3,080	2,803	47,738	43,559	53,638	48,942
0,82	0,82	Bürgenstockbahn	47,718	44,898	461	1,138	42,711	39,373	2,423	2,359	45,134	41,732	54,378	50,279
0,80	0,80	Kriens-Sonnenberg ²⁴	—	52,184	—	42	—	26,845	—	—	—	27,168	—	33,960
0,76	0,76	Ragaz-Wartenstein	42,425	45,029	15	16	16,843	17,416	123	175	16,966	17,591	22,323	23,146
0,66	0,66	Reichenbachfallbahn	27,297	26,403	2	2	18,586	18,580	21	13	18,607	18,593	28,192	28,171
0,64	0,64	Schatzalpbahn	40,149	53,539	417	958	25,147	31,907	4,797	9,253	29,944	41,160	46,787	64,312
0,55	0,55	Territet-Glion	163,927	156,251	1,907	1,059	114,196	106,543	16,143	9,833	130,339	116,376	236,980	211,592
0,46	0,46	Lausanne-Signal	141,931	130,861	63	49	27,309	25,095	313	238	27,622	25,333	60,047	55,071
0,37	0,37	Ecluse-Plan ²⁵	171,303	168,893	—	—	19,925	17,874	381	262	20,306	18,136	54,881	49,016
0,30	0,30	St. Gallen-Mühleck	216,474	219,642	409	463	24,091	24,300	1,097	1,160	25,188	25,460	83,960	84,866
0,28	0,28	Seilbahn Rigiviertel Zürich ²⁶	94,235	102,385	—	—	12,722	14,125	—	—	12,722	14,125	57,827	50,446
0,24	0,24	Lugano-Bahnhof ²⁷	329,630	345,088	—	—	37,512	39,163	2,542	1,876	40,054	41,039	166,891	170,995
0,16	0,16	Zürichbergbahn ²⁸	377,662	379,990	—	—	35,808	36,080	350	398	36,158	36,478	225,987	227,987
0,15	0,15	Gütschbahn	146,788	120,441	28	28	40,605	32,931	114	121	40,719	33,052	271,460	220,346
0,11	0,11	Neuveville-St. Pierre (Freiburg)	177,666	163,339	—	—	12,892	12,966	—	—	12,892	12,966	117,200	117,872
0,10	0,10	Marzilibahn	139,953	134,595	—	—	9,387	8,738	—	—	9,387	8,738	93,870	87,384
25,16	26,22	Tramways Neuenburg ²⁹	2,328,945	2,746,955	1,402	254	327,050	388,960	8,116	3,070	335,166	392,030	16,641	15,434
22,69	22,60	Städt. Straßenbahn Zürich	10,583,646	10,946,047	—	—	1,382,733	1,394,120	—	—	1,382,733	1,394,120	61,210	61,714
19,80	21,15	Kant. Straßenbahnen Basel ³⁰	11,228,241	11,212,854	191	263	1,264,183	1,235,314	2,142	3,012	1,266,325	1,238,326	65,612	62,541
—	6,30	Birsekbahn ³¹	—	120,366	—	—	—	28,340	—	75	—	28,415	—	18,943
15,01	15,31	Tramways Lausanne ³²	3,454,275	3,621,943	—	—	412,890	439,006	—	—	412,890	439,006	27,507	28,177
12,01	12,01	Limmatal-Straßenbahn ³³	497,260	552,485	—	—	78,287	77,037	1,874	—	80,161	77,037	7,176	6,414
11,24	11,24	Altstätten-Berneck	432,097	457,670	77	88	68,839	73,130	4,733	4,328	73,572	77,458	6,545	6,891
10,88	10,88	Vevey-Montreux-Chillon	1,884,998	1,783,208	7	4	298,427	275,589	37	18	298,464	275,607	27,432	25,331
10,81	10,81	Städt. Straßenbahnen Bern ³⁴	3,861,118	5,541,051	—	—	396,294	610,467	1,592	626	397,886	611,093	43,014	56,530
8,95	10,34	Trambahn Luzern ³⁵	2,560,340	2,737,045	—	—	268,274	298,545	447	—	268,721	298,545	30,606	29,154
9,29	9,29	Trambahn St. Gallen	2,676,000	2,965,900	—	—	341,913	373,729	—	—	341,913	373,729	36,804	40,229
5,50	5,50	Zürich-Oerlikon-Seebach	1,626,100	1,565,075	—	—	252,684	241,252	—	—	252,684	241,252	45,942	43,864
4,67	4,67	Tramway Biel ³⁶	552,495	474,253	—	—	73,192	56,225	1,172	7,036	74,364	63,261	13,546	13,546
4,54	4,54	Elektrische Straßenbahn Lugano	553,335	591,137	—	—	48,674	52,023	—	—	48,674	52,023	10,721	11,238
4,09	4,09	Zentrale Zürichbergbahn	1,021,799	998,758	—	—	138,269	135,238	—	—	138,269	135,238	33,806	33,065
3,99	3,99	Straßenbahn Schaffhausen ³⁷	481,143	602,578	—	—	69,468	81,649	—	—	69,468	81,649	28,705	20,464
3,15	3,15	Tramway de la Chaux-de-Fonds	760,685	670,906	—	—	71,211	62,313	—	—	71,211	62,313	22,606	19,778
3,08	3,08	Tramway Freiburg	632,157	714,436	—	—	56,682	63,382	—	—	56,682	63,382	18,706	20,918
3,01	3,01	Zürich-Höngg	260,313	212,316	—	—	37,862	37,120	1,000	—	38,862	37,120	12,910	12,332
2,15	2,15	Industriequartier-Straßenb. Zürich	1,267,508	1,170,889	—	—	133,001	128,920	—	—	133,001	128,920	61,860	59,962
1,82	1,82	Schwyz-Seewen	147,397	152,146	57	70	22,855	23,649	453	561	23,308	24,210	12,806	13,302
1,80	1,80	Winterthur-Töß	550,941	546,936	—	—	54,097	51,000	—	—	54,097	51,000	30,054	28,333
1,68	1,68	St. Moritz Dorf-Bad	110,203	109,564	—	—	18,415	17,823	—	—	18,415	17,823	11,297	10,934

Anmerkungen.

- ²¹ Ausschließlich des Anteiles am Ertrag der Strecke Staffelhöhe—Rigi-Kulm (1901 Fr. 90,336; 1902 Fr. 87,755).
²² Einschließlich des Anteiles der Arth-Rigibahn an der Strecke Staffelhöhe—Rigi-Kulm (1901 Fr. 90,336; 1902 Fr. 87,755).
²³ Inklusive elektrische Straßenbahn Waldhaus-Hotel Dolder.
²⁴ Betriebsöffnung den 5. Mai 1902.
²⁵ Betrieb vom 14. Oktober bis 3. November 1901 wegen Revision der Wagen eingestellt.
²⁶ Betriebsöffnung den 4. April 1901.
²⁷ Betriebsöffnung der Linie Place Pury-Vauseyon den 10. August 1901, der Linie Vauseyon-Valangin den 16. Oktober 1901, der Linie Vauseyon-Peseux den 9. November 1901 und der Linie Peseux—Corcelles-Cormondrèche den 15. Oktober 1902.
²⁸ Betriebsöffnung der Verbindungsstrecke Wettsteinlinie-Güterstraße den 4. September 1902 und der Linie Münchensteinerbrücke-Kantonsgrenze den 6. Oktober 1902.
²⁹ Betriebsöffnung den 6. Oktober 1902.
³⁰ Betriebsöffnung der Linie Lausanne Hôpital-La Sallaz den 16. Mai 1902.
³¹ Betriebsöffnung der Linie Schlieren-Weinigen den 7. April 1901.
³² Betriebsöffnung der Linie Burgernziel-Breitenrainplatz den 1. Juli 1901.
³³ Betriebsöffnung der Linie Kreuzstutz-Fluhmühle den 27. Juni 1901, der Linie Kriens Post-untore Station der Sonnenbergbahn den 5. Mai 1902 und der Linie Fluhmühle-Emmenbrücke den 19. Mai 1902.
³⁴ Betriebsöffnung der Linie Schaffhausen-Neuhausen den 11. Mai 1901 und der Linie Bahnhof-Breite den 1. Juli 1901.
* Angaben über das Gewicht der beförderten Gepäck- und Gütersendungen nicht erhältlich, da diese nach der Stückzahl taxiert werden.

	Reisende.				Bahnbedienstete.				Drittpersonen.			
	Tötung.		Verletzung.		Tötung.		Verletzung.		Tötung.		Verletzung.	
	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.	1901.
Überfahren von Fuhrwerken, Rollwagen und Draisinen	—	—	1	—	2	2	2	—	—	4	17	17
Infolge Scheuwerdens von Pferden bei der Fahrt von Zügen	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Ausgleiten von Fahrzeugen, Fehltreten beim Auf- und Absteigen	—	—	3	7	2	3	116	113	—	—	—	—
Fehltreten beim Überschreiten und Begehen der Geleise	—	—	1	—	—	—	78	54	—	—	—	—
Springen auf und von im Gang befindlichen Fahrzeugen	7	9	35	27	1	1	32	34	—	—	1	—
Unvorsichtiges Überschreiten der Geleise und Gehen in denselben	1	—	—	4	13	12	26	20	31	36	63	47
Unvorsichtiges Benehmen im fahrenden Zug	—	—	6	7	1	1	25	18	—	—	—	—
Mitwirkung von Drittpersonen beim Manöver	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—
Infolge unglücklichen Zufalls bei Manövern	—	—	—	—	2	—	80	68	—	—	—	—
Beim An- und Abkuppeln von Fahrzeugen	—	—	—	—	1	5	94	71	—	—	—	—
Infolge verbotener oder unrichtig ausgeführter Manöver	—	—	—	—	3	—	20	14	—	—	1	—
Beim Ein-, Aus- und Umlad von Gütern	—	—	—	—	—	—	137	123	—	—	—	—
Beim Öffnen oder Schließen von Wagentüren	—	—	24	13	—	—	35	30	—	—	—	—
Augenverletzungen infolge Funkenwurfs der Lokomotiven	—	—	—	—	—	—	16	13	—	—	—	—
Aus andern Ursachen	1	—	6	7	3	—	170	152	1	3	3	8

In selbstmörderischer Absicht haben sich 20 Personen auf die Schienen gelegt; 17 (10) wurden getötet, 3 nur verletzt; ein Mann ließ sich durch den elektrischen Strom töten und einer sprang aus einem fahrenden Zug.

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

	1902	1901
Tötungen	3	5
Verletzungen	2077	1917

gemeldet.

IV. Dampfschiffe.

Die Kontrolle über den Bau und Betrieb der Dampf- und Motorschiffe fand in üblicher Weise statt.

Der Umfang der Kontrolle geht aus nachstehenden Tabellen hervor:

a. Betriebsbewilligungen.

	Dampfschiffe	Motorschiffe	Total
Erneuert	—	8	8
Neu erteilt	3	19	22
Zurückgezogen	—	2	2
Pendent sind	3	2	5

b. Änderungen im Schiffspark.

Dampfschiffe neu erstellt bzw. neu unter die Kontrolle getreten	4
Motorboote " " " " " " " "	7
Motorlastschiffe neu " " " " " " " "	11
Dampfschiffe umgebaut	—
Motorboote "	—
Motorlastschiffe "	3
Dampfschiffe mit neuen Kesseln versehen	2
" " " Maschinen "	—
Motorboote " neuem Motor "	—
Motorlastschiffe mit neuem Motor "	2
Dampfschiffe ausrangiert	1
Motorboote "	1
Motorlastschiffe "	4
Dampfschiffe aus der Kontrolle gestrichen	3
Motorschiffe " " " " "	5

c. Bestand des Schiffsparkes.

Dampfschiffe für Personen- und Gütertransport . . .	100
„ nur für Gütertransport	7
„ „ „ Schleppdienst	10
Motorboote ausschließlich für den Personentransport . .	44
Motorschiffe auch für den Personentransport	5
„ nur für Gütertransport	46
	Total 212
Im Bau angemeldet	3

c
An Schiffsuntersuchungen wurden vorgenommen:

Äußere Untersuchungen von Dampfschiffen	136
„ „ „ Motorbooten u. Lastschiffen	115
Innere „ „ Dampfschiffen	116
Davon auf Stapel	34
Probefahrten und Krängungsversuche	11

Die Kesseluntersuchungen und Druckproben wurden in gewohnter Weise durch die Inspektoren des Schweizerischen Vereins von Dampfkesselbesitzern vorgenommen, deren Berichte uns je-
weilen mitgeteilt werden. Bei 31 Kesseln haben unsere Beamten
diesen Untersuchungen beigewohnt.

d. Landungseinrichtungen.

Neu erstellt	6
Umgebaut	8
Aufgehoben oder nicht mehr befahren	2
Aus der Kontrolle gestrichen, weil nicht konzessionsgemäß befahren	2

Untersuchungen dieser Einrichtungen, deren Zahl 240 er-
reicht, fanden im Berichtsjahre 136 statt.

Gemäß Art. 40 der Verordnung über Bau und Betrieb von
Dampfschiffen und anderen mit Motoren versehenen Schiffen auf
den schweizerischen Gewässern vom 18. Februar 1896 ist es
Sache der Kantone, die erforderlichen Vorschriften über Fahr-
ordnung und Schiffspolizei (inkl. Signal- und Hafenordnung) auf-
zustellen. Solche Vorschriften fehlen für den Luganer- und
Langensee immer noch, trotz mehrmaliger Recharge bei der
Kantonsregierung.

An außerordentlichen Vorkommnissen sind uns nur gemeldet worden das Auffahren eines Dampfbootes bei starkem Nebel und der Untergang eines Motorschiffes.

Beim Dampfschiffbetrieb sind nach den beim Departement eingegangenen Mitteilungen 27 Schiffsbedienstete (im Vorjahr 16) und 1 Reisender (1) verletzt worden; 1 Drittperson fand den Tod durch Ertrinken (im Vorjahr ertranken 2 Angestellte).

Bei den Hilfsarbeiten des Betriebes wurden 37 Personen (im Vorjahre 33) verletzt.

Administrative Kontrolle.

I. Tarif- und Transportwesen.

a. Tarifwesen.

Die in Aussicht stehende Neuordnung der Tarifverhältnisse auf den schweizerischen Bundesbahnen bedingt eine gänzliche Umarbeitung aller Tarife für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, an denen sie als Endbahn oder als Transitbahn beteiligt sind. Mit Rücksicht hierauf waren die Verwaltungen bestrebt, sich sowohl für die Umarbeitung der bestehenden Tarife, als auch für die Ausgabe von Nachträgen etc. zu denselben auf das absolut Unerläßliche zu beschränken. Aus diesem Grunde haben wir auch unsere Zustimmung dazu erteilt, daß die Ausarbeitung des Tarifes für den Transitverkehr durch die Schweiz, über dessen Gestaltung, wie wir im letztjährigen Bericht ausführten, volles Einverständnis besteht, verschoben werde, bis die internen Tarifverhältnisse neu geordnet sind.

Die im Berichtsjahr neu dem Betrieb übergebenen Linien veranlaßten zahlreiche Tarifvorlagen, sowohl für den internen als auch für den direkten Verkehr, deren Erledigung im allgemeinen ohne besondere Schwierigkeiten möglich war. Einzig die Begehren der Gürbetalbahn, die auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes auf der durchgehenden Linie Bern Hauptbahnhof-Belp-Thun die Erstellung direkter Tarife im Transit über diese Strecke sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr beanspruchte, führten zu weiteren Verhandlungen, welche mit dem Entscheide ihren Abschluß fanden: eine gesetzliche Verpflichtung zur Erstellung direkter Tarife im Transit über eine längere Nebenlinie zum Zwecke der Ablenkung des Verkehrs

von der kürzesten und verkehrstechnisch leistungsfähigsten Linie bestehe weder für den Personen-, noch für den Güterverkehr. Dagegen wurde rücksichtlich des Personenverkehrs der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen empfohlen, zur Erstellung direkter Taxen mit den beiden Gemeinschaftsstationen der Gürbetalbahn im Transit über diese Linie ihr Einverständnis zu erteilen, damit Reisenden, welche die Route via Belp wählen wollen, Gelegenheit geboten wird, diese zu befahren. Dieser Anregung wurde ohne weiteres Folge geleistet.

Wir sehen uns sodann noch zu folgenden Mitteilungen über spezielle Vorkommnisse aus dem Gebiete des Tarifwesens veranlaßt.

Personentarifwesen. Die Ausarbeitung des neuen Tarifes für den internen Personen- und Gepäckverkehr der schweizerischen Bundesbahnen veranlaßte zahlreiche Verhandlungen, und beanspruchte die sukzessive Prüfung des Entwurfes desselben unsere Tarifkontrolle in höchstem Maße. Der Stand der Arbeiten läßt die Einführung des neuen Tarifes auf den 1. Mai 1903 erwarten, und es wird in den wichtigsten Relationen für den direkten schweizerischen Verkehr dem Publikum die durch die neuen reduzierten Retourtaxen der schweizerischen Bundesbahnen entstehende Taxbegünstigung durch Ausgabe von provisorischen Nachträgen zu den bestehenden Tarifen sofort zur Verfügung gestellt werden.

Infolge eines Rekurses einer Bahnverwaltung wurde festgestellt, daß Kindern im Alter vom dritten bis zum zurückgelegten zehnten Jahre die Berechtigung zur Fahrt zur halben Taxe nicht nur auf Grund von Billets für einfache und für Hin- und Rückfahrt zustehe, sondern daß ihnen diese Vergünstigung auch im Abonnementsverkehr zu gewähren sei.

Ein Gesuch des Zentralkomitees des Vereins schweizerischer Geschäftsreisender um Einführung ermäßigter Tarife für den Transport der Musterkoffer der Handlungsreisenden mußte ablehnend beschieden werden, da die Bahnverwaltungen sich entschieden weigerten, zur Einführung eines solchen Tarifes Hand zu bieten.

Dagegen erklärten sich die Bahnverwaltungen bereit, eine Anregung des Vorortes des Verbandes schweizerischer Verkehrsvereine auf Verlängerung der Gültigkeitsdauer der internationalen Rundreisebillets bei den beteiligten ausländischen Bahnverwaltungen zu unterstützen. Über den Er-

folg der unternommenen Schritte ist im Berichtsjahr keine Mitteilung eingegangen.

Der Tarif für Generalabonnements hat im Berichtsjahr keine wesentlichen Änderungen erfahren. Seine Gültigkeit wurde auf die neueröffnete Linie Erlenbach (Simmental)-Zweisimmen ohne Preisänderung ausgedehnt. Eine Anzahl Neben- und Spezialbahnen haben auch im Jahre 1902 den Inhabern von schweizerischen Generalabonnements ermäßigte Taxen zugestanden.

Zum allgemeinen Gesellschafts- und Schultarif ist ein Nachtrag VII zur Einführung gelangt, welcher eine Erweiterung des Anwendungskreises des Tarifes gebracht hat.

Der Anwendungskreis des Übereinkommens betreffend die Rückerstattung von Fahrgeld hat auch diesmal zugekommen, indem verschiedene neueröffnete Linien dasselbe eingeführt haben.

Gütertarifwesen. Zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen ist am 1. Juni 1902 ein Nachtrag I in Kraft getreten, welcher aber keine wesentlichen Änderungen brachte.

Neue Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation beziehungsweise Änderungen an bestehenden mittelst Nachträgen etc. wurden im internationalen Verkehr in folgendem Umfange genehmigt:

Neuausgabe des Teiles I, Abteilung B, der österreichisch-ungarisch-französischen Gütertarife im Transit durch die Schweiz, am 22. Februar.

Nachtrag I zu Teil I, Abteilung B, der niederländisch-deutschen Gütertarife, zur Anwendung auf den niederländischen Verkehr mit Basel via Delle, am 6. Mai.

Neuausgabe des Teiles I, Abteilung B, der deutsch-schweizerischen Gütertarife, am 31. Mai.

Nachtrag I zu Teil II, Heft 1, der belgisch-italienischen Gütertarife via Gotthard im Transit durch die Schweiz, am 4. Juli.

Änderung der Tarifierung von Tramwaywagen mit Elektromotoren im Teil I, Abteilung B, der schweizerisch-italienischen Gütertarife, am 15. Juli.

Änderung der Tarifierung von Tramwaywagen mit Elektromotoren im Teil I der deutsch-italienischen Gütertarife im Transit durch die Schweiz, am 4. August.

Anhang zu Teil I, Abteilung B, der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife, am 12. August.

Änderung der Tarifierung von montierten Eisenbahnwagenuntergestellen im Teil I der deutsch-italienischen Gütertarife im Transit durch die Schweiz, am 12. August.

Nachtrag I zu Teil I, Abteilung B, der belgisch-deutschen Gütertarife, zur Anwendung auf den belgischen Verkehr mit Basel via Delle, am 10. Oktober.

Nachtrag V zu Teil I, Abteilung B, der schweizerisch-italienischen Gütertarife, am 22. November und 16. Dezember.

Die bestehenden direkten Exporttarife für frisches Obst wurden teils umgearbeitet, teils stark erweitert, um dem schweizerischen Obst den Abfluß nach dem Auslande möglichst zu erleichtern.

Nach langjähriger Unterbrechung der direkten Abfertigung zwischen ungarischen und schweizerischen Stationen im allgemeinen wurde am 1. Oktober ein neuer direkter Tarif in Kraft gesetzt, welcher neben einigen allgemeinen Taxtabellen namentlich zahlreiche Ausnahmetarife enthält und so den bestehenden Verkehrsbedürfnissen vollständig entsprechen dürfte.

Zum allgemeinen schweizerischen Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren gelangte ein IV. und V. Nachtrag zur Einführung, durch welche der Anwendungskreis des Tarifes ausgedehnt wird.

Die Vorschriften betreffend die Erhebung von Zollbehandlungsgebühren wurden durch Ausgabe eines Nachtrages II zum allgemeinen Reglement und Tarif über den Bezug der Nebengebühren ergänzt und näher präzisiert. Zu diesem Reglement wurde sodann von der Verwaltung der Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie) ein Anhang vorgelegt, dem die Genehmigung erteilt werden konnte.

Die Erfahrungen, welche anlässlich der Tarifkontrolle auch im Berichtsjahr gemacht wurden, stehen in voller Übereinstimmung mit den Ausführungen unserer frühern Berichte. Wir erlauben uns daher, hier auf jene zu verweisen, und konstatieren nur, daß die Erledigung der Vorlagen auch diesmal mit der üblichen Promptheit erfolgte, wiewohl die Tarifkontrolle wegen der außergewöhnlichen Arbeiten, welche die Prüfung des Entwurfes des neuen internen Personentarifes der schweizerischen Bundesbahnen erforderten, unter sehr schwierigen Verhältnissen

arbeiten mußte. Die Zahl der ausgesprochenen Genehmigungen beträgt 594 gegenüber 731 im Vorjahre. In dieser Zahl sind die Genehmigungen für die Vorlagen, welche mit der Ausarbeitung des neuen internen Personen- und Gepäcktarifes der schweizerischen Bundesbahnen zusammenhängen, nicht inbegriffen, so daß die Gesamtzahl der Genehmigungen sich in Wirklichkeit wesentlich höher stellt.

b. Transportwesen:

Die Bestimmungen des Transportreglementes der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen erfuhren im Berichtsjahr keine grundsätzlichen Änderungen. Dagegen fanden zahlreiche vom Verkehr gewünschte kleinere Änderungen und Ergänzungen statt, welche in den nächsten Nachtrag aufgenommen werden sollen, dessen Ausgabe infolge der projektierten Abänderungen am Transportgesetz notwendig werden wird.

Wir erwähnen hier als solche Verbesserungen nur die Zulassung von Kupfervitriol zur eilgutmäßigen Beförderung, die Ergänzung der Anlage V zum Transportreglement durch Aufnahme des Artikels Phosphoresquisulfid in Position VI, der Artikel: Cheddite Nr. 41 N und Nr. 60 N, Cheddite Nr. 60^{bis}, Westfalit mit 10 % Aluminiumzusatz, Ammoncarbonit und Donarit in Position XXXVc und der Artikel Ignis und festes Petrol (Anfeuerungspräparate) als neue Position etc.

Die Regierungen der Kantone Aargau und Schaffhausen haben von dem ihnen zustehenden Rechte der Bezeichnung von höchstens vier kantonalen Feiertagen, welche rücksichtlich der Annahme und Abgabe der Güter und der Besorgung des Güterdienstes auf den Stationen wie Sonntage behandelt werden sollen, Gebrauch gemacht, was zu Ergänzungen der Anlage XI zum Transportreglement Veranlassung gab.

Um den Gefahren, welche mit dem Transport der neuen Streichhölzchen verbunden sind, wirksam entgegenzutreten zu können, haben die Verwaltungen eine Instruktion zur Ausführung der Position III der Anlage V zum Transportreglement ausgearbeitet, welcher zugestimmt wurde und die allgemein zur Einführung gelangte.

Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten besondern Maßnahmen für den Herbstverkehr (Kürzung der reglementarischen Entladefristen und Verlängerung der Dienstzeit für den

Selbstverlad) gelangten auch im Jahre 1902 zur Einführung und zwar für die Zeit vom 22. September bis 15. November. Ebenso wurde die in frühern Jahren bewilligte Begünstigung für die Bestellung der Wagen für den Obstexport (§ 56) auch diesmal wieder gewährt. Diese Maßnahmen scheinen auf den Herbstverkehr eine sehr günstige Wirkung ausgeübt zu haben, denn die in frühern Jahren sehr zahlreichen Klagen über mangelhafte Bedienung des Herbstverkehrs im allgemeinen und des Obstexportes im speziellen sind fast gänzlich ausgeblieben.

Das Publikum mußte auch im Berichtsjahr in zahlreichen Fällen darauf aufmerksam gemacht werden, daß das Eisenbahndepartement zur Entscheidung von Streitigkeiten mit den Transportanstalten über Schadenersatzforderungen und ähnliche Begehren nicht kompetent ist und daß solche Begehren beim Gerichte einzuklagen sind, wenn eine gütliche Verständigung nicht erfolgt.

Temporäre Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen für den Güterverkehr wurden bei folgenden Anlässen bewilligt und in vorgeschriebener Weise publiziert:

Anläßlich des nationalen und internationalen Musikfestes in Genf der Jura-Simplon-Bahn und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Anläßlich des Heimtransportes der an den Herbstmanövern des IV. Armeekorps beteiligten Truppen, den schweizerischen Bundesbahnen und der Jura-Simplon-Bahn.

An der Liste der zur Ausstellung von Empfehlungsscheinen für Armentransporte berechtigten Behörden und Anstalten sind im Berichtsjahr verschiedene Änderungen vorgenommen worden und ist zum Verzeichnis der Transportanstalten, welche dem allgemeinen Reglement für die Beförderung einheimischer Armer unterstellt sind, ein Nachtrag I ausgegeben worden.

Auf Veranlassung des schweizerischen Justiz- und Polizeidepartements wurden über die Ausführung der Polizeitransporte auf den schweizerischen Normalspurbahnen Erhebungen gemacht, welche folgendes Resultat ergeben haben;

Alle Gepäckwagen, welche in den Personenzügen verkehren, sind mit Zellen mit Platz für 2 bis 4 Personen ausgerüstet.

Die Mehrzahl dieser Zellen ist jetzt schon heizbar und können daher dieselben auch zu Transporten im Winter benützt werden. Die Bahnverwaltungen erklären sich bereit, alle Zellen mit Dampfheizung auszurüsten.

Eine Vermehrung der Zellen in den Gepäckwagen könnte nur auf Kosten des Laderaumes der Wagen geschehen, was mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Betriebsdienstes nicht zulässig wäre. Die Verwaltungen haben zugesagt, in neuen Gepäckwagen nur Zellen für 4 Personen vorzusehen.

Eine Vermehrung der Anzahl der in den einzelnen Zügen geführten Zellen ist nicht zulässig, da für diesen Zweck besondere Gepäckwagen nicht in die Züge eingestellt werden können. Dagegen können bei größeren Gefangenentransporten unter Voraussetzung rechtzeitiger Anzeige Abteilungen von Wagen III. Klasse zur Verfügung gestellt werden. Sodann haben die Bahnverwaltungen sich bereit erklärt, sofern die Polizeibehörden sich über eine einheitliche Organisation der Gefangenentransporte auf bestimmten Linien und an einzelnen Wochentagen verständigen könnten, die Frage des Baues und der Inbetriebsetzung von speziellen Gefangenentransportwagen zu studieren.

Am 12. Juni wurde einem Nachtrag II zum Militärtransportreglement die Genehmigung erteilt und erfolgte am 1. Oktober die Einführung eines Nachtrages II zu den Ausführungs- und Zusatzbestimmungen zu den Vorschriften über Militärtransporte.

Infolge des Rekurses einer Nebenbahn gegen die ihr auferlegte Verpflichtung zum Transport von Militär in Uniform oder mit Legitimationskarte ausgerüstet, zur halben normalen Taxe, haben wir, gestützt auf Art. 25 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen und auf Art. 6 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen, vom 21. Dezember 1899, entschieden, daß alle der Personenbeförderung innerhalb einer Ortschaft dienenden Tramways von der Verpflichtung zum Militärtransport zur halben Taxe befreit sein sollen, soweit es sich um den Verkehr innerhalb einer und derselben Gemeinde handelt, auch wenn die Gemeinde aus einzelnen, räumlich von einander getrennten Ortschaften besteht oder soweit der Verkehr innerhalb zusammenhängend bebauter Gebiete in Frage kommt, welche trotz ihrer räumlichen Vereinigung zu einem einzigen Ganzen verschiedenen Gemeinden angehören. Diese Regel haben wir auch anwendbar erklärt für den Verkehr von Tramways, welche zur Verbindung räumlich von einander getrennter Ortschaften dienen, soweit es sich um den Verkehr im Innern der einzelnen Ortschaften handelt.

Im Berichtsjahr wurde neu dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr die Linie Erlenbach-Zweisimmen unterstellt und es hat die Liste der schweizerischen Unternehmungen, welche diesem angehören, infolge Überganges des Betriebes der schweizerischen Zentralbahn, der schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen an die schweizerischen Bundesbahnen und der Übernahme des Betriebes der Freiburg - Murten - Bahn durch die Eigentumsverwaltung mehrfache Abänderungen erlitten. Die Länge der diesem Übereinkommen unterstellten schweizerischen Linien ist von 3532 km. (Ende 1901) auf 3570 km. (Ende 1902) gestiegen.

Mit Schlußnahme vom 30. Mai sind die schweizerischen Verwaltungen ermächtigt worden, den Beitritt zu den von einem internationalen Komitee ausgearbeiteten einheitlichen Zusatzbestimmungen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr zu erklären. Diese einheitlichen Zusatzbestimmungen haben die Zustimmung sämtlicher am Übereinkommen beteiligten Staaten mit Ausnahme von Rußland gefunden.

Neuen Vorschriften für den internationalen Verkehr und Änderungen an den bestehenden haben wir im Berichtsjahr in folgendem Umfang die Genehmigung erteilt:

Internationaler Personenverkehr.

Neuausgabe der reglementarischen Bestimmungen im Personen- und Gepäcktarif für den nordwestdeutsch - rheinisch - schweizerischen Verkehr, am 24. April.

Neuausgabe der reglementarischen Bestimmungen in den Tarifs communs internationaux G. V. Nrn. 201/202 für den Personen- und Gepäckverkehr London-Schweiz, via Newhaven-Dieppe Paris, am 9. Juni.

Neuausgabe der reglementarischen Bestimmungen im Personen- und Gepäcktarif für den deutsch-französischen Verkehr, am 20. Dezember.

Internationaler Güterverkehr.

Nachtrag I zu Teil I, Abteilung A, für den deutsch-schweizerischen Güterverkehr, am 28. Januar.

Neuausgabe des Anhangs zu Heft 1 für den niederländisch-schweizerischen Güterverkehr, am 17. Oktober.

Neuausgabe des Teiles I, Abteilung A, für den belgisch-deutschen Güterverkehr, zur Anwendung auf den belgischen Verkehr mit Basel via Delle, am 30. Dezember.

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

II. Rechnungswesen und Statistik.

a. Vollziehung des Rechnungsgesetzes.

Das Rechnungswesen sämtlicher Eisenbahnen in der Schweiz unterliegt den Vorschriften des Rechnungsgesetzes. Auf diejenigen Linien, welche Kantonen oder ausländischen Unternehmungen angehören, finden jedoch die Bestimmungen betreffend den Erneuerungsfonds und die Tilgung der zu amortisierenden Verwendungen keine Anwendung. Für die Vorlage und die Form der Rechnungen und Bilanzen war, wie bisher, die bundesrätliche Verordnung vom 25. November 1884 maßgebend.

Rechnungsprüfung. Im Berichtsjahr wurden die Rechnungen und Bilanzen pro 1901 von 121 Bahnunternehmungen durch das Eisenbahndepartement geprüft und vom Bundesrat genehmigt.

Von vier kleinern, im Eigentum von Privatpersonen befindlichen Bahnen wurden gesetzmäßige Rechnungsausweise nicht verlangt, weil die Lieferung der statistischen Angaben genügend erschien. Wir hatten, wie in frühern Jahren, auch keinen Anlaß dazu, die ausländischen Unternehmungen, welche auf Schweizergebiet einzelne Bahnstrecken besitzen, zur Vorlage von Jahresrechnungen anzuhalten.

Die bei der Behandlung der einzelnen Rechnungen zu Tage getretenen Differenzen ließen sich bis auf einen, die Gotthardbahn betreffenden Fall gütlich erledigen. Die Genehmigung der Jahresrechnung dieser Unternehmung erfolgte unter einigen Vorbehalten und unter der Bedingung, daß die in den Passiven der Bilanz in besonderer, dem offiziellen Rechnungsschema nicht entsprechender Rubrik eingestellten Reserve von Fr. 1,894,983. 91 für eventuelle Mehreinlage in den Erneuerungsfonds unter den vorschriftsgemäßen Titel der „Spezialfonds“ einzureihen sei. Die Bahndirektion rekurrierte gegen diese Verfügung beim Bundesgericht und verlangte die Gutheißung der von ihr befolgten Rechnungsstellung. Der gerichtliche Entscheid ist noch ausstehend.

Infolge des vom Bunde durchgeführten freihändigen Rückkaufes wurde der Betrieb der Linien der ehemaligen Centralbahn, der Nordostbahn, mit Inbegriff der Gemeinschaftsbahnen Aargauische Südbahn und Bötzenbergbahn, sowie der Vereinigten Schweizerbahnen vom 1. Januar 1901 an für Rechnung des Bundes geführt. Der Bericht des Verwaltungsrates und die Rechnungen dieser Bahnen für das Jahr 1901 sind dem Bundesrate von der Generaldirektion mit dem Ersuchen überwiesen worden, es möchten die Vorlagen gemäß Art. 13, lit. B, Ziffer 3, des Rückkaufgesetzes an die Bundesversammlung weitergeleitet und die Gutheißung der Anträge des Verwaltungsrates, welche auf Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung, sowie auf die Verwendung der Aktivsaldi lauten, vorgeschlagen werden.

Der Bundesrat vertrat demgegenüber die Auffassung, daß das Rechnungsgesetz, insoweit als die Voraussetzungen im Sinne von Art. 11 des Rückkaufgesetzes zutreffen, auch auf die Rechnungen der Bundesbahnen anzuwenden sei, indem es aus formellen wie aus praktischen Gründen unerläßlich erscheine, daß alle Bahnrechnungen ohne Ausnahme nach gleichen Grundsätzen und Normen erstellt und durch die Organe des Eisenbahndepartements geprüft werden und daß deshalb der Bundesrat die Rechnungen der Bundesbahnen nicht bloß an die Bundesversammlung einzubringen, sondern auch die vom Standpunkte des Rechnungsgesetzes aus erforderlichen Anträge zu stellen habe. Unter dieser Voraussetzung hat der Bundesrat die auf Grund der Rechnungsprüfung für erforderlich gehaltenen, ausschließlich formellen Vorbehalte formuliert und der Generaldirektion zur künftigen Berücksichtigung mitgeteilt. Die Anträge des Verwaltungsrates der Bundesbahnen an die Bundesversammlung wurden durch einen entsprechenden Zusatz erweitert.

Die Bundesversammlung hat dann aber beschlossen, Ziffer 4 des bundesrätlichen Genehmigungsantrages zu streichen, und die Frage, inwieweit die Voraussetzungen für die Anwendung des Rechnungsgesetzes auf die Bundesbahnen zutreffen, offen zu lassen, bis sie auf Grund eines konkreten Falles zu lösen sei.

Eine bestimmte Abklärung der aufgeworfenen Frage wäre im Interesse eines ungestörten Geschäftsganges wünschbar gewesen. Der Bundesrat wird unter den obwaltenden Verhältnissen an seiner dargelegten Auffassung bis auf weiteres festhalten.

Der Kürze wegen machen wir aus den geprüften Bahnrechnungen pro 1901 bloß die üblichen Angaben über eingetretene

Veränderungen auf den Anlagekosten und auf dem Konto der zu amortisierenden Verwendungen. Bezüglich aller andern Rechnungsdetails kann auf die beim Eisenbahndepartement zur Ausgabe gelangende Eisenbahnstatistik verwiesen werden.

Bauverwendungen der schweizerischen Bahnunternehmungen.

a. Lokomotivbahnen.	Bauausgaben pro 1901		Totalausgaben bis Ende 1901
	für alte Linien	für neue Linien	
	Fr.	Fr.	Fr.
Centralbahn	9,074,303	—	155,463,386
Aargauische Südbahn	12,069	—	12,058,327
Wohlen-Bremgarten	— 60	—	1,230,507
Gotthardbahn	2,485,820	—	281,129,001
Jura-Simplon-Bahn	4,890,147	9,126,497	338,368,203
Bière-Morges	89	—	2,303,643
Bulle-Romont	9,468	—	2,900,163
Fribourg-Morat	9,914	312,960	1,714,558
Pont-Brassus	—	49,875	1,157,205
Porrentruy-Bonfol	—	1,058,550	1,058,550
Val-de-Travers	21,155	—	1,295,247
Viège-Zermatt	54,160	—	5,592,927
Nordostbahn	1,521,150	—	247,312,955
Bötzbergbahn	1,568	—	29,225,042
Verein Schweizerbahnen	1,861,671	—	86,569,136
Toggenburgerbahn	15,180	—	4,211,790
Wald-Rüti	400	—	1,295,818
Emmenthalbahn	3,072	—	5,497,956
Burgdorf-Thun	— 742	—	5,385,085
Jura Neuchâtelois	511,248	—	8,392,760
Ponts-Chaux-de-Fonds	20,103	—	656,009
Langenthal-Huttwil	8,527	—	1,356,360
Huttwil-Wolhusen	13,505	—	2,237,100
Önsingen-Balsthal	1,576	—	815,794
Orbe-Chavornay	13,616	—	467,259
Seethalbahn	20,275	—	2,653,251
Sihlthalbahn	7,824	—	4,181,279
Südostbahn	2,767	—	12,398,135
Thunerseebahn	24,417	—	7,364,292
Bern-Neuenburg	—	11,225,798	11,225,798
Gürbethalbahn	—	2,643,265	2,643,265
Übertrag	20,583,222	24,416,945	1,238,160,801

	Bausgaben pro 1901		Totalausgaben
	für alte Linien	für neue Linien	bis Ende 1901
	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	20,583,222	24,416,945	1,238,160,801
Spiez-Erlenbach . . .	32,848	—	1,680,817
Spiez-Frutigen . . .	—	3,236,232	3,236,232
Tößthalbahn	113,608	—	8,071,385
Ürikon-Bauma	—	2,844,081	2,844,081
Ütlibergbahn	— 449	—	1,583,575
Aarau-Schöftland . .	—	621,362	621,362
Aigle-Leysin	—	120,196	1,685,756
Appenzellerbahn . . .	—	—	4,221,109
Appenzeller Straßenbahn	12,875	—	2,002,709
Bern-Muri-Worb . . .	1,553	—	801,798
Berner Oberlandbahnen	12,225	—	5,180,014
Bex-Gryon-Villars . .	—	93,403	1,484,249
Birsigthalbahn	4,659	—	1,042,567
Brenets-Locele	—	—	914,363
Châtel-St. Denis-Palézieux	—	770,385	770,385
Frauenfeld-Wil	450	—	746,311
Genève-Veyrier	— 36,481	—	751,600
Grütschalp-Mürren . .	—	—	613,676
Lausanne-Echallens . .	438	—	1,350,810
Central Vaudois	29	—	528,889
Montreux-Les Avants .	—	1,924,004	1,924,004
Rhätische Bahn	54,337	8,902,772	26,355,557
Rigi-Scheidegg-Bahn . .	—	—	69,500
Saignelégier-Chaux-de-Fonds	29,974	—	1,822,497
Sissach-Gelterkinden . .	—	—	399,878
Stansstad-Engelberg . .	—	75,659	2,587,944
Tramelan-Tavannes . .	11,835	—	558,491
Waldenburgerbahn . . .	— 8	—	464,681
Yverdon-Ste-Croix . . .	— 21,408	—	3,021,990
Arth-Rigibahn	13,708	—	6,488,889
Brienz-Rothornbahn . . .	—	—	381,248
Generosobahn	—	—	369,925
Glion-Naye	25,435	—	2,273,185
Gornergratbahn	3,109	—	3,273,754
Jungfraubahn	829	514,057	4,131,119
Pilatusbahn	—	—	2,393,467
Übertrag	20,842,788	43,519,096	1,334,808,618

	Bauausgaben pro 1901		Totalausgaben
	für alte Linien	für neue Linien	bis Ende 1901
	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	20,842,788	43,519,096	1,334,808,618
Rigibahn	35,058	—	2,441,711
Rorschach-Heiden . . .	17,523	—	2,390,376
Wengernalpbahn	75,518	—	4,874,459

b. Drahtseilbahnen.

Beatenbergbahn	—	—	694,250
Biel-Leubringen	114	—	312,912
Biel-Magglingen	4,649	—	454,649
Bürgenstockbahn	5,000	—	270,000
Cossonay gare-ville	1,529	—	435,004
Davos-Schatzalp	15,036	—	366,463
Dolderbahn (Zürich)	—	—	287,359
Ecluse-Plan (Neuchâtel) . . .	—	—	249,558
Gießbachbahn	—	—	166,000
Gurtenbahn (Bern)	9,668	—	363,913
Gütschbahn (Luzern)	2,187	—	184,549
Lausanne-Ouchy	13,726	—	3,590,015
Lausanne-Signal	6,496	—	346,135
Lauterbrunnen-Grütschalp . . .	47,161	—	906,776
Luganer Drahtseilbahn	—	—	194,565
Marzilbahn (Bern)	— 36	—	71,021
Neuveville-St-Pierre (Frib.) . . .	549	—	130,697
Ragaz-Wartenstein	—	—	262,102
Reichenbachbahn (Meir.)	—	—	349,000
Rheineck-Walzenhausen	60	—	545,848
Salvatorebahn	3,965	—	621,561
St. Gallen-Mühleck	—	—	290,087
Stanserhornbahn	—	—	1,496,445
Territet-Glion	— 798	—	608,836
Vevey-Chardonne-Pélerin	—	54,565	740,493
Zürichbergbahn	— 414	—	272,652
Zürich-Rigiviertel	—	253,800	253,800

c. Tramways.

Allaman-Aubonne-Gimel	3,747	—	629,673
Altstätten-Berneck	—	—	559,152
Übertrag	21,083,526	43,827,461	1,360,168,679

	Bauausgaben pro 1901		Totalausgaben
	für alte Linien	für neue Linien	bis Ende 1901
	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	21,083,526	43,827,461	1,360,168,679
Basler Straßenbahnen .	154,999	—	6,150,168
Tramway Bellavista (M. Generoso)	—	—	20,000
Berner Straßenbahnen .	707,721	598,624	2,652,526
Bieler Tramway . . .	— 129,946	—	170,000
Tramway de la Chaux-de-Fonds	— 4,625	—	391,544
Tramway Dolder (Zürich)	—	—	85,633
Tramway de Fribourg .	22,584	—	400,845
Tramways Lausannois .	297	—	1,858,624
Tramway Lugano . . .	268	—	212,593
Tramway Luzern . . .	— 3,116	163,841	1,956,047
Tramway Mürren . . .	—	—	10,600
Tramways de Neuchâtel	— 191,566	580,790	2,344,662
Tramway Riffelalp . .	—	—	53,895
Rolle-Gimel	40,135	—	612,404
Tramway St. Gallen . .	77,633	—	1,418,543
Tramway St. Moritz . .	—	—	351,013
Tramway Schaffhausen	—	561,060	561,060
Schwyz-Seewen	— 2,967	—	201,421
Stansstad-Stans	7,381	—	49,766
Tramways électr. Genève	— 4,673,821	3,471,297	12,849,446
Vevey-Chillon	—	—	888,962
Winterthur-Töß	2,612	—	215,295
Zentrale Zürichbergbahn	244	—	831,584
Städt. Straßenb. Zürich	—	684,821	6,738,086
Zürich-Dietikon	—	262,858	1,242,210
Zürich-Hardturm	1,138	—	642,013
Zürich-Höngg	— 1,696	—	371,216
Zürich-Örlikon-Seebach .	1,352	—	1,441,980
Zusammen	17,092,153	50,150,752	1,404,890,815

Von den Verwendungen auf alte Linien entfallen auf:

a. Bahnanlage und feste Einrichtungen	Fr. 12,233,057
b. Rollmaterial	„ 4,347,195
c. Mobiliar und Gerätschaften	„ 511,901

Zusammen Fr. 17,092,153

Als wesentliche Ausgabeposten sind dabei hervorzuheben:

Centralbahn (S. B. B.):

Umbau des Personenbahnhofes in Basel	Fr.	4,077,584
Verlegung der Elsässerlinie in Basel	„	1,219,556
Umbau des Rangier- und Güterbahnhofes Basel	„	609,588
Ergänzung des Rollmaterials	„	1,518,480

Gotthardbahn:

Ergänzung des Rollmaterials	„	720,299
---------------------------------------	---	---------

Jura-Simplon-Bahn:

Bahnhofumbau in Biel (Landankäufe)	„	436,008
Vermehrung des Rollmaterials	„	1,481,296

Nordostbahn (S. B. B.):

Ergänzung des Rollmaterials	„	609,098
---------------------------------------	---	---------

Vereinigte Schweizerbahnen (S. B. B.):

Umbau des Bahnhofes St. Gallen	„	1,115,379
Anschaffung von Rollmaterial	„	437,900

Städtische Straßenbahnen Bern:

Einrichtung des elektrischen Betriebes auf den Linien I und II	„	707,721
---	---	---------

Bei den „Tramways électriques de Genève“, welche nun auch die Strecken der frühern „Tramways suisses“ und der „Voies étroites“ in sich schließen, trat auf dem bisherigen Bilanzwerte der alten Linien eine Verminderung im Betrage von Fr. 4,673,721 ein. Dieselbe repräsentiert die Differenz zwischen dem Anlagewert und dem reduzierten Kaufpreis für die „Voies étroites“, sowie die Abschreibungen für beseitigte Einrichtungen beim Umbau der alten Unternehmungen.

Die Ausgaben für neue, erst eröffnete oder noch im Bau befindliche Linien repartieren sich wie folgt auf die Hauptrubriken:

a. Bahnanlage und feste Einrichtungen	Fr.	45,897,793
b. Rollmaterial	„	3,955,844
c. Mobilien und Gerätschaften	„	297,115

Zusammen Fr. 50,150,752

In dieser Summe sind nachverzeichnete, die Erweiterung bestehender Unternehmungen betreffende Ausgaben inbegriffen:

Jura-Simplon-Bahn:	
Ausgaben für den Simplontunnel	Fr. 9,126,497
Rhätische Bahn:	
Reichenau-Ilanz und Thuisis-St. Moritz	„ 8,902,772
Jungfraubahn:	
Fortsetzung der Linie	„ 514,057
Städtische Straßenbahnen Bern:	
Neue Linie Burgernziel-Breitenrain	„ 598,624
Tramways de Neuchâtel:	
Neue Linien	„ 580,790
Tramways électriques de Genève:	
Neue Linien	„ 3,471,297
Städtische Straßenbahnen Zürich:	
Nachtragsausgaben für neue Linien	„ 684,821

Zu amortisierende Verwendungen.

Über den Zuwachs und die Abschreibung von Verlusten pro 1901, sowie über den Bestand derselben am Ende des gleichen Jahres geben wir hier eine besondere Darstellung:

	Neue Verluste pro 1901 Fr.	Ab- schreibungen pro 1901 Fr.	Stand Ende 1901 Fr.
a. Lokomotivbahnen.			
Centralbahn	28,403,724	—	43,377,979
Gotthardbahn	—	1,370,000	13,688,222
Jura-Simplon-Bahn	—	4,316,718	8,124,485
Bière-Morges	—	—	28,292
Fribourg-Morat	35,914	—	151,428
Pont-Brassus	1,610	—	5,902
Porrentruy-Bonfol	9,407	—	9,407
Val-de-Travers	7,710	9,679	—
Viège-Zermatt	—	24,000	140,396
Nordostbahn	4,360,233	—	19,799,304
Übertrag	32,818,598	5,720,397	85,325,415

	Neue Verluste pro 1901	Ab- schreibungen pro 1901	Stand Ende 1901
	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	32,818,598	5,720,397	85,325,415
Vereinigte Schweizerbahnen	2,161,692	3,647,468	5,977,316
Burgdorf-Thun	—	1,613	13,000
Langenthal-Huttwil	—	4,900	—
Huttwil-Wolhusen	—	—	25,385
Orbe-Chavornay	—	500	7,146
Seethalbahn	—	5,000	15,000
Sihlthalbahn	—	3,000	45,527
Thunerseebahn	35,964	20,000	216,584
Bern-Neuenburg	150,300	—	150,300
Gürbenthalbahn	20,144	—	20,144
Spiez-Erlenbach	—	—	65,305
Spiez-Frutigen	18,486	—	18,486
Ütlibergbahn	—	612	1,837
Aigle-Leysin	6,685	2,000	19,868
Appenzellerbahn	—	—	30,000
Bern-Muri-Worb	—	—	9,246
Berner Oberlandbahnen	—	23,000	46,000
Bex-Gryon-Villars	10,434	15,000	45,976
Châtel-St. Denis-Palézieux	22,612	—	22,612
Genève-Veyrier	21,823	3,000	37,387
Lauterbrunnen-Mürren	—	5,000	45,000
Central Vaudois	—	—	25,993
Montreux-Les Avants	63,664	—	63,664
Saignelégier-Chaux-de-Fonds	—	3,000	—
Stansstad-Engelberg	—	4,000	49,516
Brienz-Rothornbahn	—	—	103,317
Glion-Naye	—	9,166	—
Gornergratbahn	—	25,000	225,000
Jungfraubahn	—	37,724	240,000
Wengernalpbahn	—	25,642	245,000

b. Drahtseilbahnen.

Biel-Leubringen	—	1,000	9,921
Bürgenstockbahn	—	1,000	5,000
Cossonay gare-ville	—	—	13,250

Übertrag 35,330,402 9,558,022 93,118,195

	Nene Verluste pro 1901	Ab- schreibungen pro 1901	Stand Ende 1901
	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	35,330,402	9,558,022	93,118,195
Davos-Schatzalp	—	—	12,271
Dolderbahn (Zürich)	—	5,080	34,558
Gurtenbahn (Bern)	—	532	34,500
Gütschbahn (Luzern)	—	—	126,838
Lausanne-Signal	306	728	4,873
Neuveville-St-Pierre (Frib.)	—	758	4,500
Ragaz-Wartenstein	—	910	909
Rheineck-Walzenhausen	—	6,000	13,000
Salvatorebahn	—	7,000	—
Vevey-Chardonne-Pélerin	389	1,000	10,629

c. Tramways.

Allaman-Aubonne-Gimel	548	1,000	16,461
Altstätten-Berneck	—	—	6,900
Berner Straßenbahnen	441,136	—	576,212
Tramways de La Chaux-de-Fonds	—	6,621	1,379
Tramway de Fribourg	3,746	1,318	62,800
Tramways Lausannois	—	10,000	5,757
Tramway Luzern	1,286	15,481	88,372
Tramways de Neuchâtel	30,703	132,070	13,892
Rolle-Gimel	12,121	—	27,171
Tramway Schaffhausen	13,398	3,398	10,000
Schwyz-Seewen	—	171	3,245
Tramways élect. Genève	3,891,239	30,000	7,506,482
Winterthur-Göß	—	1,081	2,163
Zentrale Zürichbergbahn	—	500	5,100
Städt. Straßenbahnen Zürich	7,324	66,415	1,215,834
Zürich-Dietikon	14,460	—	14,460
Zürich-Hardturm	—	1,990	29,171
Zürich-Höngg	3,473	—	42,244
Zusammen	39,750,531	9,850,075	102,987,916

Gegenüber dem Vorjahr ergibt sich auf dem Konto der zu amortisierenden Verwendungen ein Zuwachs von Fr 29,900,457.

Erläuternd ist beizufügen, daß die bei der ehemaligen Centralbahn, der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen

nachgewiesenen neuen Belastungen von zusammen Fr. 34,925,649 mit dem Rückkauf zusammenhängen. Die zu ersetzenden Verwendungen beziffern sich für diese drei dem Bunde gehörenden Bahnnetze auf Ende 1901 im ganzen auf Fr. 69,154,599. In den Aktiven der Bilanzen figurieren dieselben als „Überschuß des Rückkaufspreises über die Aktiven“. Die Generaldirektion der Bundesbahnen vertrat die Meinung, daß die Überschüsse die Differenz zwischen dem frühern Buchwert und dem kommerziellen Wert der zurückgekauften Linien bilde und die Einstellung derselben unter die „zu amortisierenden Verwendungen“ unrichtige Annahmen veranlassen würde.

Die Auffassung des Bundesrates geht jedoch dahin, daß diese Überschüsse, analog wie bei den Privatbahnen, im Sinne des Rechnungsgesetzes zu ersetzen seien. Eine besondere Aufwendung für die Amortisation derselben wird jedoch nicht erforderlich sein, indem der Ersatz durch die im Rückkaufsgesetz vorgeschriebene Kapitalamortisation geschaffen wird.

Aus der vorstehenden Tabelle ist weiter ersichtlich, daß sich auch bei den Städt. Straßenbahnen Bern und bei den Tramways électriques de Genève wesentliche neue Verluste ergeben haben. Bei beiden Unternehmungen stellen die Verluste in der Hauptsache die Wertabgänge infolge der Einrichtung alter Linien für den elektrischen Betrieb dar.

Die Tilgung der Verluste vollzog sich bei den Privatbahnen auf Grund von bundesrätlich genehmigten Amortisationsplänen oder gestützt auf provisorische Vereinbarungen mit dem Eisenbahndepartement. Unternehmungen mit ungenügenden Erträgen wurde gewöhnlich die Erleichterung eingeräumt, die Amortisationen nach Möglichkeit vorzunehmen. Die Revision der Amortisationspläne, wie sie in Art. 14 des Rechnungsgesetzes vorgesehen ist, kann erst stattfinden, nachdem die Fehlbeträge in den Erneuerungsfonds ermittelt sein werden.

Über die Normierung der Einlagen in den Erneuerungsfonds sind keine neuen Mitteilungen zu machen. Der seit dem Jahr 1899 beim Bundesgericht anhängige Rekurs der Hauptbahnen gegen die vom Bundesrat aufgestellten Normen ist noch nicht erledigt. Der Rekurs wird nun schließlich, infolge der Verstaatlichungsaktion, nur noch für die Gotthardbahn Geltung behalten.

Bei dieser Sachlage fehlten bis jetzt auch maßgebende Grundlagen für die Festsetzung der Einlagen für die Nebenbahnen.

Die letztern vollzogen inzwischen die Dotierung des Fonds nach Maßgabe bisheriger Vorschriften oder nach provisorisch bestimmten Ansätzen.

Bei der Jura-Simplon-Bahn betrug die Einlage pro 1901 Fr. 2,700,000 entsprechend der vom Bundesrat Anno 1897 getroffenen Verfügung.

Die Bestände der Erneuerungsfonds für die Bundesbahnen auf 1. Januar 1901 sind durch außerordentliche Zuweisungen auf diejenigen Beträge gebracht worden, welche bei der Feststellung der Rückkaufsentschädigung für Minderwerte angerechnet worden sind, nämlich: bei der ehemaligen Centralbahn auf Fr. 9,597,522, bei der Nordostbahn auf Fr. 14,600,000 und bei den Vereinigten Schweizerbahnen auf Fr. 6,091,129. Die ordentlichen Einlagen für das erste Betriebsjahr der Bundesbahnen (1901) basieren auf vorläufigen mit den bundesrätlichen Ansätzen annähernd übereinstimmenden Normen.

Die bis auf den Betrag der Minderwerte ergänzten Fondsbestände können nicht etwa als Sollbestand im Sinne von Art. 11 des Rechnungsgesetzes angesehen werden, weil dieser letztere auf andern Grundlagen zu ermitteln wäre. Bei näherer Betrachtung der Verhältnisse der Bundesbahnen erscheint indessen eine Deckung aller vorhandenen Minderwerte nicht erforderlich, indem durch die gemäß Rückkaufsgesetz eintretende Amortisation des größten Teils des Anlagekapitals die Minderwerte auf dem Oberbau und dem Betriebsmaterial mit der Zeit aufgewogen werden. Die Voraussetzungen für eine buchstäbliche Anwendung des Rechnungsgesetzes mit bezug auf Bildung eines Erneuerungsfonds sind also bei den Bundesbahnen nicht vorhanden. An Stelle eines vollständigen, die sämtlichen Minderwerte ausgleichenden Deckungsfonds kann ein sogenannter Ausgleichsfonds ausreichen. Dieser letztere müßte über die nötigen Mittel verfügen, um die Ausgleichung der von Jahr zu Jahr eintretenden Schwankungen in den Erneuerungskosten zu ermöglichen.

b. Vollziehung des Hülfskassengesetzes.

Im Berichtsjahre wurden nach vorausgegangener Prüfung folgende Statuten, Statutennachträge und versicherungstechnische Bilanzen von Hülfskassen vom Bundesrate genehmigt:

1. die revidierten Statuten der Krankenkasse und die Statuten der neugegründeten Dienstalterskasse für die Angestellten der Arth-Rigibahn;
2. ein II. Nachtrag zu den Statuten der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen und die versicherungstechnische Bilanz dieser Hilfskasse auf 31. Dezember 1900;
3. ein Nachtrag zu den Statuten für die Dienstalterskasse des Personals der Sihltalbahn;
4. die Statuten der Kranken- und Sparkasse für die Angestellten der Tramways électriques in Genf;
5. die revidierten Statuten der Kranken- und Unterstützungskasse für die Angestellten und Arbeiter der Basler Straßenbahnen;
6. die Statuten für die Hilfskasse der Beamten und Angestellten der Rigibahn und die versicherungstechnische Bilanz dieser Hilfskasse auf Ende 1900;
7. ein Nachtrag zu den Statuten der Krankenkasse für die beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienste der Gotthardbahn beschäftigten Arbeiter;
8. das Reglement für die Krankenversicherung der Angestellten der Straßenbahn Schwyz-Seewen;
9. das revidierte Reglement der Kranken- und Sparkasse für die Angestellten der Eisenbahn Lausanne-Ouchy;
10. die Statuten der Krankenkasse des Personals der Eisenbahn Châtel-St. Denis-Palézieux;
11. die Statuten der Krankenkasse für die Angestellten der Drahtseilbahn Vevey-Chardonne-Pélerin;
12. die Statuten für die Dienstalterskasse des Personals der Davos-Platz-Schatzalp-Bahn;
13. die revidierten Statuten der Krankenkasse der Berner Straßenbahnen;
14. die revidierten Statuten für die Dienstalterskasse der Angestellten der Appenzeller Straßenbahn.

Eine durch die Direktion der Tramways Lausannois eingesandte versicherungstechnische Bilanz der neugegründeten Hilfs- und Pensionskasse auf den 31. Dezember 1901 konnte, weil nicht ausreichend, nur provisorisch genehmigt werden. Die Gesellschaft wurde, gestützt auf Art. 3, Alinea 2, des Hilfskassen-

gesetzes eingeladen, auf Ende 1902 eine neue versicherungstechnische Bilanz erstellen zu lassen und vorzulegen. Bis dahin verbleibt das Reglement für diese Hilfskasse weiterhin provisorisch in Kraft.

Die Direktion der Gotthardbahn hat am 13. November die versicherungstechnische Bilanz ihrer Hilfskasse auf Ende 1899 eingereicht. Die Bilanz konnte im Berichtsjahre nicht mehr behandelt werden, weil die Vorlage der Bahnverwaltung vorerst zu ergänzen ist.

Der in unserem letztjährigen Berichte erwähnte Statutenentwurf für die Pensions- und Hilfskasse der Angestellten der Compagnie du Jura Neuchâtelois kann, nachdem der Staatsrat des Kantons Neuenburg die von uns verlangte versicherungstechnische Bilanz dieser Hilfskasse gegen Ende des Jahres vorgelegt hat, voraussichtlich im laufenden Jahre endgültig erledigt werden.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat die im November 1901 zurückgezogene versicherungstechnische Bilanz der Hilfskasse der Centralbahn auf Ende 1898 noch nicht wieder vorgelegt.

Die Gesellschaften Aarau-Schöftland, Kriens-Sonnenberg und Gütschbahn haben, um der Vorschrift der Konzession zu genügen, das Personal bei öffentlichen Krankenkassen gegen Krankheit versichert.

Im Sinne von Art. 5 des Hilfskassengesetzes sind die Jahresrechnungen und Bilanzen von 86 Hilfsinstituten der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften betreffend das Jahr 1901 nach Gesetz und Statuten geprüft und vom Bundesrate genehmigt worden.

Nachstehend lassen wir für die Hilfskassen, welche den Bestimmungen in Art. 2 und 3 des Hilfskassengesetzes unterstellt sind, eine Zusammenstellung der Bilanzen auf Ende 1901 folgen. Für die Hilfs- und Pensionskasse der Angestellten der Eisenbahn Jura Neuchâtelois ist das nach versicherungstechnischen Grundsätzen berechnete Deckungskapital noch nicht definitiv festgesetzt worden. Die vorliegende versicherungstechnische Bilanz auf Ende 1900 ergibt ein Deckungskapital von Fr. 611,606. Auf Ende 1901 würde das Deckungskapital Fr. 667,793 und das Defizit Fr. 406,322 betragen. Diese Beträge werden aber voraussichtlich noch geändert.

Bilanzen der Hilfskassen auf Ende 1901.

Bezeichnung der Hilfskassen.	Letzte versicherungs- technische Bilanz auf Ende	Aktiven.			Passiven.		
		Vorhandenes Vermögen.	Defizit.	Total der Aktiven.	Deckungs- kapital.	Reserve.	Total der Passiven.
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Hilfskasse für die Beamten der Schweizerischen Centralbahn	1889	8,129,619	3,224	8,132,843	8,132,843	—	8,132,843
2. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn	1894	5,719,921	—	5,719,921	5,719,921	—	5,719,921
3. Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten der Jura-Simplon-Bahn	1898	11,106,464	87,197	11,193,661	11,193,661	—	11,193,661
4. Gegenseitige Kranken- und Unterstützungskasse für die ständigen Arbeiter und Bediensteten beiderlei Geschlechts der Jura-Simplon-Bahn	1895	498,336	42,351	540,687	540,687	—	540,687
5. Pensions- und Hilfskasse für die Angestellten der Schweiz. Nordostbahn	1897	11,495,523	1,448	11,496,971	11,496,971	—	11,496,971
6. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen	1900	3,078,794	2,019,360	5,098,154	5,098,154	—	5,098,154
7. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Emmenthalbahn	1899	310,639	—	310,639	310,639	—	310,639
8. Hilfs- und Pensionskasse der Angestellten des Jura Neuchâtelois	—	261,570	—	261,570	261,570	—	261,570
Übertrag		40,600,866	2,153,580	42,754,446	42,754,446	—	42,754,446

Bezeichnung der Hilfskassen.	Letzte versicherungs- technische Bilanz auf Ende	Aktiven.			Passiven.		
		Vorhandenes Vermögen.	Defizit.	Total der Aktiven.	Deckungs- kapital.	Reserve.	Total der Passiven.
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag		40,600,866	2,153,580	42,754,446	42,754,446	—	42,754,446
9. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Schweiz. Seethalbahn	1899	95,430	4,052	99,482	99,482	—	99,482
10. Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten der Thunerseebahn	1899	52,579	4,098	56,677	56,677	—	56,677
11. Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten der Bern-Neuenburg-Bahn	1900	3,942	—	3,942	3,942	—	3,942
12. Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten der Tramways Lausannois	1901	37,000	9,378	46,378	46,378	—	46,378
13. Unterstützungs- und Pensionskasse für die Angestellten der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees	1899	527,644	61,675	589,319	589,319	—	589,319
14. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienersees	1897	190,106	95,005	285,111	285,111	—	285,111
Total		41,507,567	2,327,788	43,835,355	43,835,355	—	43,835,355

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

Das Vermögen der 12 Eisenbahnpensionskassen betrug pro Ende 1901 Fr. 40,789,817; davon waren Fr. 1,010,330 oder 2,48 % noch nicht im Sinne des Gesetzes vom Vermögen der Gesellschaft ausgeschieden. Die übrigen 68 Hilfsinstitute der Eisenbahngesellschaften (Krankenkassen, Sparkassen und Unterstützungsfonds) hatten auf Ende 1901 ein Vermögen von Fr. 1,647,741; hiervon fanden sich in den Passiven der Gesellschaftsbilanzen eingeschlossen Fr. 33,688 oder 2,04 %.

Von den Barkautionen des Personals auf Ende 1901 im Betrage von Fr. 1,366,070 waren Fr. 15,502 oder 1,18 % noch nicht ausgeschieden. Bei 22 Gesellschaften hat das Personal nur Bürgschaft zu leisten und bei 47 Verwaltungen werden vom Personal keine Kautionen verlangt.

d. Versicherungsverträge gegen Unfall.

Die Unternehmungen Aarau-Schöftland, Gütschbahn, Châtel-St. Denis-Palézieux, Kriens-Sonnenberg und Bremgarten-Dietikon haben im Berichtsjahr das Personal und die Reisenden, im Sinne der Konzession, bei einer Anstalt gegen Unfälle versichert und bezügliche Versicherungsverträge dem Bundesrate zur Genehmigung vorgelegt.

e. Eisenbahnstatistik.

Die schweizerische Eisenbahnstatistik ist in gewohnter Weise aufgestellt worden. Mitte April erschien der XXVIII. Band, enthaltend die Ergebnisse des Jahres 1900. Die Statistik pro 1901 wird im Laufe des Monats April 1903 veröffentlicht werden können.

II. Postverwaltung.

I. Allgemeines.

Das finanzielle Ergebnis der schweizerischen Postverwaltung im Jahr 1902 ist folgendes:

Einnahmen	Fr. 39,827,825. 94
Ausgaben	„ 36,161,536. 83
Der Reinertrag beträgt somit	<u>Fr. 3,666,289. 11</u>

gegenüber einem Reinertrag im Jahr 1901 von Fr. 3,063,527. 68.

Im Voranschlag von 1902 war ein Reinertrag von Fr. 2,208,000 vorgesehen. Werden die im Laufe des Jahres 1902 bewilligten Nachkredite im Betrage von Fr. 508,800 mit in Berechnung gezogen, so würde der ursprünglich veranschlagte Reinertrag nur die Summe von Fr. 1,699,200 erreichen.

Mit Hinzurechnung der Nachkredite ergibt sich somit ein Mehrertrag von Fr. 1,967,089. 11, der sich aus folgenden Abweichungen gegenüber dem Voranschlag zusammensetzt:

Mehreinnahmen	Fr. 571,925. 94
Minderausgaben	„ 1,395,163. 17
Total	<u>Fr. 1,967,089. 11</u>

Auch im Berichtsjahre ergibt sich die größte Mehreinnahme mit Fr. 1,313,286. 85 gegenüber dem Vorjahre und eine solche mit Fr. 218,259. 47 gegenüber dem Voranschlag aus der Rubrik „Wertzeichen“, welche sich aus den erhobenen und mit Wertzeichen gedeckten Posttaxen zusammensetzt. Die Vermehrung gegenüber dem Vorjahre umfaßt alle zwölf Monate des Jahres, am stärksten ist sie in den Monaten Dezember und September mit Fr. 244,418 und Fr. 173,487, am schwächsten in den Monaten Juni und Januar mit Fr. 26,403 und Fr. 11,494.

Eine weitere namhafte Vermehrung gegenüber dem Voranschlage ergibt sich mit Fr. 194,122. 68 aus der Rubrik „Saldo-

vortrag der Abrechnungen mit andern Transportanstalten“. Es bedeutet dies jedoch der Hauptsache nach nur eine zufällige Mehreinnahme, indem im Berichtsjahre mit der deutschen Reichspost 5 Quartalabrechnungen aufgenommen wurden, während im Vorjahre mit dieser Verwaltung nur 3 Quartalrechnungen abgeschlossen werden konnten.

Bei den Minderausgaben gegenüber dem Voranschlage kommt hauptsächlich die Rubrik „Gehalte und Vergütungen“ mit einem Betrage von Fr. 1,138,722. 20 in Betracht. Bei einer Gesamtausgabe von gegen 22 Millionen Franken, welche diese Rubrik aufweist, und einem Personalbestand von über 10,600 Köpfen, lassen sich die Veränderungen, die alle auf die Besoldungen von Einfluß sind, unmöglich über ein Jahr zum voraus, auch nur annähernd bestimmen. Immerhin darf hier erwähnt werden, daß wegen dieser Minderausgabe niemand aus der Postverwaltung in seinen gesetzmäßigen Ansprüchen auf die Besoldung irgendwie verkürzt worden ist und daß die Mehrausgabe an Besoldungen gegenüber 1901 dennoch Fr. 342,395. 58 betragen hat.

Wir werden übrigens im Berichte der schweizerischen Postverwaltung über ihre Rechnungsergebnisse Gelegenheit haben, die Abweichungen gegenüber dem Voranschlage näher zu erörtern.

Schon im letztjährigen Berichte haben wir an dieser Stelle darauf hingewiesen, daß die besonders günstigen finanziellen Ergebnisse der Postverwaltung nicht als bleibende, sondern vielmehr als vorübergehende anzusehen seien, und daß sich diese Verhältnisse schon für das Jahr 1903 anders gestalten werden. Indem wir diese Ausführungen hier bestätigen, können wir mitteilen, daß im Voranschlage für das Jahr 1903 nachstehende Posten in die Rechnung einzustellen sind, welche das Jahresergebnis herabmindern werden:

Mindereinnahmen, infolge Herabsetzung der Zollbehandlungsgebühr von 20 auf 10 Ct., rund	Fr. 225,000
Mehrausgaben, infolge der laut Gesetz in diesem Jahre durchzuführenden Revision der Besoldungen, rund	„ 1,306,000
	<hr/>
Total	Fr. 1,531,000

Dabei sind die Mehrausgaben an Lokalmieten, Materialanschaffungen und Transportkosten, wie sie durch die Ausdehnung des Betriebs notwendig werden, nicht in Rechnung gezogen.

Auch ist die gegenwärtige Geschäftslage nicht derart, daß mit Bestimmtheit auf eine große Verkehrszunahme und entsprechende Einnahmenvermehrung gerechnet werden kann.

So ist auch die Vermehrung in der maßgebenden Rubrik der Postwertzeichen in den letzten Jahren unaufhaltsam zurückgegangen; diese hat betragen gegenüber dem Vorjahre:

im Jahre 1899	. . .	Fr. 2,095,649
„ „ 1900	. . .	„ 1,592,666
„ „ 1901	. . .	„ 1,458,947
„ „ 1902	. . .	„ 1,313,286

In der Stückzahl der hauptsächlichsten Postgegenstände hat sich gegenüber dem Vorjahre für den In- und Auslandsverkehr ein Vermehrung ergeben von

1,871,484	bei den	Briefen,
8,147,118	„ „	Postkarten,
3,259,913	„ „	Drucksachen,
3,551,290	„ „	Zeitungen (nur Inlandverkehr),
316,810	„ „	Geldanweisungen,
94,188	„ „	Einzugsmandaten,
1,027,276	„ „	Fahrpoststücken.

Die weitaus größte Vermehrung ergibt sich somit bei den Postkarten, was darauf schließen läßt, daß der Austausch von Postkarten mit Bilderschmuck auch im Jahre 1902, und zwar in noch größerem Umfange als in den Vorjahren, gepflegt wurde.

Der nachfolgende Auszug aus der Statistik der Postverwaltung bietet eine vergleichende Übersicht des Verkehrs der einzelnen Dienstzweige im Berichtsjahre gegenüber dem Jahre 1901.

Auszug aus der Statistik der Postverwaltung.

	Anzahl.	
	1902.	1901.
Postbureaux	1,589	1,587
Postablagen, rechnungspflichtige	1,392	1,325
„ nicht rechnungspflichtige	637	653
Agenturen im Auslande	13	13
Beamate	3,664	3,571
Angestellte (Ablagehalter, Briefträger, Kondukteure etc.)	6,455	6,268
Zahl der beförderten Reisenden	1,594,331	1,545,150
Briefpost:		
Interner Verkehr:		
Briefe	103,598,454	102,223,725
Postkarten	48,926,347	43,432,285
Drucksachen	40,875,108	39,113,448
Warenmuster	372,901	1,079,602
Zeitungen	126,683,921	123,132,631
Rekommandierte Briefpostsendungen	3,287,626	3,450,479
Zahlungsbefehle und Konkursandro-		
hungen	238,280	261,868
Gerichtliche Akten	39,207	37,980
Verkehr mit dem Auslande:		
Briefe Versand	21,328,287	20,831,532
Postkarten „	20,041,694	17,388,638
Drucksachen „	10,800,851	9,302,598
Warenmuster „	1,489,185	1,022,801
Geschäftspapiere „	163,538	136,500
Rekommandierte Briefpost-		
gegenstände „	1,257,538	1,493,526

	1902.		1901.	
	Anzahl.	Wert, resp. Betrag.	Anzahl.	Wert, resp. Betrag.
		Fr.		Fr.
Geldanweisungen:				
Interner Verkehr	6,472,827	668,598,728	6,098,129	628,951,602
Verkehr mit dem Auslande laut vorläufigem Abschluß	{ Versand Empfang	{ 1,065,953 29,155,881	{ 1,019,398 739,898	{ 38,285,325 28,138,277
Fahrpost:				
Interner Verkehr	19,500,773	1,905,667,970	18,686,010	1,943,600,718
Verkehr mit dem Auslande (inkl. Poststücke — colis postaux)	{ Versand Empfang Transit	{ 1,504,879 2,444,031 773,237	{ 1,449,891 2,362,914 696,829	{ 108,690,730 40,098,819 20,956,713
Nachnahmen:				
Interner Verkehr	8,710,642	59,368,469	8,308,143	57,127,225
Verkehr mit dem Auslande	{ Versand Empfang	{ 212,644 288,810	{ 419,572 287,463	{ 4,248,893 5,716,574
Einzugsmandate:				
Interner Verkehr	1,218,142	92,398,498	1,124,242	88,028,540
Verkehr mit dem Auslande	{ Versand Empfang	{ 18,493 80,802	{ 19,373 79,634	{ — 4,864,526

II. Vorlagen an die Bundesversammlung und Erlasse derselben.

1. Die Berichte des Bundesrates vom 25. November 1898 und 25. März 1901 auf das Postulat vom 23./24. März 1897 betreffend Herabsetzung der Transporttaxe für die abonnierten Zeitungen sind auch im abgelaufenen Jahre von den eidgenössischen Räten nicht behandelt worden. Die Behandlung dieser Frage dürfte nunmehr erfolgen anlässlich der Beratung des Entwurfs zu einem neuen Postgesetz, den der Bundesrat in nächster Zeit den eidgenössischen Räten zu unterbreiten gedenkt. Wir verweisen diesfalls auf Abschnitt III, Ziffer 2, hiernach.

2. Die Beratung des neuen Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderen Verkehrsanstalten ist im Berichtsjahre zu Ende geführt worden. Das vom 19. Dezember 1902 datierte neue Gesetz ist vom Bundesrat bereits veröffentlicht worden. Die Referendumsfrist geht am 7. April 1903 zu Ende. Die Vollziehung fällt in das Jahr 1903.

3. In der Frage betreffend Einführung des Scheck- und Giroverkehrs durch die Post (Motion Köchlin und Mitunterzeichner vom 23. Juni 1900) ist im Berichtsjahre durch das Postdepartement eine Expertenkommission zusammenberufen worden. Gestützt auf die Ergebnisse der Beratungen dieser Kommission und die weitere Prüfung der Frage hat das Postdepartement in den unter Ziffer 1 bereits erwähnten Entwurf zu einem neuen Postgesetz grundlegende Bestimmungen über die Einführung des genannten Dienstzweiges aufgenommen. Die Erledigung dieser Frage dürfte daher ebenfalls anlässlich der Beratung des neuen Gesetzesentwurfs durch die eidgenössischen Räte erfolgen.

4. Im letztjährigen Geschäftsbericht (Abschnitt II, Ziffer 5) wurde erwähnt, daß anfangs Dezember 1901 den Mitgliedern der Bundesversammlung von einer Anzahl westschweizerischer Handelsgesellschaften eine Eingabe zugestellt worden sei, in der versucht werde, die in unserem Bericht an die Bundesversammlung vom 22. Januar 1901 aufgeführten Gründe, die für die Belassung der Zollbehandlungsgebühr sprechen, zu wiederlegen.

Nach Anhörung des Postdepartements und des Finanz- und Zolldepartements haben wir unterm 27. März abhin durch einen an den Vorsitzenden der nationalrätlichen Kommission betreffend

das bei der Bundesversammlung anhängige Traktandum: Zollbehandlungsgebühr auf den Postpaketen, gerichteten Bericht die genannte, auf gänzliche Aufhebung der Zollbehandlungsgebühr hinzielende Eingabe beantwortet und dabei namentlich die Gesetzmäßigkeit dieser Gebühr neuerdings hervorgehoben und begründet. Dabei wiesen wir darauf hin, daß der Betrag der Zollbehandlungsgebühr von der Bundesversammlung auf 20 Ct. festgesetzt worden sei, und zwar entgegen dem Antrag des Bundesrates, der sie auf 10 Ct. habe festsetzen wollen. Aus diesem Grunde, äußerten wir uns weiter, müsse es ganz der Bundesversammlung überlassen werden, zu prüfen, ob sie an dem Betrag von 20 Ct. festhalten oder ihn herabsetzen wolle.

Durch Bundesbeschluß vom 27. Juni 1902 (Bundesbl. 1902, V, 460) ist dann der Bundesrat eingeladen worden, die Gebühr für die Mitwirkung der Post bei der Verzollung von Poststücken aus dem Auslande vom 1. Januar 1903 an auf 10 Ct. herabzusetzen. Der Bundesrat ist dieser Einladung nachgekommen.

Bei der Behandlung dieser Angelegenheit im Nationalrat hatte ein Mitglied der Minderheit der Kommission den Antrag auf Befreiung der zollfreien Pakete von der Zollbehandlungsgebühr eingebracht. Der Vertreter des Bundesrates erklärte hierauf, daß der Entscheid über diese Frage in der Kompetenz dieser letztern Behörde liege und daß Prüfung und sachentsprechende Ordnung derselben zugesichert werde.

In seinem, unterm 4. November 1902 an uns gerichteten einläßlichen Vortrage ist das Postdepartement zu dem Antrage gelangt, es sei der erwähnten Anregung keine Folge zu geben. In dem genannten Vortrage wurde wiederholt betont, daß die Post, nachdem die Zollverwaltung die bestimmte Erklärung abgegeben hat, daß sie auf die Revision auch der zollfreien Stücke nicht verzichten könne, bei letztern Sendungen nur insofern einen geringern Mühewalt habe, als sie einen Zollbetrag nicht einziehen müsse, daß alle andern Manipulationen aber die gleichen bleiben, wie bei den zollpflichtigen Paketen. Auch dürfe nie vergessen werden, daß die Zollbehandlungsgebühr mit dem Einfuhrzoll nichts zu tun habe.

Wir haben unterm 11. November 1902 dem Antrage des Postdepartements zugestimmt. Damit dürfte die Angelegenheit betreffend die Zollbehandlungsgebühr ihre allseitige Erledigung gefunden haben.

5. Durch Bundesbeschluß vom 5. Juni 1902 ist dem Art. 67 des Bundesgesetzes über das Bundesstrafrecht vom 4. Februar 1853, handelnd von der Gefährdung des Eisenbahn-, Dampf-schiff- und Postwagenverkehrs, eine veränderte Fassung gegeben worden, die u. a. dem Richter die Kompetenz einräumt, in leichtern Fällen fahrlässiger Gefährdung der Sicherheit des erwähnten Verkehrs auf Geldbuße allein zu erkennen.

6. Mittelst Eingabe vom 16. Januar 1902 hat das Zentralkomitee des Vereins schweizerischer Post-, Telegraphen- und Zollangestellter das Gesuch gestellt, „es möge dem hohen Bundesrate belieben, durch die Tit. Postverwaltung diejenigen Dienstalterskategorien der Postangestellten, welche auf den 1. April 1900 einen Anspruch auf die volle gesetzliche Gehaltserhöhung von Fr. 300 besitzen, feststellen zu lassen und von der hohen Bundesversammlung die für die gesetzliche Befriedigung dieser Postangestellten erforderlichen Nachtragskredite zu verlangen“.

Wir glaubten, dieses Gesuch der Bundesversammlung zum Entscheide unterbreiten zu sollen. Es geschah dies unterm 17. Juni 1902. Die eidgenössischen Räte haben nun aber unterm 20. Dezember 1902 folgenden Beschluß gefaßt:

„Auf die Eingabe des Zentralkomitees des Vereins schweizerischer Post-, Telegraphen- und Zollangestellter betreffend Vollzug des Besoldungsgesetzes, welche an den schweizerischen Bundesrat gerichtet ist und von demselben ohne weiteres an die Bundesversammlung geleitet wurde, wird zurzeit nicht eingetreten, sondern dieselbe zur Entscheidung an den Bundesrat zurückgewiesen.“

Die weitere Behandlung dieser Angelegenheit fällt in das Jahr 1903.

7. Durch Beschluß vom 4. Oktober 1902 hat die Bundesversammlung den vom Bundesrat mit Botschaft vom 30. Mai gleichen Jahres behufs Ankauf eines Bauplatzes für ein neues Post-, Telegraphen- und Telephongebäude in Chaux-de-Fonds nachgesuchten Kredit von Fr. 190,000 bewilligt.

8. Mittelst Botschaft vom 16. Juni 1902 hat der Bundesrat den eidgenössischen Räten die Angelegenheit betreffend den Ankauf eines Bauplatzes für ein neues Post-, Telegraphen- und Telephongebäude in Altdorf unterbreitet und um

Bewilligung eines Kredites von Fr. 235,000 für den Platzankauf und die Erstellung des Gebäudes nachgesucht. Unterm 9. Oktober 1902 haben die eidgenössischen Räte den gewünschten Kredit bewilligt.

9. Am 8./10. Oktober 1902 haben die eidgenössischen gesetzgebenden Räte folgendes von den HH. Nationalrat Rossel und Mitunterzeichnern gestelltes Postulat zum Geschäftsbericht des Jahres 1901 angenommen:

„Der Bundesrat wird eingeladen, zu prüfen, ob nicht die gegenwärtige Lage der Postillone hinsichtlich Arbeitszeit, Lohnverhältnisse, sowie Krankheiten und Unfälle, welchen sie ausgesetzt sind, verbessert werden sollte.“

Die erforderlichen Vorarbeiten und Studien zur Beantwortung dieses Postulates sind noch im Berichtsjahre begonnen worden. Alle Kreispostdirektionen wurden von der Oberpostdirektion eingeladen, sich zunächst in mehr allgemeiner Weise auf die verschiedenen postulierten Punkte zu äußern. Sodann sind mit bezug auf jeden einzelnen in Betracht fallenden Postillon Erhebungen angeordnet worden, um die tägliche Arbeitszeit im Postdienst, die tägliche Arbeitszeit im Dienste seines Arbeitgebers, die tägliche Präsenzzeit und die ununterbrochene Ruhezeit auszumitteln. Die weitere Behandlung des Postulats fällt in das Jahr 1903. Wir werden voraussichtlich im Laufe dieses Jahres in der Lage sein, den durch das Postulat verlangten Bericht erstatten und Ihnen Anträge unterbreiten zu können.

Bei diesem Anlasse glauben wir, erinnern zu sollen, daß die Postverwaltung den Bestrebungen der Postillone um Verbesserung ihrer Lebensbedingungen von jeher wohlwollend gegenüber gestanden ist, und wir können beifügen, daß dies auch bei Behandlung des vorliegenden Postulates der Fall sein wird. So wurden z. B. vom 1. Januar 1902 an die Postpferdhalter verpflichtet, den Postillonen einen Minimallohn von monatlich Fr. 40 mit Beköstigung und Unterkunft oder von Fr. 100 ohne Beköstigung und Unterkunft auszurichten (siehe Budgetbotschaft pro 1902, Separatabzug, Seite 325, und Geschäftsbericht pro 1901, Bundesbl. 1902, II, 615).

Die daherige Mehrausgabe der Verwaltung beläuft sich pro 1902 auf Fr. 58,296.

III. Wichtigere Entscheide und Beschlüsse des Bundesrates, sowie des Departementes.

1. Im letztjährigen Geschäftsbericht haben wir uns dahin geäußert, daß wir bald in der Lage sein werden, das für die Beurteilung der einlaufenden Entwürfe zu einem Denkmal der Gründung des Weltpostvereins vorgesehene internationale Preisgericht bestellen zu können. Die Bestellung ist denn auch bereits unterm 22. März 1902 erfolgt. Das Preisgericht, das aus 11 Mitgliedern besteht, ist im Monat August 1902 zu einer ersten Sitzung in Bern zusammengetreten zur Ausarbeitung eines Programms für den bereits früher beschlossenen internationalen Wettbewerb und zur Abgabe eines Gutachtens über den für die Aufstellung des Denkmals geeignetsten Platz.

Der Bundesrat hat das vom Preisgericht ausgearbeitete Programm unterm 31. Oktober 1902 genehmigt. In diesem Programm, dessen Veröffentlichung bereits erfolgt ist, wird als Standort für das Denkmal der sogenannte „Steinhauerplatz“ zwischen der Bundesgasse und der Klein-Schanzenpromenade in Bern bezeichnet. Die Entwürfe müssen bis spätestens am 15. September 1903 abgeliefert werden. Dem Preisgericht steht für die Honorierung der besten Entwürfe eine Summe von Fr. 15,000 zur Verfügung.

2. Im Geschäftsbericht für das Jahr 1901 haben wir Ihnen mitgeteilt, daß das Postdepartement beauftragt worden sei, dem Bundesrat den Entwurf zu einer Botschaft an die Bundesversammlung betreffend die Revision des Postregal- und des Posttaxengesetzes vorzulegen. Wir fügten bei, daß diese Botschaft Ihnen sobald als möglich unterbreitet werden solle. Das Postdepartement ist dem erhaltenen Auftrage nachgekommen und hat dem Bundesrat unterm 17. November den Entwurf zu einem „Bundesgesetze betreffend das schweizerische Postwesen“ nebst einem umfangreichen Entwurf zu der begleitenden Botschaft an die Bundesversammlung unterbreitet. Der Bundesrat hofft, diesen Gesetzes- und Botschaftsentwurf in nächster Zeit in Beratung ziehen zu können. Die weitere Behandlung dieser Angelegenheit fällt somit in das Jahr 1903.

3. Unterm 15. August 1902 hat der Bundesrat die vom Departement des Innern vorgeschlagene Orthographie der Namen der schweizerischen politischen Gemeinden für alle eidgenössischen Verwaltungen obligatorisch erklärt. Ge-

stützt hierauf hat die Postverwaltung die erforderlichen Anordnungen betreffend Abänderung der Schreibweise der Namen der Poststellen, soweit dieselbe mit dem erwähnten Beschluß im Widerspruch stand, getroffen. Es kamen dabei verhältnismäßig wenige Poststellen in Frage, und die Abweichungen waren durchwegs ziemlich belanglos.

4. In Ausführung von Art. 3 der Feldpostverordnung vom 15. Juni 1901 hat das Postdepartement, im Einverständnis mit dem Militärdepartement, unterm 28. Februar 1902 ein neues Feldpostreglement erlassen.

5. Unterm 15. November 1902 ist eine neue Instruktion für die Kondukteure der schweizerischen Postverwaltung erlassen worden, die auf 1. Januar 1903 in Kraft gesetzt worden ist. Es handelt sich um eine vollständig neue Bearbeitung der Instruktion vom 1. März 1873, die im Laufe der Jahre veraltet war.

6. Es hat sich als notwendig erwiesen, eine neue Instruktion für die Erstellung der Verkehrsstatistik der schweizerischen Postverwaltung zu erlassen. Sie datiert vom 4. Dezember 1902.

7. Unterm 23. Dezember 1902 hat der Bundesrat der auf 1. Januar in Kraft getretenen neuen Instruktion über die Zollabfertigung der Postsendungen die Genehmigung erteilt.

8. Durch Beschluß vom 2. Juni 1902 hat der Bundesrat, in Anwendung der Art. 18 und 28 des Bundesgesetzes betreffend die Posttaxen vom 26. Juni 1884, die schweizerische Werttaxe für Fahrpoststücke mit Wertangabe aus der Schweiz nach dem Auslande und aus dem Auslande nach der Schweiz oder im Durchgangsverkehr, in Übereinstimmung mit dem im internationalen Poststückverkehr erhobenen Taxanteil, einheitlich auf 5 Ct. für je Fr. 300 oder einen Bruchteil von Fr. 300 des angegebenen Wertes festgesetzt. Die Vollziehung dieses Beschlusses fällt in das Jahr 1903.

9. Gestützt auf ein Gutachten des schweizerischen Justiz- und Polizeidepartements, das im wesentlichen dahinging, daß in Zeitungen enthaltene Lotterieberichte als unter Art. 12 des Postregalgesetzes fallend zu betrachten seien, und die Post daher nicht verpflichtet sei, Zeitungen, welche derartige Anzeigen

enthalten, zu befördern, hatte die Postverwaltung im Berichtsjahre angeordnet, daß seitens der Poststellen in Zukunft die Beförderung von Zeitungen, welche Inserate oder auch im Text befindliche besondere Anpreisungen von Lotterien enthalten, die nicht von einer kompetenten schweizerischen Behörde bewilligt sind, zu beanstanden sei. Die Postverwaltung verfolgte damit den Zweck, soviel an ihr und in Anwendung des genannten Art. 12 des Postregalgesetzes, an der Bekämpfung des Lotterienwesens mitzuwirken. Es zeigte sich aber, daß ihr Einschreiten nur von geringer Wirkung sein könne und daß es bloß zu Ungleichheiten in der Behandlung führen müsse für so lange, als nicht in Ausführung des Art. 35 der Bundesverfassung ein Bundesgesetz erlassen ist, durch welches diese Materie geregelt und die Befugnisse der eidgenössischen Behörden, sowie die Art der Ausübung dieser Befugnisse genau festgestellt werden und solange sich nicht eine fortwährende und vollständige Prüfung des Inhalts der Zeitungen durchführen läßt. Die Postverwaltung mußte sich überzeugen, daß einzelne Zeitungen mit Inseraten oder Anpreisungen von Lotterien von der Beförderung ausgeschlossen worden sind, während andere, welche die nämlichen Inserate oder Anpreisungen enthielten, unbeanstandet Beförderung fanden. Unter solchen Umständen beschloß die Postverwaltung, sich darauf zu beschränken, in Anwendung des hiervoor erwähnten Art. 12 des Postregalgesetzes die offenen Sendungen, enthaltend Drucksachen mit Anzeigen nicht bewilligter Lotterien (Losofferten, Ziehungslisten etc.) von der Beförderung auszuschließen, die abonnierten Zeitungen aber außer dem Bereich ihrer Aufmerksamkeit und ihrer Nachforschungen zu lassen, es den Kantonsbehörden anheimgebend, die ihnen zu Gebote stehenden Mittel zur Anwendung zu bringen, um die Veröffentlichung von verbotenen oder nicht bewilligten Lotterien zu bekämpfen.

10. Nachdem bei den Postbureaux I. und II. Klasse an Sonntagen und an staatlich anerkannten Feiertagen schon seit dem Jahre 1899 keine Fahrpoststücke (Pakete) mehr bestellt wurden, ist die Einstellung der Paketvertragung an den genannten Tagen im Berichtsjahre allgemein verfügt worden. Es werden demnach seit einiger Zeit an Sonntagen und staatlich anerkannten Feiertagen seitens der Post keine Pakete mehr bestellt, es sei denn, daß es sich um eigentliche Expreßsendungen handle. Ausnahmen können gemacht werden während der Festzeit des Jahreswechsels und in Fällen, wo ein staatlich anerkannter Festtag unmittelbar auf einen Sonntag folgt.

Diese in Anwendung von Art. 9, Ziff. 3 und 4 der Transportordnung für die schweizerischen Posten verfügte Sonntagsdienstbeschränkung hat beim Publikum günstige Aufnahme gefunden, dies um so mehr, als demselben gestattet ist, an den in Frage kommenden Tagen während der Schalteröffnung Pakete kostenfrei bei den Poststellen abzuholen, und als angeordnet wurde, daß Sendungen, deren Inhalt ersichtlicherweise schnellem Verderben ausgesetzt ist, auszuscheiden und die Adressaten mit der ersten Briefbestellung des betreffenden Tages behufs Abholung zu avisieren sind.

11. Auch in bezug auf die Bahnposten wurde im Berichtsjahr von der Verwaltung die Tendenz verfolgt, an Sonntagen und allgemein anerkannten Feiertagen den Dienst zu beschränken, soweit dies unbeschadet der Interessen des Publikums zugänglich gewesen ist. Mit dieser Dienstbeschränkung wird namentlich der Zweck verfolgt, das Personal an Sonn- und Feiertagen nur insoweit zur Arbeit beiziehen zu müssen, als dies unbedingt notwendig erscheint. Sie liegt aber auch im Interesse der Eisenbahnen, weil in zahlreichen Fällen der Postwagen nicht mitgeführt werden muß, was an Tagen, wo der Reisendenverkehr ein besonders starker ist und die Zugskompositionen verstärkt werden müssen, eine Betriebserleichterung bedeutet. Infolge der Einschränkung des Bahnpostdienstes an Sonn- und allgemein anerkannten Feiertagen konnten vom Fahrpersonal dienstfrei gelassen werden 92 Beamte und 80 Angestellte je den ganzen Tag, sowie 15 Beamte und 67 Angestellte je den halben Tag. Außerdem traten zahlreiche Dienst erleichterungen ein für das Personal stationärer Poststellen, weil Gänge an Bahnstationen zur Auswechslung von Postsendungen nicht ausgeführt werden mußten.

12. Mittelst Eingabe vom 30. November 1902 hat der Zentralvorstand des schweizerischen Posthalterverbandes bei der Oberpostdirektion das Gesuch gestellt, es sei jeder Poststelle (gemeint sind die Postbureaux III. Klasse) diejenige Besoldung auszurichten, die ihr unter Berechnung der zurückgelegten Dienstjahre im Rahmen ihrer Kategorie zukomme.

Die Oberpostdirektion hat, unter einläßlicher Begründung ihres Standpunktes, den Petenten am 11. Dezember 1902 im Einverständnis mit dem Postdepartement eröffnet, daß diesem Gesuche nicht entsprochen werden könne, und zwar deshalb nicht, weil die Bestimmungen von Art. 3, 4 und 8 des Bundesgesetzes betreffend

die Besoldungen der eidgenössischen Beamten und Angestellten, vom 2. Juli 1897, dies nicht zulassen.

13. Im Laufe des Berichtsjahres hat die „Union für Frauenbestrebungen“ in Zürich an das Postdepartement das Gesuch um Erhöhung des Maximalgehaltes der weiblichen Postcommis gerichtet. In der Vollziehungsverordnung zum neuen Besoldungsgesetz ist nämlich der Maximalgehalt der weiblichen Postcommis um fr. 400 niedriger angesetzt als derjenige ihrer männlichen Kollegen, beträgt aber immer noch fr. 3100, bez. fr. 3300 in Orten mit 10,000 Einwohnern und mehr. Hinsichtlich des Anfangsgehaltes (fr. 1800) und des Vorrückens in der Besoldung sind die weiblichen Commis ihren männlichen Kollegen gleichgestellt.

Das Postdepartement hat die genannte Eingabe unter näherer Begründung dahin beantwortet, daß es nicht in der Lage sei, dem gestellten Gesuche Folge geben zu können. Dabei wurde festgestellt, daß von gleicher Arbeitsleistung bei männlichen und weiblichen Postcommis nicht die Rede sein könne und daß deshalb die Forderung von gleichem Lohn nicht gerechtfertigt sei. Im Gegenteil erscheine es als ein Gebot der Billigkeit, daß die männlichen Beamten etwas besser gestellt seien als die weiblichen. Diese Besserstellung greife übrigens erst nach dem 15. Dienstjahre Platz, d. h. zu einer Zeit, wo der männliche Beamte anfangs, doppelt schwer zu empfinden, daß er immerfort nur die anstrengenden Dienste zu besorgen habe, während den weiblichen Beamten stets die leichteren Dienste vorbehalten seien.

Das Postdepartement gab schließlich seiner Meinung dahin Ausdruck, daß eine Besoldung von Fr. 1800 bis Fr. 3300, bezw. Fr. 3100, für einen weiblichen Postcommis eine sehr schöne Bezahlung bilde, und daß, von der Telegraphistin abgesehen, kaum in einer anderen Stellung der Frau gleichwertige Leistungen so gut bezahlt werden dürften.

Der Bundesrat hat die vom Postdepartement vertretene Ansicht zu der seinigen gemacht, indem er ein von dem eingangs genannten Verein an ihn gerichtetes analoges Gesuch unterm 8. Dezember 1902 abschlägig beschied.

14. Gegen Ende des Monats Januar 1902 war der Wechselkurs auf Paris rasch in die Höhe gegangen, so daß er am 29. dieses Monats auf 100,70 stand. Die Postverwaltung erachtete es bei dieser Sachlage als angezeigt, spekulativen Mißbräuchen aus Börsenkreisen auf Kosten der Postverwaltung vorzubeugen

und ließ daher den in Frage kommenden Poststellen die Weisung zugehen, die Annahme von Banknoten, gestützt auf Art. 2, Ziffer 1, des Washingtoner Übereinkommens betreffend den Geldanweisungsdienst, sowie auf Art. 4 des Bundesgesetzes über die Ausgabe und Einlösung von Banknoten, vom 8. März 1881, zu verweigern, wenn offenkundig die Absicht auf Ausbeutung der Agio-Verhältnisse nach Frankreich im Geldanweisungsdienst zu Tage treten sollte. Es wurde vorgeschrieben, alsdann die Einzahlung in Hartgeld zu verlangen, französische Banknoten indessen an Zahlung anzunehmen.

15. Der Einzahlungskurs für Postanweisungen nach Großbritannien und Irland, den britischen Kolonien etc., sowie nach Britisch Indien und Goa konnte auf 1. April 1902 von Fr. 25. 30 auf Fr. 25. 26 für ein Pfund Sterling herabgesetzt werden.

16. Ferner gestatteten die Kursverhältnisse, den Einzahlungskurs für Postanweisungen mit Deutschland, der bereits auf den 1. Oktober 1901 eine Reduktion erfahren hatte, mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1903 hinweg von 124 Ct. für eine Mark auf $123\frac{3}{4}$ Ct. für eine Mark weiter herabzusetzen.

17. Nachdem sich im Berichtsjahr Anfänge von Automobilunternehmungen gezeigt haben, die, wenn sie zur Entwicklung gelangen, den Charakter von Transportanstalten mit Motorenbetrieb besitzen werden, sah sich die Verwaltung vor die Frage gestellt, wie Art. 8 des Postregalgesetzes vom 5. April 1894 (A. S. n. F. XIV, 385), welcher solche Anstalten insbesondere bezüglich ihrer technischen Einrichtungen und ihrer Verkehrsbedingungen der Kontrolle des Bundes unterstellt, gegenüber denselben zu handhaben sei. Motorfahrzeuge, die bei einer konzessionierten Unternehmung zum Reisendentransport in Verwendung kommen werden, sind in Ansehung der zitierten Gesetzesbestimmung unzweifelhaft einer Untersuchung und periodischen Kontrolle durch fachmännisch gebildete Beamte zu unterwerfen. Da die Postverwaltung über das Personal, das hierfür nötig wäre, nicht verfügt und demnach, wenn man ihr diese Untersuchung und Kontrolle hätte übertragen wollen, neue Beamten hätten geschaffen werden müssen, hat der Bundesrat im Einverständnis aller beteiligten Amtsstellen am 14. Oktober 1902 den Beschluß gefaßt, die mehrgedachte Kontrolle, sowie die Erteilung von Konzessionen für Automobilunternehmungen sei provisorisch der Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartements

zu übertragen, immerhin in der Meinung, daß gegen dessen Entscheidungen Rekurs beim Bundesrat anhängig gemacht werden könne. Natürlich wird, bevor Konzessionen an Automobilunternehmungen erteilt werden, jeweils vorher auch die Postverwaltung angehört werden, damit die mit bezug auf den Postdienst erforderlichen Bestimmungen im Konzessionsakt Berücksichtigung finden werden.

IV. Unterhandlung, Abschluss und Vollziehung wichtiger Verträge.

a. Inland.

1. Die Unterhandlungen zwischen der Postverwaltung und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen zur Erzielung einer Vereinfachung in den umständlichen und kostspieligen Erhebungen, die bisher zur Berechnung der Entschädigung für den Transport der nicht regalpflichtigen Fahrpoststücke an die Konkordatsbahnen nötig waren, sind im Berichtsjahre zum Abschluß gebracht worden und gipfeln in einem vom Bundesrate unterm 17. März 1902 genehmigten Übereinkommen. Die Bestimmungen dieses Übereinkommens, die vorläufig nur bis Ende 1904 Gültigkeit haben, bedeuten für die Verwaltungen der beiden Kontrahenten tatsächlich eine beträchtliche Vereinfachung gegenüber dem bisherigen Verfahren.

Die inzwischen mit der Gotthardbahn eingeleiteten Unterhandlungen zum Zwecke des Abschlusses eines analogen Übereinkommens haben im Berichtsjahre nicht zum Abschluß gebracht werden können.

2. Der Abschluß eines Vertrages, der alle Beziehungen zwischen der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen und der Postverwaltung umfassen soll, ist infolge der im Berichtsjahre mit der Generaldirektion der Bundesbahnen fortgeführten Unterhandlungen nahe bevorstehend und dürfte im Laufe des Jahre 1903 zur Tatsache werden.

3. Im Laufe des Jahres 1902 hat das Postdepartement dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt mitgeteilt, daß es beabsichtige, dem Bundesrat die Erwerbung des Postgebäudes in Basel vor Ablauf der durch Vertrag vom 8./18. Februar 1875 stipulierten Mietdauer zu den vertraglich vereinbarten Bedingungen vorzuschlagen. Durch die seitherigen Unterhandlungen

war man bis gegen Ende des Berichtsjahres soweit gekommen, daß die Aufstellung eines Kaufvertrags-Entwurfs bald erfolgen dürfte.

4. Die bereits im Jahre 1901 mit dem Direktorium der schweizerischen Zentralbahn gepflogenen Unterhandlungen betreffend die käufliche Abtretung eines ihr gehörenden Terrainabschnittes in der Nähe des Zentralbahnhofes in Basel zum Zwecke der Erstellung eines Postgebäudes daselbst sind im Berichtsjahre mit der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen weitergeführt, aber noch nicht vollständig zum Abschluß gebracht worden. Es ist indessen nicht daran zu zweifeln, daß die obschwebende Angelegenheit im Jahre 1903 wird zu Ende geführt werden können.

5. Auch die Unterhandlungen betreffend die Überlassung der von der Postverwaltung benötigten Räume im neu zu erstellenden Bundesbahnhof in Basel mit der Bundesbahnverwaltung konnten im Berichtsjahre nicht zum endgültigen Abschluß gebracht werden; die Postverwaltung hofft, im Jahre 1903 zu einer befriedigenden Lösung zu gelangen.

6. Die Frage der Beschaffung neuer Lokale für das Fahrposttransitbureau in Zürich, die die Postverwaltung seit längerer Zeit beschäftigt, ist durch Unterhandlungen mit der Bundesbahnverwaltung im Berichtsjahre soweit gefördert worden, daß nunmehr zur Ausarbeitung eines endgültigen Projektes für den Umbau des zu dem gedachten Zwecke in Aussicht genommenen ehemaligen Niederlagshauses im Bereiche des Hauptbahnhofes in Zürich geschritten werden kann. Der Abschluß eines Bau- und Mietvertrages fällt in das Jahr 1903.

b. Ausland.

1. Im letztjährigen Geschäftsbericht ist erwähnt worden, daß mit der Postverwaltung von Italien Unterhandlungen im Gange seien bezüglich des Abschlusses eines Übereinkommens betreffend die Ausgleichung der Nachnahmen auf Poststücken durch Geldanweisungen, analog dem Verfahren, das im Verkehr mit Deutschland, Österreich und Ungarn seit 1. November 1900 eingeführt ist. Diese Unterhandlungen führten zu einem die genannte Materie regelnden Übereinkommen zwischen der schweizerischen und der italienischen Postverwaltung. Dieses Übereinkommen datiert vom 22./28. Januar 1902.

2. Analoge Übereinkommen sind abgeschlossen worden:

- a. zwischen der schweizerischen Postverwaltung und derjenigen von Ägypten unterm 10./23. April 1902;
- b. zwischen der schweizerischen Postverwaltung und derjenigen von Rumänien unterm 2. Juni 1902; und
- c. zwischen der schweizerischen Postverwaltung und derjenigen von Serbien unterm 18. April/1. August 1902.

Das Übereinkommen mit Ägypten bezieht sich nur auf Poststücke, während bei den Übereinkommen mit Rumänien und Serbien alle Paketsendungen mit Nachnahme, also Poststücke und Fahrpoststücke, in Betracht fallen. Das Übereinkommen mit Serbien handelt in erster Linie von der Einführung des Nachnahmeverkehrs auf Paketen mit diesem Lande überhaupt.

3. Im letztjährigen Geschäftsbericht war davon die Rede, daß mit der großherzoglichen Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen und mit dem kaiserlich deutschen Reichspostamt in Berlin Unterhandlungen im Gange seien bezüglich der Zusicherung der durch die schweizerische Post benötigten Räume im neu zu erstellenden badischen Bahnhof in Basel. Diese Unterhandlungen sind im Berichtsjahre weitergeführt worden. Dabei zeigte es sich, daß jedenfalls noch mehrere Jahre vergehen werden, bis der erwähnte neue Bahnhof wird bezogen werden können.

Bei dieser Sachlage sah sich die Postverwaltung genötigt, beim kaiserlich deutschen Reichspostamt in Berlin auf die Frage der Erweiterung ihrer Diensträume im dermaligen badischen Bahnhof in Basel zurückzukommen. Bereits im Jahre 1898 war auf Wunsch der schweizerischen Postverwaltung ein Erweiterungsprojekt ausgearbeitet, auf dessen Ausführung dann aber wegen der bedeutenden Kosten und der damals in naher Aussicht stehenden Erstellung des neuen Bahnhofes verzichtet worden. Nun hat sich aber der Raummangel beim schweizerischen Transitpostbureau im badischen Bahnhof in Basel infolge des in steter starker Zunahme begriffenen Verkehrs des genannten wichtigen Auswechslungsbureaus in letzter Zeit in so starkem Maße fühlbar gemacht, daß eine gehörige Dienstabwicklung auf die Dauer nicht mehr möglich wäre, wenn nicht Wandel geschaffen würde. Eine Lokal-Erweiterung ist ohne allzu große Aufwendungen möglich durch teilweisen Aufbau des Gebäudes, in dem die Diensträume der Post sich gegenwärtig befinden. Die großherzogliche Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen ist auf dieses Erwei-

terungsprojekt bereitwilligst eingetreten. Die weitere Behandlung der Angelegenheit fällt in das Jahr 1903.

4. Auf 1. Juli 1902 hat die Insel Kreta den Beitritt zum Weltpostvertrag, sowie zu den internationalen Übereinkommen betreffend den Geldanweisungsdienst und den Dienst der Einzugsmandate und endlich zum Vertrag betreffend die Auswechslung von Poststücken erklärt.

5. Auf 1. Dezember 1902 ist Japan dem internationalen Übereinkommen betreffend den Austausch von Briefen und Schachteln mit Wertangabe, sowie dem Poststückvertrag von Washington beigetreten.

6. Im Laufe des Berichtsjahres sind auch Bosnien-Herzegowina, sowie die Dominikanische Republik dem Washingtoner Vertrag betreffend die Auswechslung von Poststücken beigetreten.

7. Mit Note von 20. August 1902 erklärte das Staats- und Justizdepartement der Republik Kuba den Beitritt dieses Staates zum Weltpostvertrag und zu den internationalen Übereinkommen betreffend den Geldanweisungsdienst und den Dienst der Einzugsmandate, sowie zum Poststückvertrag.

8. Im Laufe des Berichtsjahres konnte der zeitweise eingestellte Geldanweisungsdienst mit der frühern Südafrikanischen Republik (Transvaal) wieder aufgenommen werden; ebenso der Paketverkehr mit Transvaal und der Oranje-Kolonie.

9. Die Taxen für Poststücke nach den Vereinigten Staaten von Amerika konnten im Berichtsjahre neuerdings erheblich herabgesetzt werden.

10. Im letztjährigen Geschäftsbericht ist mitgeteilt worden, daß die Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika in ihrer Antwort auf die Anregung betreffend Abschluß eines Poststückvertrages mit der schweizerischen Postverwaltung eine zuwartende Stellung einnehme.

Unterm 27. Dezember 1902 hat nun die Gesandtschaft der Vereinigten Staaten von Amerika in der Schweiz im Auftrag ihrer Regierung dem Bundesrat mitgeteilt, daß das Post Office Departement der Vereinigten Staaten mit den Vertretern der verschiedenen europäischen Regierungen zum Zwecke von Unterhandlungen über einen Postpaketvertrag gerne in Verbindung treten möchte. Da dieser Wunsch mit den Bestrebungen der

schweizerischen Postverwaltung übereinstimmt, so erscheint eine Wiederaufnahme der Unterhandlungen im Jahre 1903 gegeben.

11. In China sind im Berichtsjahre von den Postverwaltungen von Deutschland, Frankreich und Japan verschiedene neue Postämter eröffnet worden, welche als zum Weltpostverein gehörig zu betrachten sind.

12. Auf 1. Juni 1902 ist mit Kuba und Portorico ein Poststückdienst eingerichtet worden.

13. Im Laufe des Jahres 1902 wurde im Verkehr mit verschiedenen französischen Kolonien der Poststückdienst auf Sendungen über 5 bis 10 kg. Gewicht ausgedehnt.

14. Im Verkehr mit Korea können seit anfangs Januar 1902 Poststücke ausgewechselt werden.

15. Der Bericht des internationalen Bureaus des Weltpostvereins für 1902 liegt zur Einsichtnahme der Mitglieder der Bundesversammlung bereit. Wir entnehmen demselben folgendes:

Die Verwaltungsausgaben betragen Fr. 96,513. 21 gegenüber Fr. 94,569 im Jahr 1901. Es bleiben demnach von den gemäß den Bestimmungen des Ausführungsreglements zum Weltpostvertrag auf Fr. 125,000 limitierten Jahresausgaben des genannten Bureaus verfügbar Fr. 28,486. 79. Diese Summe ist gemäß einem früher bereits mitgeteilten Beschlusse des Berner Kongresses vom Jahr 1900 zur Äufnung des Denkmalfonds verwendet worden. Dieser Fonds hat auf Ende 1902 eine Höhe erreicht von Fr. 83,755. 29.

Der Beitrag der Schweiz an die Kosten des internationalen Bureaus des Weltpostvereins beträgt Fr. 1910.

V. Personal und Besoldungen.

1. Poststellen.

Die Gesamtzahl der Postbureaux belief sich Ende 1902 auf 1589.

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

Die Filialbureaux haben sich um eines vermindert.

Die Zahl der Postbureaux II. Klasse hat sich dagegen im Berichtsjahre um eine Stelle vermehrt.

Bei den Postbureaux III. Klasse hat eine Vermehrung um zwei Stellen stattgefunden.

Die Zahl der Postablagen ist im Berichtsjahre um 51 vermehrt worden.

Die Gesamtzahl der Poststellen, einschließlich 13 Agenturen im Auslande, beträgt 3631, was einer Vermehrung im Berichtsjahre um 53 Stellen entspricht.

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

I. Klasse (Sitz der Kreispostdirektionen)	11
Filialen	49
II. Klasse (Bureaux mit mehreren Beamten)	152
III. Klasse (übrige Bureaux)	1377
	Total 1589

Von diesen 1589 Postbureaux entfallen 1141 auf die deutsche, 378 auf die französische und 70 auf die italienische Schweiz.

Die 2029 Postablagen zerfallen in 1392 rechnungspflichtige und 637 nicht rechnungspflichtige. Alle rechnungspflichtigen Ablagen sind mit dem gesamten internen Geldanweisungs- und Einzugsmandatdienst betraut. Von diesen letztern Ablagen sind überdies 248 auch zum direkten Geldanweisungs- und Einzugsmandatverkehr mit dem Auslande ermächtigt; ferner können Einzahlungen nach dem Auslande bei allen rechnungs- und nicht rechnungspflichtigen Ablagen gemacht werden.

Von der Gesamtzahl der 2029 Postablagen befinden sich 1226 in der deutschen, 558 in der französischen und 245 in der italienischen Schweiz.

2. Personal.

Die Gesamtzahl des festangestellten Postpersonals belief sich Ende 1902 auf 10,119 Beamte und Angestellte, gegenüber 9839 im Vorjahre. Dieses Personal setzte sich wie folgt zusammen:

a. Zentralverwaltung.

Oberpostdirektor	1
Abteilungschefs und Adjunkte	6
Traininspektoren, Materialverwalter und Wertzeichenkontrollleur	6
Sekretäre, Kanzlisten und Gehülfeu	34
Revisoren und Gehülfeu	25
Angestellte	6
	Total <u>78</u>

(Ende 1901: 78.)

b. Kreisverwaltungen.

Dirktionsbeamte (Kreispostdirektoren, Adjunkte, Kassiere und Kontrolleure)	44
Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs	33
Commis	190
Angestellte	52
	Total <u>319</u>

(Ende 1901: 312.)

c. Betriebsdienst.*Bureaux I. Klasse.*

Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs	126
Commis	1019
Angestellte	1562
	Total <u>2707</u>

(Ende 1901: 2592.)

Bureaux II. Klasse.

Postverwalter, Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs	177
Commis	612
Angestellte	1267
	Total <u>2056</u>

(Ende 1901: 1963.)

Bureaux III. Klasse und Ablagen.

Posthalter	1374
Postablagehalter	2028
Landbriefträger und Landboten	1322
	Total <u>4724</u>
	(Ende 1901: 4646.)

Agenturen.

Beamte	17
Angestellte	6
	Total <u>23</u>
	(Ende 1901: 22.)

<i>Kondukteure.</i>	<u>212</u>
	(Ende 1901: 226.)

Im Berichtsjahre hat das Personal bei der Zentralverwaltung in bezug auf die Anzahl der Stellen keine Änderung erfahren.

Bei den Kreisverwaltungen ist eine Vermehrung um zwei Chefbeamte, vier Commis und einen Angestellten eingetreten.

Im Betriebsdienst hat bei den Bureaux I. Klasse eine Personalvermehrung um 2 Chefbeamte, 46 Commis und 67 Angestellte stattgefunden.

Bei den Bureaux II. Klasse ist eine Verminderung um einen Chefbeamten und eine Vermehrung um 37 Commis und 57 Angestellte eingetreten.

Die Vermehrung der Posthalterstellen beträgt 2 und diejenige der Ablagehalterstellen 55. Die Landbriefträger- und Landbotenstellen sind um 21 vermehrt worden.

Das Personal der Agenturen im Auslande hat sich um einen Beamten vermehrt.

Beim Kondukteurpersonal hat im Berichtsjahre infolge Ablebens etc. eine Verminderung um 14 Mann stattgefunden, indem im abgelaufenen Jahre frei gewordene Kondukteurstellen zum Teil durch Bureaudienerstellen ersetzt wurden.

Die Gesamtvermehrung des Postpersonals beträgt somit 280, gegenüber 183 im Vorjahre.

Die bedeutend größere Personalvermehrung im Berichtsjahre erklärt sich zum Teil aus der niedrigen Ziffer des Vorjahres, ist aber namentlich eine Folge der Verkehrszunahme und der eingeführten Dienstverbesserungen aller Art.

Vom Gesamtpersonal der Postverwaltung sind weiblichen Geschlechts:

von den	78 Beamten und Angestellten der Oberpostdirektion	0 = 0,00 %
" "	267 Beamten der Kreisverwaltungen	19 = 7,11 %
" "	52 Angestellten der Kreisverwaltungen	1 = 1,92 %
" "	1145 Beamten der Bureaux I. Klasse	46 = 4,01 %
" "	1562 Angestellten der Bureaux I. Klasse	1 = 0,06 %
" "	789 Beamten der Bureaux II. Klasse	47 = 5,96 %
" "	1267 Angestellten der Bureaux II. Klasse	3 = 0,23 %
" "	1374 Beamten der Bureaux III. Klasse	444 = 32,31 %
" "	2028 Ablagehaltern	514 = 25,34 %
" "	1322 Landbriefträgern und Landboten	54 = 3,54 %
" "	23 Beamten und Angestellten der Agenturen	0 = 0,00 %
" "	212 Kondukteuren	0 = 0,00 %

Sodann sind

		Deutscher Zunge	Französischer Zunge	Italienischer Zunge	
von den	78 Beamten und Angestellten der Oberpostdirektion	61	14	3	
" "	267 Beamten der Kreisverwaltungen	187	62	18	
" "	52 Angestellten der Kreisverwaltungen	35	15	2	
" "	1145 Beamten der Bureaux I. Klasse	813	287	45	
" "	1562 Angestellten der Bureaux I. Klasse	1152	386	24	
" "	789 Beamten der Bureaux II. Klasse	481	251	57	
" "	1267 Angestellten der Bureaux II. Klasse	842	358	67	
" "	1374 Beamten der Bureaux III. Klasse	1002	310	62	
" "	2028 Ablagehaltern	1240	544	244	
" "	1322 Landbriefträgern und Landboten	992	309	21	
" "	23 Beamten und Angestellten der Agenturen	3	6	14	
" "	212 Kondukteuren	162	42	8	
	<u>10,119</u>	Total	<u>6970</u>	<u>2584</u>	<u>565</u>

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

	Beamte	Bedienstete	Total
Versetzungen (freiwillige)	104	29	133
Todesfälle	45	96	141
Freiwillige Rücktritte	32	68	100
Abberufungen (einschließlich Entlassungen auf Einladung der Verwaltung hin)	17	41	58
Total	198	234	432

3. Aspiranten und Lehrlinge.

Im Berichtsjahre wurden 170 Lehrlinge aufgenommen, gegenüber 164 im Vorjahre. Weibliche Bewerber konnten auch im Berichtsjahre aus dienstlichen Gründen nicht berücksichtigt werden.

159 Lehrlinge legten die Patentprüfung ab. Davon erhielten

32 die Note 1 (vorzüglich);

66 " " 2 (gut);

56 " " 3 (genügend);

5 konnten nicht patentiert werden.

Total 159

Ende 1902 standen in Verwendung:

356 patentierte Aspiranten (2 weibliche);

182 Lehrlinge (0 weibliche).

Total 538 Aspiranten und Lehrlinge, wovon 2 weibliche.

4. Stand der Besoldungen.

Der Stand der Besoldungen auf Ende des Berichtsjahres, verglichen mit dem Stand auf Ende 1900 und 1901, findet sich auf nachstehender Tabelle dargestellt.

Da im Jahre 1902 keine allgemeine Gehaltsrevision stattgefunden hat, weicht der Stand der Besoldungen dieses Jahres nur wenig von demjenigen des Vorjahres ab.

Gehaltsvergleichen.

Dezember 1900, 1901 und 1902.

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

		Zahl der fix Angestellten.	Fixe Jahres- besoldung derselben.	Durchschnitt der Jahres- besoldung.	Erhöhung gegenüber dem vorhergehenden Jahre.	Ver- minderung ^c
			Fr.	Fr.	%	%
Oberpostdirektion . .	1900	69	303,912	4404	1,26	—
	1901	72	310,600	4313	—	2,06
	1902	72	310,500	4312	—	0,02
Kreispostdirektionen .	1900	256	976,836	3815	4,32	—
	1901	261	990,956	3796	—	0,49
	1902	267	1,007,260	3772	—	0,68
Chefs bei den Bureaux I. Klasse	1900	122	492,492	4036	—	1,70
	1901	124	492,608	3972	—	1,58
	1902	126	509,296	4042	1,76	—
Postverwalter und Chefs bei den Bureaux II. Klasse	1900	179	750,636	4193	2,76	—
	1901	178	745,896	4190	—	0,07
	1902	179	739,512	4131	—	1,4
Commis bei den Bureaux I. Klasse	1900	940	2,282,100	2427	2,75	—
	1901	973	2,322,524	2386	—	1,68
	1902	1019	2,399,668	2354	—	1,84
Commis bei den Bureaux II. Klasse	1900	534	1,365,408	2556	1,95	—
	1901	575	1,425,696	2479	—	3,01
	1902	616	1,491,948	2422	—	2,29
Bureaux III. Klasse .	1900	1371 ²	2,552,532	1861 ¹	1,68	—
	1901	1372 ²	2,509,524	1829 ¹	—	1,71
	1902	1374 ²	2,473,968	1800 ¹	—	1,58
Ablagen	1900	1875 ²	1,904,248	1015	9,14	—
	1901	1898 ²	1,926,064	1014	—	0,09
	1902	1954 ²	1,955,812	1000	—	1,88
Briefträger, Boten etc.	1900	3986	7,196,628	1805	6,3	—
	1901	4069	7,308,092	1796	—	0,49
	1902	4215	7,492,056	1777	—	1,08
Kondukteure	1900	233	565,752	2428 ^a	4,70	—
	1901	226	551,880	2441 ^a	0,58	—
	1902	212	515,136	2429 ^a	—	0,49

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

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

³ Fahrtentschädigungen nicht inbegriffen.

5. Bürgschaften.

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

	Anzahl	Betrag Fr.
Personalkaution . . .	675	2,242,600
Realkaution . . .	2	16,000
Amtsbürgschaftsverein	11,568	36,376,500
Total	12,245	38,635,100

2. Der schweizerische Amtsbürgschaftsverein hatte im Berichtsjahre Verluste im Betrage von Fr. 1388. 85 der Post- und Telegraphenverwaltung zu vergüten (1901: Fr. 2492. 47).

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

	Zahl der Mitglieder auf 1. Januar		Bürgschaftssummen auf 1. Januar	
	1903	1902	1903	1902
			Fr.	Fr.
Postverwaltung . . .	11,568	11,171	36,376,500	35,171,500
Telegraphenverwaltung	1,462	1,467	2,722,000	2,714,000
Zollverwaltung . . .	1,053	1,023	2,190,900	2,099,400
Andere eidgenössische Verwaltungen . .	58	57	511,500	495,500
Total	14,141	13,718	41,800,900	40,480,400

4. Die von jedem Mitgliede des Amtsbürgschaftsvereins zu entrichtende jährliche Prämie beträgt $\frac{1}{2}$ pro mille der Bürgschaftssumme. Auf Ende 1902 besaß der Verein nach dem vorläufigen Rechnungsabschluß ein reines Vermögen von Fr. 268,446.08 (Ende 1901: Fr. 237,198. 40).

5. Im letztjährigen Geschäftsbericht haben wir Ihnen mitgeteilt, daß der schweizerische Amtsbürgschaftsverein beinahe einstimmig Statutenrevision beschlossen habe. In einer am 23. Januar 1902 in Luzern abgehaltenen außerordentlichen Delegiertenversammlung des genannten Vereins wurden diesfalls folgende Beschlüsse gefaßt:

„1. Die Revisionsarbeiten werden verschoben bis zu dem Zeitpunkte, wo die Frage der Kautionspflicht des Personals der Bundesbahnverwaltung geordnet sein wird.

2. Wird die Kautionspflicht des Personals der Bundesbahnen ähnlich geregelt, wie es bei der Gotthardbahn der Fall ist, d. h. auf einige wenige Kassenbeamte beschränkt, so ist das Zentralkomitee beauftragt, dem Bundesrat ein neues Gesuch um Aufhebung der Amtsbürgschaftspflicht, bzw. um Einschränkung derselben einzureichen.

3. Wird die Frage der Kautionspflicht nicht in obigem Sinne gelöst, oder sollte der Bundesrat auf das eventuell in Aussicht genommene Gesuch des Zentralkomitees nicht eintreten, so sind alsdann die Revisionsarbeiten unverzüglich an die Hand zu nehmen.“

Es lag von jeher in der Absicht der Postverwaltung, die Gleichstellung des Postpersonals mit demjenigen der Bundesbahnverwaltung in bezug auf die Verpflichtung der Bürgschaftsleistung herbeizuführen. Im Laufe des Berichtsjahres hat der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen die Frage der Kautionspflicht des Personals der letzteren im Sinne der Beschränkung auf die Beamten der Hauptkasse und der Kreiskassen entschieden.

Das Zentralkomitee des schweizerischen Amtsbürgschaftsvereins hat sodann der Zentralpostverwaltung zu Händen des Bundesrates ein Gesuch um Aufhebung, bzw. Einschränkung der Amtsbürgschaftspflicht eingereicht. Dieses Gesuch ist von der Oberpostdirektion dahin beantwortet worden, daß beabsichtigt sei, den gesetzgebenden Behörden eine Revision der verschiedenen gegenwärtig zu Kraft bestehenden Gesetze über das Postwesen zu unterbreiten, wobei auch die Abänderung von Art. 16 des Bundesgesetzes über die Organisation der Postverwaltung vom 25. Mai 1849 (A. S. a. F. I, 104) und damit eine ganz erhebliche Einschränkung der Amtskautionen in Aussicht genommen sei. Die aufgeworfene Frage wird mithin weiter erörtert und erledigt werden anlässlich der Beratungen über den hiervor bereits erwähnten Entwurf zu einem neuen Postgesetz. Bis dahin dürften die Revisionsarbeiten im Schoße des schweizerischen Amtsbürgschaftsvereins ruhen. Diese Meinung wird auch vom Zentralkomitee des genannten Vereins in einem an die einzelnen Sektionen gerichteten Zirkular vertreten.

VI. Inspektionen.

Es wurden folgende Inspektionen vorgenommen:

	1902	1901
1. Bei stationären Poststellen	4070	4040
2. Bei fahrenden Postbureaux (Bahn- und Schiffs- posten)	720	600
3. Über die Besorgung des Trainmaterials	325	228
Total	5115	4868

Die Inspektionen wurden vorgenommen:

bei den stationären Poststellen,

70 durch Beamte der Oberpostdirektion,
4000 durch Beamte der Kreispostdirektionen;

bei den fahrenden Bureaux,

71 durch Beamte der Oberpostdirektion,
649 durch Beamte der Kreispostdirektionen.

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

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

	1902	1901
Zahl der Differenzen über Fr. 50 bis 100	198	197
„ „ „ „ „ 100 „ 200	106	119
„ „ „ „ „ 200 „ 500	35	54
„ „ „ „ „ 500 „ 1000	12	25
„ „ „ „ „ 1000 „ 2000	2	3
„ „ „ „ „ 2000 „ 5000	2	—
„ „ „ „ „ 5000	—	—
Total	355	398

Erfreulich ist, daß namentlich die Zahl der größern Kassa-defizite im Berichtsjahre wesentlich abgenommen hat.

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

	1902	1901	
Bußen in	83	100	Fällen
Zurückversetzung in provisorische Anstellung			
in	2	—	„
Entlassung in	13	22	„

Bei 1495 Inspektionen ergab sich eine tadellose Dienstbesorgung.

Die Zahl der Inspektionen, deren Befund tadellos war, hat sich gegenüber dem Vorjahre um 63 vermehrt. Es darf der Hoffnung Raum gegeben werden, daß infolge des Umstandes, daß mit der Inspektion der Poststellen, überall wo dies angezeigt erscheint, eine mündliche Belehrung der Stelleninhaber verbunden wird, die Zahl der guten Inspektionsergebnisse auch in Zukunft zunehmen werde.

Der Geldumsatz sämtlicher Poststellen erreichte im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 1,529,877,969 gegenüber Fr. 1,462,922,585 im Vorjahre.

VII. Unfälle im Postbetriebe.

Die Zahl der Unfälle betrug im Jahr 1902 im ganzen 257, gegenüber 250 im Vorjahre. Davon entfallen auf Unfälle des Postpersonals und der Postillone 235 Fälle mit einer Entschädigungssumme von Fr. 16,488. 32. Für Unfälle anderer Personen mußten in 22 Fällen zusammen Fr. 12,082. 45 ausgerichtet werden. Die Totalsumme der Entschädigungen beläuft sich somit im Berichtsjahre auf Fr. 28,570. 77 gegenüber Fr. 20,988. 98 im Vorjahre. Es ergibt sich somit eine Mehrausgabe pro 1902 von Fr. 7581. 79 bei einer Vermehrung der Zahl der Unfälle um 7.

Das Nettovermögen der Unfallkasse betrug

auf Ende 1902	Fr. 124,164. 26
„ „ 1901	„ 107,176. 98

und hat sich demnach im Jahr 1902 um . . Fr. 16,987. 28 vermehrt.

VIII. Postregal.

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

1. Besorgung des nach Artikel 2 des Regalgesetzes der Postanstalt allein vorbehaltenen Transports von Personen und Sachen	22
2. vorschriftswidriges Zusammenpacken von Sendungen an verschiedene Adressaten	24
3. Überschreitung der Konzession (Art. 7 des Gesetzes)	—
4. Verwendung bereits benutzter Wertzeichen, Beifügung von brieflichen Mitteilungen in Drucksachen und absichtliche Umgehung von Posttaxen . . .	1351
5. unbefugte Benutzung der Portofreiheit	39
6. unbefugtes Mitfahren im Postwagen	1
7. Aufgabe von Sendungen verbotenen Inhalts . . .	2
	Total 1439

Es ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung der Straffälle um 50 (1901: 1389).

Die Einnahme der Verwaltung aus den ausgesprochenen Bußen beträgt Fr. 2150, gegenüber Fr. 1916 im Vorjahre.

IX. Postlokale.

Im Berichtsjahre waren die Bauarbeiten im Gange an den auf Rechnung des Bundes zu erstellenden neuen Postgebäuden in Zug, Schaffhausen, Herisau, Bern und Chur. Die Arbeiten an den drei erstgenannten Gebäuden waren zu Beginn des Jahres 1902 soweit gediehen, daß der Bezug derselben im Frühjahr erfolgen konnte, und zwar

des Postgebäudes in Zug am 5. März,
 „ „ „ Schaffhausen am 26. März,
 und „ „ „ Herisau am 1. Juni.

Neue, von der Verwaltung gemietete Lokale, welche Erwähnung verdienen, wurden bezogen in

Brig	am 10. Februar,
Caux	„ 1. Oktober,
Estavayer-le-Lac	„ 15. Oktober,
Zermatt	„ 1. Juli,
Frutigen	„ 1. November,
Pruntrut (Transitbureau)	„ 1. Februar,
Basel (Bahnpostbureau)	„ 1. Juni,
Laufen	„ 1. Februar,

Reinach (Aargau)	am	15. August,
Richtersweil	„	30. Oktober,
Stein a. Rhein	„	30. November,
Zürich (Filiale Bahnhof)	„	6. Dezember,
St. Margrethen	„	1. Dezember,
Ragaz	„	12. Februar,
Klosters-Dorf	„	1. Dezember,
Vulpera	„	15. Juni,
St. Bernhardin	„	15. Juli,
Mesocco (Misox)	„	1. Juli.

Vergrößert wurden die gemieteten Lokale in

Martigny-ville	auf	10. Juni,
Siders	„	1. Juli,
Saignelégier	„	15. November.

X. Verschiedenes.

1. Nachdem die Bundesversammlung den hierfür benötigten Kredit bewilligt hat, ist im Berichtsjahre den wichtigern Postbureaux III. Klasse erstmals das kleinere Bureauaterial unentgeltlich geliefert, d. h. diese Stellen sind diesfalls den Bureaux I. und II. Klasse gleichgestellt worden. Den übrigen Postbureaux III. Klasse, sowie den rechnungspflichtigen Postablagen wurde im Jahr 1902 erstmals eine Barentschädigung von Fr. 6 bzw. Fr. 4 per Jahr für die Beschaffung dieses Materials ausgerichtet.

2. Mit bezug auf die im Laufe des Berichtsjahres eingetretenen Änderungen im Postkursbetrieb im allgemeinen mag erwähnt werden, daß im ganzen 34 Postkurse neu errichtet worden sind. Davon entfallen 20 auf Routen, die schon bisher mit Postwagen befahren worden sind, und 14 auf solche Straßen, wo dies noch nicht der Fall war. Aufgehoben wurden im Berichtsjahre 22 Postkurse, so daß sich eine effektive Vermehrung von 12 Kursen herausstellt. Die Aufhebung geschah in 21 Fällen infolge der Betriebseröffnung von Eisenbahnen und ein Kurs wurde eingestellt, weil sich dessen Frequenz auch gar zu unbedeutend gestaltet hatte. Außer der Einführung neuer Kurse sind dadurch zahlreiche Verbesserungen geschaffen worden, daß bei schon bestehenden Kursen die Fahrten vermehrt, größere Wagen in Verwendung genommen oder die Kursdauer ausgedehnt wurde. Diese Fälle waren im Berichtsjahr zahlreicher als gewöhnlich,

weil der Beginn der Sommerfahrordnung erstmals allgemein auf den 1. Mai anstatt auf den 1. Juni angesetzt worden war.

3. Im Hinblick auf die voraussichtlich im Laufe des Sommers 1903 stattfindende Betriebseröffnung der Eisenbahnen zwischen Thusis und Samaden, bzw. Celerina, sowie zwischen Reichenau und Ilanz hat die Postverwaltung im Berichtsjahr die durch die erwähnten Eisenbahneröffnungen notwendig werdenden und gebotenen Änderungen im Postkursbetrieb im Kanton Graubünden vorbereitet und die erforderlichen Neuorganisationen bereits getroffen. Die hauptsächlichsten Änderungen, welche in Aussicht stehen, sind folgende:

Wegfall des Postkursbetriebes zwischen Thusis-Tiefencastel, Tiefencastel-Alvaneubad-Samaden (über den Albula), Lenz-Alvaneubad und Bonaduz-Ilanz;

Neuordnung des Postkursbetriebes zwischen Chur-Tiefencastel (via Lenzerheide) und Tiefencastel-Silvaplana-St. Moritz (über den Julier);

Vermehrung des Kursbetriebes auf den verschiedenen anschließenden Postrouten.

4. Indem wir Bezug nehmen auf das unter Abschnitt III, Ziffer 17, hiervor Angebrachte, fügen wir hier noch bei, daß im Berichtsjahre verschiedentlich die Anfrage an die Verwaltung gerichtet worden ist, ob und wenn ja, unter welchen Bedingungen die Konzession zur Ausführung von Automobilfahrten zum Zwecke des Reisendentransports auf näher bezeichneten Routen erteilt würde, und welche Vergütung erwartet werden könnte für die Beförderung der Postsendungen mittelst der Motorfahrwerke. Dabei war natürlich vorausgesetzt, daß die Verwaltung ihre Postkurse auf der betreffenden Route einstellen würde.

Es ist nicht zu verkennen, daß die Beförderung der Postsendungen mittelst Automobilwagen den Vorteil größerer Schnelligkeit haben würde. Allein es ist auch zu erwägen, daß die Postbeförderung nicht nur eine möglichst beschleunigte, sondern auch eine durchaus gesicherte und regelmäßige sein muß; sie hat auch dann stattzufinden, wenn die Straßen mit Glatteis oder Schnee bedeckt sind. Auch sollen Störungen wegen Defekten an den Transportmitteln vermieden werden können.

Hinsichtlich des Reisendentransports mittelst Automobilwagen ist zu sagen, daß Personen, die sich unbedenklich in ein mit Pferden bespanntes Postfuhrwerk setzen, den Automobilwagen

das gleiche Vertrauen nicht ohne weiteres entgegenbringen. Das Publikum ist im allgemeinen noch zu wenig mit diesen neuartigen Fuhrwerken vertraut.

Von diesen Erwägungen ausgehend, hat sich die Verwaltung mit bezug auf die Erteilung von Konzessionen für Automobilkurse, die bestehende Postwagenkurse hätten ersetzen sollen, etwas zurückhaltend gezeigt und sich darauf beschränkt, die Erteilung von provisorischen Konzessionen in Aussicht zu nehmen, bezw. in Aussicht zu stellen und zur Sammlung von Erfahrungen, sowie zur Beobachtung, wie die Motorfuhrwerke sich im Winter bei Schnee, Glatteis und schlechter, aufgeweichter Straße bewähren, versuchsweise Fahrten zu gestatten, und zwar vorläufig unter Beibehaltung der auf den betreffenden Routen verkehrenden Postwagen mit Pferdebespannung. Solche Versuchsfahrten fanden statt zwischen Pruntrut und Damvant, Pruntrut und Cornol, Pruntrut und Cœuve, Neuenburg und Chaumont, sowie Heiligkreuz (St. Gallen) und Goßau (via Kronbühl, Waldkirch, Arnegg).

Diese Versuche haben noch nicht zu einem abschließenden Ergebnis in dem Sinne geführt, daß die Postverwaltung, gestützt auf die gemachten Wahrnehmungen, schon jetzt daran denken könnte, auf Routen, wo Automobilkurse zur Konzessionierung gelangen werden, den Posttransport ausschließlich diesen Fahrzeugen anzuvertrauen und ihre bespannten Postkurse einzustellen. Es werden noch weitere Erfahrungen gesammelt werden müssen, wozu sich im Jahre 1903 voraussichtlich Gelegenheit bieten wird.

5. Bei den im Berichtsjahr gebauten 11 neuen Bahnpostwagen (Z. 31—41) ist auf der ganzen Länge der Wagen Oberlicht erstellt worden, was sich in jeder Beziehung, soweit ein Urteil bis jetzt möglich ist, sehr gut zu bewähren scheint. Für die Beleuchtungseinrichtung wurde bei dieser Serie von Wagen das System Kull — elektrische Beleuchtung mit Antrieb der Dynamomaschine von der Mittelachse des Wagens aus, wobei die Lampen, wenn der Wagen still steht, von einer Akkumulatorenbatterie gespeist werden — gewählt. Auch diese Einrichtung hat bis jetzt, einige kleinere Störungen abgerechnet, befriedigt. Mit einem abschließenden Urteil möchten wir jedoch noch zurückhalten mit Rücksicht auf die kurze Zeit, während welcher die Wagen im Gebrauche sind.

6. Über die Zeit des vermehrten Weihnachts- und Neujahrsverkehrs, wo in andern Jahren als Supplements zu den Bahnpostwagen ausschließlich gedeckte Güterwagen verwendet worden

sind, hat die Postverwaltung diesmal aus dem Reservepark der Bahnpostwagen, der zirka 40 Wagen umfaßt, 30 solcher als Supplementswagen in Dienst gestellt. Da die Bahnpostwagen mit Bezug auf ihre innere Einrichtung für die Abwicklung des Postdienstes besser eingerichtet sind als Eisenbahngüterwagen und überdies Beheizungs- und Beleuchtungsinstallationen besitzen, war die Änderung dienstlich und für das Personal von Vorteil, so zwar, daß sie für die Zukunft wiederholt werden wird, insoweit Reservebahnpostwagen verfügbar gemacht werden können.

7. Im Laufe des Berichtsjahres sind neue Frankobänder à 5 Ct. zur Ausgabe gelangt. Das für diese Frankobänder verwendete Papier ist von außergewöhnlicher Zähigkeit. Die neuen Bänder sind bedeutend breiter (12,5 statt 8 cm.) als die bisherigen und gelangen in einzelne Exemplare geschnitten zur Abgabe. Letzteres ist auch, nach Aufbrauch des Vorrats der bisherigen Bänder, für die Frankobänder à 2 Ct. angeordnet worden.

8. Die Frankomarken à Fr. 1 sind im Berichtsjahre in roter, statt wie bisher in rotbrauner Farbe zur Ausgabe gelangt. Diese Farbenänderung erfolgte, weil es sich herausstellte, daß die rotbraune Farbe zur Herstellung eines sauberen Druckes sich wenig eignet und daß bei Verwendung derselben die Zahl der Ausschußbogen eine unverhältnismäßig große war. Die neue Farbe hat sich dagegen bis jetzt gut bewährt.

9. Auf den 15. September 1902 ist für die großen Briefexpeditionen und die hauptsächlich mit dem Briefpostdienst betrauten Bahnposten die summarische Kartierung der rekommandierten Briefpostsendungen eingeführt worden. Diese Sendungen werden also von den genannten Stellen nicht mehr einzelnen in die Fakturen eingeschrieben, sondern es wird auf den letztern nur noch die Zahl der rekommandierten Sendungen vorgemerkt. Alle andern Poststellen und Bahnposten schreiben die mehrerwähnten Sendungen nur noch abgekürzt ein, d. h. sie notieren auf den Fakturen einzig die Aufgabennummern.

10. Im Laufe des Berichtsjahres sind verschiedene Änderungen im Rechnungswesen betreffend den internen und internationalen Geldanweisungsdienst verfügt worden, die auf 1. Januar 1903 in Kraft getreten sind und durch welche die Arbeit der Poststellen vereinfacht wurde. Auf den nämlichen Zeitpunkt ist der Auswechslungsdienst für Postanweisungen im Verkehr mit Britisch-Indien von Bellinzona nach Basel verlegt und daselbst mit dem Mandat-Transitbureau vereinigt worden.

11. Auf wiederholte Vorstellungen der britischen Postverwaltung betreffend die stets zunehmende Zahl der Warenmuster mit unzulässigem Inhalt aus der Schweiz nach Großbritannien und Irland, hat sich die schweizerische Postverwaltung veranlaßt gesehen, den Poststellen die genaue Prüfung dieser Sendungen auf ihre Zulässigkeit zur Pflicht zu machen. Gleichzeitig ist aber auch eine nicht weniger strenge Überwachung der Warenmustersendungen aus Großbritannien und Irland angeordnet worden, und es haben die Poststellen Weisung erhalten, alle diejenigen Sendungen als unzulässig an den Aufgabert zurückzusenden, deren Inhalt aus etwas anderem als aus Warenmustern im eigentlichen Sinne des Wortes besteht.

12. Im Berichtsjahre sind neu herausgegeben worden:

- a. das Grenzrayon-Verzeichnis;
- b. eine Separatausgabe in französischer Sprache der Bundesgesetze, bundesrätlichen Verordnungen und Vollziehungsvorschriften betreffend das schweizerische Postwesen. Mit bezug auf den Inhalt dieser Sammlung wird auf das im letztjährigen Geschäftsbericht an gleicher Stelle Gesagte verwiesen. Neu in die französische Ausgabe aufgenommen wurden die Verordnung betreffend die Taggelder und der Bundesratsbeschluß betreffend die Entschädigung für außerordentliche Dienstleistungen.

Sodann ist im Berichtsjahre das Kartierungsbuch für die Bahnposten in neuer Anlage und Bearbeitung herausgegeben worden. Die Kartierungsangaben für die verschiedenen Züge der nämlichen Route wurden hierbei in Kolonnenform auf einer oder zwei Seiten nebeneinandergestellt, was das Buch bedeutend übersichtlicher macht. Das Format des Buches wurde allerdings etwas vergrößert, dafür konnte aber die Seitenzahl bedeutend reduziert werden. Die neue Anlage des Buches wird es möglich machen, dasselbe nur noch periodisch und nicht mehr bei jedem Fahrplanwechsel neu herauszugeben, woraus eine Ersparnis an Zeit und Geld sich herausstellen wird.

13. Identitätsbücher wurden im Berichtsjahre 151 Stück verkauft gegenüber 129 im Vorjahre.

14. Die Zahl der Schloßfächer ist seit Ende 1901 von 8313 auf 8858 Stück gestiegen (Vermehrung 545 Stück). Die Zahl der kleinen Fächer (Dimensionen 12/12 cm.) hat um 51, diejenige der mittlern (Dimensionen 15/12 cm.) um 468, und

diejenige der großen (Dimensionen 15/25 cm.) um 26 Stück zugenommen.

15. Auf Ende 1902 bestanden 413 Privatverkaufsstellen für Postwertzeichen. Der Bestand hat sich gegenüber dem Vorjahre um 16 Stellen vermehrt. Die Privatwertzeichenverkäufer bezogen an Provisionen Fr. 9738. 42 (1901 Fr. 9732. 05).

16. In den Briefkasten, also unter den gewöhnlichen uneingeschriebenen Korrespondenzen, wurden im Berichtsjahre durch das mit der Leerung betraute Postpersonal 1087 Wertgegenstände (Plis, Groups etc.) im Gesamtbetrage von Fr. 22,093. 25 aufgefunden und zur richtigen Behandlung (Einschreibung) abgeliefert.

17. Die Öffnung der Alpenpässe für den Wagenverkehr fand statt:

Ofen	am 21. April,
Maloja	„ 17. „
Julier	„ 28. „
Simplon	„ 30. „
Flüela	„ 1. Mai,
Albula	„ 6. „
Bernina	„ 28. „
Lukmanier	„ 15. Juni,
Splügen	„ 4. „
St. Bernhardin	„ 8. „
Klausen	„ 14. „
Oberalp	„ 14. „
Furka	„ 15. „
Grimsel	„ 24. „
Umbrail	„ 23. „

III. Telegraphenverwaltung.

1. Allgemeine Bemerkungen.

Das Jahr 1902 war für die Telegraphenverwaltung ein Jubiläumsjahr, da am 5. Dezember fünfzig Jahre verflossen waren, seit der elektrische Telegraph in der Schweiz dem Betriebe übergeben wurde. Dieser Zeitpunkt schien wichtig genug, um in einer Festschrift über die Entstehung und die bisherige Entwicklung des schweizerischen Telegraphenwesens, sowie des im Jahre 1881 hinzugekommenen Telephonwesens, einen Überblick zu geben. Da diese Schrift den Mitgliedern der eidgenössischen Räte zugestellt und ihr auch sonst weitere Verbreitung gegeben wurde, so kann davon abgesehen werden, an dieser Stelle nochmals auf den Entwicklungsgang der Verwaltung in dem verflossenen halben Jahrhundert einzutreten.

Das Jubeljahr würde aber für die Verwaltung eine erhöhte Bedeutung gewinnen, wenn es einen Abschluß in der bisherigen Zunahme des Baukonto bilden und mit einer rückgängigen Bewegung in den daherigen Ausgaben eine sukzessive Entlastung der Betriebsrechnung einleiten würde. Zu dieser Hoffnung scheint das Rechnungsergebnis des Berichtsjahres einigermassen zu berechtigen, immerhin besondere, nicht vorauszusehende Umstände vorbehalten.

Im Vergleich zum Vorjahre stellt sich dasselbe wie folgt:

	1901	1902
Einnahmen . . .	Fr. 9,585,093. 18	Fr. 9,134,319. 25
Ausgaben . . .	„ 10,629,565. 36	„ 10,476,559. 84
Passivsaldo . . .	Fr. 1,044,472. 18	Fr. 1,342,240. 59

Das um Fr. 297,768. 41 ungünstigere Ergebnis des Betriebsjahres gegenüber dem Jahr 1901 ist zunächst den um Fr. 314,510. 50 höheren Betreffnissen zuzuschreiben, welche für Verzinsung

und für Amortisation des Baukonto in die Betriebsrechnung pro 1902 einzustellen waren, eine Mehrausgabe, die durch die Einnahmen nicht ausgeglichen werden konnte, weil die Inventarvermehrung um Fr. 801,041.43 unter dem Posten des Vorjahres geblieben ist. Der Rückgang in der Inventarvermehrung ist die Folge verminderter Anschaffungen von Linienmaterial (Kupferdraht) und Apparaten (Zentralstationseinrichtungen). Wegen Verminderung des Baues oberirdischer Leitungen konnte namentlich eine Reduktion der Vorräte an Kupferdraht stattfinden, womit eine geringere Belastung des Baukonto Hand in Hand ging. Die im Jahre 1902 auf Rechnung des Baukonto gemachten Ausgaben belaufen sich auf Fr. 2,551,039, während sie im Vorjahre Fr. 3,809,006, also Fr. 1,257,967 mehr betragen. Da auf Ende 1902 am Bestande des Baukonto 15 % oder Fr. 2,534,971.70 amortisiert wurden, so beträgt der effektive Zuwachs des Baukonto pro 1902 nur Fr. 16,067.30, d. h. Zuwachs und Amortisation halten sich beinahe die Wage. Der Baukonto stellt sich daher im Total Ende 1902 auf Fr. 16,915,878.76 gegenüber Fr. 16,899,811.46 auf Ende 1901. Im Voranschlage war für den Baukonto eine Ausgabe von Fr. 3,634,170 und eine Amortisation von Fr. 2,637,120 vorgesehen, wodurch der Gesamtbestand um Fr. 997,050 erhöht worden wäre. Das viel günstigere Rechnungsergebnis ist teils den billigeren Kabel- respektive Kupferpreisen, teils dem Umstande zuzuschreiben, daß nicht alle vorgesehenen Arbeiten im Laufe des Jahres zur Ausführung gelangten.

Die Betriebseinnahmen (Telegrammertrag, Telephonabonnementsgebühren und Gesprächstaxen) sind zwar um Fr. 62,563.80 unter dem Voranschlage geblieben, haben jedoch die entsprechende Einnahme des Vorjahres um Fr. 399,777.97 überschritten, eine Vermehrung, welche diejenige von 1900—1901 um Fr. 144,410.47 übersteigt.

Die Betriebsausgaben sind in allen Rubriken unter dem Voranschlage geblieben (von einem Nachtragskredite von Fr. 18,900 für Mietzinse abgesehen), und zwar im ganzen um Fr. 1,286,539.16, wie sie auch, trotz der Mehrausgaben für Verzinsung und Amortisation, um Fr. 153,005.52 unter denjenigen des Vorjahres stehen.

Folgende, in üblicher Weise auf Grund der Rechnungsbelege vorgenommene Verteilung der Einnahmen und Ausgaben auf den Telegraphen- und den Telephonbetrieb gibt über das Rechnungsergebnis jedes einzelnen der beiden Dienstzweige in den Jahren 1901 und 1902 Aufschluß:

A. Telegraph.

	1901	1902
Einnahmen	Fr. 3,028,781. 95	Fr. 2,992,734. 27
Ausgaben	„ 3,130,298. 24	„ 2,984,270. 01
Passivsaldo	Fr. 101,516. 29	—
Aktivsaldo		Fr. 8,464. 26

B. Telephon.

	1901	1902
Einnahmen	Fr. 6,556,311. 23	Fr. 6,141,584. 98
Ausgaben	„ 7,499,267. 12	„ 7,492,289. 83
Passivsaldo	Fr. 942,955. 89	Fr. 1,350,704. 85

Was die Verkehrsverhältnisse anbetrifft, so zeigt zwar der interne Telegraphenverkehr, wie seit einer Reihe von Jahren, eine Verminderung gegenüber dem Vorjahre, die indessen nur 2,7 % beträgt, während sie 1901 3,99 % und 1900 5 % erreichte. Die Gesamtzahl der internen Telegramme blieb mit 1,474,095 um 25,905 unter der Voraussetzung des Budgets. Dagegen zeigen der internationale und der Transitverkehr eine erfreuliche Zunahme, ersterer eine solche von 4,68 % (im Vorjahre 1,46 %), letzterer eine solche von 8,28 % (im Vorjahre 0,48 %). In beiden Verkehrsarten wurden die dem Budget zu grunde gelegten Telegrammzahlen erheblich überschritten. Dies ist auch der Fall bei der Gesamtzahl aller Telegramme, welche die im Budget angenommene Ziffer von 3,955,000 mit 4,010,943 um 55,943 übersteigt und gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von 2,45 % erzeugt, während das Vorjahr gegenüber 1900 eine Verminderung von 0,88 % aufwies.

Weniger günstig stellt sich der telephonische Gesprächsverkehr. Die Lokalgespräche blieben um 987,263 und die interurbanen (internationale inbegriffen) um 48,067 hinter den Voraussetzungen des Budgets zurück. Gegenüber dem Vorjahre zeigt sich bei den Lokalgesprächen eine Vermehrung von 5,96 % (im Vorjahre 5,06 %) und bei den interurbanen eine solche von 7,58 % (im Vorjahre 5,63 %). Den Verkehrsziffern entsprechend ist denn auch der Ertrag der Gespräche um Fr. 21,008. 20 unter dem Budgetansatz geblieben, stellt sich jedoch um Fr. 219,679. 80 höher als im Vorjahre.

Die Zahl der Telephonabonnemente belief sich auf Ende des Berichtsjahres auf 42,276, blieb somit unter der im Voranschlag angenommenen Zahl von 43,500. Statt einer Vermehrung von 2500 Abonnements ist nur eine solche von 2288 eingetreten. Infolgedessen sind die Telephonabonnements-Gehühren um Fr. 54,550. 10 unter dem Budgetposten geblieben, während sie die entsprechende Einnahme des Vorjahres um Fr. 106,875. 64 übersteigen.

2. Telegraphenlinien.

Die Linienarbeiten des Jahres 1902 fassen sich wie folgt zusammen:

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
a. Neu erstellte Linien:		
An Eisenbahnen	39,1	132,6
An Straßen	17,5	22,2
Total	56,6	154,8
b. Neue Drähte an bestehenden Linien:		
An Eisenbahnen	—	411,9
An Straßen	—	144,8
Total	—	556,7
c. Verlegte Linien:		
An Eisenbahnen	39,0	62,6
An Straßen	24,8	96,3
Total	63,8	158,9
d. Ausgewechselte Drähte:		
An Eisenbahnen	—	30,4
An Straßen	—	141,2
Total	—	171,6
e. Abgebrochene Linien:		
An Eisenbahnen	30,2	134,4
An Straßen	52,9	59,3
Total	83,1	193,7

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
<i>f.</i> Abgebrochene Drähte:		
An Eisenbahnen	—	7,8
An Straßen	—	27,3
Total	—	35,1

Außerdem ist der Bestand der Linien vermindert worden durch Übertragung von Telegraphenlinien auf den Telephonlinienetat:

An Eisenbahnen	—	—
An Straßen	164,7	—
Total	164,7	—

Infolge dieser Änderungen stellt sich die Länge der Staatstelegraphenlinien, nach der Drahtzahl geordnet, auf 31. Dezember 1902 wie folgt:

Kreise.	Länge in Kilometern der Linien mit						Total Kilometer.
	1 Draht.	2 Drähten.	3 Drähten.	4 Drähten.	5 Drähten.	6 Drähten und mehr.	
I. Lausanne	561,4	415,5	83,8	49,7	62,8	210,2	1383,4
II. Bern	556,7	312,9	80,8	80,5	90,8	238,4	1360,1
III. Olten	244,0	129,8	145,4	84,2	90,4	264,2	958,0
IV. Zürich	180,0	168,8	15,1	46,6	45,4	179,6	635,5
V. St. Gallen	318,5	182,9	90,8	85,6	97,1	192,1	967,0
VI. Chur	210,5	176,1	111,1	76,1	50,8	57,8	682,4
VII. Bellinzona	188,1	96,8	2,5	11,9	46,5	66,8	412,6
Bestand auf Ende 1902	2259,2	1482,8	529,5	434,6	483,8	1209,1	6399,0
„ „ „ 1901	2380,6	1555,8	591,1	399,9	466,7	1201,8	6595,9
Vermehrung	—	—	—	34,7	17,1	7,3	59,1
Verminderung . . .	121,4	73,0	61,6	—	—	—	256,0
							Total Verminderung 196,9

Die Gesamtlänge der an Telephonlinien geführten Telegraphendrähte beträgt 2186,1 km.

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

Kreise.	Länge der Linien.			Länge der Drähte.		
	An Eisenbahnen.	An Straßen.	Total.	An Eisenbahnen.	An Straßen.	Total.
I. Lausanne	469,4	914,0	1383,4	2,384,6	1757,1	4,141,7
II. Bern	668,6	691,5	1360,1	3,068,9	1328,5	4,397,4
III. Olten	677,0	281,0	958,0	3,521,3	880,2	4,401,5
IV. Zürich	484,9	150,6	635,5	2,143,6	964,9	3,108,5
V. St. Gallen	534,8	432,2	967,0	2,721,9	682,4	3,404,3
VI. Chur	43,2	639,2	682,4	152,5	1759,6	1,912,1
VII. Bellinzona	135,1	277,5	412,6	777,0	429,8	1,206,8
Bestand auf Ende 1902 . .	3013,0	3386,0	6399,0	14,769,8	7802,5	22,572,3
„ „ „ 1901 . .	2989,7	3606,2	6595,9	14,320,3	7765,1	22,085,4
Vermehrung . .	23,3	—	—	449,5	37,4	486,9
Verminderung . .	—	220,2	196,9	—	—	—

Die bedeutendsten der im Berichtsjahr eröffneten neuen Telegraphenleitungen sind:

- Nr. 43, Zürich-Paris;
- „ 97, Lausanne-Chaux-de-Fonds;
- „ 105, Montreux-Bern (das Teilstück Montreux-Vevey wurde einer bestehenden Leitung entnommen);
- „ 187, St. Gallen-Ragaz;
- „ 371, Neuenburg-Basel (Verlängerung der frühern Leitung Chaux-de-Fonds-Basel);
- „ 559, St. Gallen-Frauenfeld;
- „ 600, Samaden-Castasegna;
- „ 608, Davos-Platz-Chur (das Teilstück Davos-Arieschbach wurde einer bestehenden Leitung entnommen).

Aus der nachstehenden Tabelle ist der Bestand am 31. Dezember 1902 der Telegraphenkabellinien und -adern ersichtlich.

Die im verflossenen Jahr ausgeführten Telegraphenkabellegungen sind weniger umfangreich als diejenigen des Jahres 1901. Es wurden an 8 verschiedenen Orten, teils als Verlängerung bestehender Kabel, teils in Ersetzung alter, unbrauchbar gewordener Anlagen, neue Telegraphenkabel ausgelegt. Die längeren der betreffenden Liniensektionen sind:

Terrasse Territet-Villeneuve; die Tunnel von Haut-de-la-Tour und St. Sulpice; der Naxbergtunnel; St. Leonhard-Vonwil Burg.

Auf den Strecken Freiburg Post-Gießereibrücke und Yverdon Post-Eisenbahn, Seite Lausanne, war am 31. Dezember 1902 je ein Telegraphenkabel ausgelegt, welche Anlagen jedoch erst im Jahr 1903 endgültig fertiggestellt werden können.

Der sich aus den vorstehenden Tabellen gegenüber dem Vorjahre erzeigende Rückschlag im Bestande der Telegraphenlinien von 196,9 km. ist wiederum zu seinem größten Teile nur ein scheinbarer und beruht hauptsächlich auf der Übertragung gemischter Liniensektionen (Linienstrecken die sowohl Telephonals auch Telegraphendrähte tragen) vom Telegraphen- auf den Telephonlinienetat. Über die Gründe, welche uns zu dieser Maßregel veranlassen, haben wir uns in den frühern Geschäftsberichten eingehend ausgesprochen.

Im Bestande der Telegraphendrähte ist gegenüber dem Jahr 1901 eine Vermehrung von 486,9 km. zu verzeichnen, deren Hauptbestandteil die obgenannten neuen Leitungen bilden; dieselben konnten, mit Ausnahme weniger, ganz kurzer Strecken,

Bestand der Telegraphenkabel auf Ende 1902.

Kreise	Linienlänge ¹⁾	Adernlänge ²⁾					
		Für das Telegraphennetz benutzte Adern	Für das Telephonnetz benutzte Adern	Vermietete Adern	Reserve- Adern	Defekte Adern	Total.
	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.
I. Lausanne	4,2	165,6	—	—	223,7	4,3	393,6
II. Bern	10,6	298,5	6,7	27,6	300,2	9,3 ³⁾	642,3
III. Olten	30,2	402,0	1,3	6,9	120,9	7,6	538,7
IV. Zürich	18,4	465,9	—	35,4	181,2	—	682,5
V. St. Gallen	35,0	148,3	38,0	3,1	190,9	—	380,3
VI. Chur	4,5	13,1	—	—	7,6	0,2	20,9
VII. Bellinzona	8,6	34,7	—	3,0	12,1	12,0 ³⁾	61,8
Total	111,5	1528,6	46,0	76,0	1036,6	33,4	2720,6

¹⁾ Gesamtlänge der verschiedenen Liniensektionen, welche einen oder mehrere Kabelkanäle umfassen. Die Linienlänge derjenigen Sektionen, auf denen nebst den Telegraphenkabeln auch Telephonkabel ausgelegt sind, ist nicht in den Angaben dieser Tabelle inbegriffen, da sie bereits im Bestande der Telephonkabelnlinien figurirt.

²⁾ Die Doppeladern der Kabel mit Papierisolation sind zweimal gezählt.

³⁾ Diese ziemlich großen Längen defekter Adern rühren hauptsächlich von drei ältern Kabeln her, welche einiger noch betriebsfähiger Adern wegen in dieser Tabelle erscheinen müssen.

an schon bestehende Linien angelegt werden und hatten deshalb keine wesentliche Zunahme der Linienlänge zur Folge.

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

	Länge in Kilometern	
	der Linien	der Drähte
Bestand auf Ende 1901	6595,9	22,085,4
Neubauten im Jahre 1902	56,6	711,5
Total	6652,5	22,796,9
Abbruch im Jahre 1902	83,1	228,8
Übertragung auf das Telephoninventar	164,7	—
	247,8	228,8
Scheinbarer Bestand auf Ende 1902	6404,7	22,568,1
Wirklicher Bestand auf Ende 1902	6399,0	22,572,3

Die Differenzen von 5,7 4,2 entsprechen den Längenänderungen, welche infolge der vorgenommenen Umbauten und Verlegungen eingetreten sind.

Von der Gesamtlänge der Telegraphendrähte: 22,572,3 km. sind unterirdisch geführt:

a. die laut vorstehender Tabelle durch unsere Verwaltung benutzten Telegraphenkabeladern	1528,6 km.	
b. die für den Telegraphenbetrieb benutzten Adern von Telephonkabeln	267,8 "	
somit: Gesamtlänge der unterirdischen Telegraphendrähte	1,796,4 "	
Gesamtlänge der oberirdischen Telegraphendrähte	20,775,9 km.	

Die den Eisenbahnverwaltungen angehörenden Telegraphen- respektive Telephonlinien und -drähte erzeigen auf Ende 1902 den folgenden Bestand:

Länge in Kilometern

	der Linien	der Drähte
Selbständige Bahnlinien	1341,2	3,372,3
Bahndrähte an den Linien der Telegra- phenverwaltung	—	9,921,5
Bestand auf Ende 1902	1341,2	13,293,8
Bestand auf Ende 1901	1248,3	12,882,7
Vermehrung	92,9	411,1

Diese Vermehrung rührt im wesentlichen her einerseits vom Bau selbständiger Linien auf der Strecke Dailens-Le Day der Eisenbahnlinie Lausanne-Vallorbe und längs der elektrischen Bahnen Châtel-St-Denis-Montbovon und Bremgarten-Dietikon, von denen die erstere zur Zeit noch im Bau begriffen, die letztere im Berichtsjahre dem Betrieb übergeben worden ist; andererseits von der Anlage von Bahndrähten an die Linien der Telegraphenverwaltung auf den Strecken Brig-Susten, Bern-Interlaken, Erlenbach-Zweisimmen und Corcelles-Chaux-de-Fonds.

Die konzedierten Privatlinien und $\frac{1}{2}$ -drähte (Telegraph, Telephon, Läuteeinrichtungen, elektrische Uhren, Wasserstandsanzeiger und dergleichen) hatten auf Ende 1902 den folgenden Bestand:

Länge in Kilometern

	der Linien	der Drähte
Unabhängige Privatlinien	1209,8	2182,4
Privatdrähte an Staatslinien	—	196,3
Bestand auf Ende 1902	1209,8	2378,6
Bestand auf Ende 1901	1130,8	2133,9
Vermehrung	79,0	244,7

Die Gesamtlänge der in der Schweiz auf Ende 1902 bestehenden Linien und Drähte, mit Ausnahme derjenigen der Telephonnetze und ihrer Verbindungen untereinander, sowie der Starkstromanlagen, faßt sich folgendermaßen zusammen:

	Länge in Kilometern	
	der Linien	der Drähte
Staatstelegraphenlinien	6399,0	22,572,8
Bahnlinsen	1341,2	13,293,8
Privatlinien	1209,8	2,378,6
Bestand auf Ende 1902	8950,0	38,244,7
Bestand auf Ende 1901	8975,0	37,102,0
Verminderung	25,0	—
Vermehrung	—	1,142,7

Die kleine Verminderung des Gesamtlinienbestandes gegenüber dem Jahr 1901 ist auf den schon früher besprochenen Rückschlag im Bestande der Staatstelegraphenlinien zurückzuführen.

3. Telephonnetze und Telephonlinien.

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

	Zahl der	
	Telephonnetze	Abonnemente
Ende 1902	330	42,276
„ 1901	324	39,988
Vermehrung im Jahr 1902	6	2,288

	Länge in km. der	
	Linien	Drähte
Bestand auf Ende 1902:		
a. der in Betrieb befindlichen ober- und unterirdischen Anlagen (<i>Tabelle I</i>)	15,052,9	193,802,6
b. der Kabelanlagen, die am 31. Dezember 1902 ausgeführt waren, jedoch mangels endgültiger Fertigstellung noch nicht in Betrieb genommen werden konnten (<i>Tabelle V</i>)	40,9	14,172,5
Gesamtbestand auf Ende 1902	15,093,8	207,974,5
„ „ „ 1901	14,790,6	186,942,5
Vermehrung pro 1902	303,2	21,032,0

Zur Erklärung der im Verhältnis zur Vermehrung der Drahtlänge (21,032 km.) auffallend kleinen Zunahme der Linienlänge (303 km.) verweisen wir auf die bezüglichen Bemerkungen in den beiden vorhergehenden Berichten.

Die Bestände der Telephon-Abonnemente und -Abonnentenstationen der einzelnen Netze und Umschaltstationen, sowie die Gesamtlängen der Telephonlinien und -drähte der einzelnen Netze (mit Inbegriff der dazugehörenden Umschaltstationen) sind aus der *Tabelle I* am Ende dieses Abschnittes ersichtlich. Die dort angegebenen Linien- und Drahtlängen repräsentieren nur die auf Ende 1902 in Betrieb befindlichen ober- und unterirdischen Anlagen, während diejenigen Kabelanlagen, welche an diesem Zeitpunkt ausgeführt, aber mangels endgültiger Fertigstellung noch nicht dem Betrieb übergeben waren, in einer besonderen *Tabelle (V)* zusammengestellt sind.

Nicht in Betrieb stehende oberirdische Anlagen sind auf Ende des Berichtsjahres keine zu verzeichnen.

Tabelle II gibt eine nach Kantonen geordnete Übersicht über die Telephoneinrichtungen.

Im Laufe des Jahres 1902 sind eröffnet worden die neuen Telephonnetze:

Biasca	Pfaffnau
Brissago	Saanen
Faido	Sils im Engadin

und die neuen Umschaltstationen

Dürrenroth (Netz Huttwil)	Matzendorf (Netz Balsthal)
Jussy (Netz Genf)	Nottwil (Netz Sursee)
Lignières (Netz Neuenstadt)	Silvaplana (Netz St. Moritz)
Maloja (Netz Sils i/E.).	

Folgende interurbane Verbindungen wurden im Berichtsjahre dem Betrieb übergeben:

a. Interne Verbindungen.

Nr. der Leitung		Länge in Kilometern
88	Vallorbe-Sentier	18,7
215	Neuenburg-Colombier (2. Verbindung)	7,2
224	Chaux-de-Fonds-Neuenburg (2. Verbindung)	18,0
250	Pruntrut-Saignelégier	39,2
	Übertrag	83,1

Nr. der Leitung.		Länge in Kilometern.
	Übertrag	83,1
293	Bern-Lausanne (2. Verbindung)	97,0
300	Bern-Neuenburg (2. Verbindung)	44,4
321	Bern-Wichtrach (2. Verbindung)	20,1
342	Laupen-Kerzers	10,2
344	Bern-Chaux-de-Fonds (2. Verbindung)	62,5
346	Zweisimmen-Saanen	11,8
347	Thun-Frutigen	22,7
427	Zofingen-Pfaffnau	11,7
477	Frick-Stein (Aargau)	7,4
496	Aarau-Stein (Aargau)	24,1
534	Luzern-Arth	21,5
592	Zürich-Bern (4. Verbindung)	131,0
655	Zürich-Meilen (2. Verbindung)	16,3
777	Frauenfeld-Aadorf	8,6
802	Bazenheid-Bütschwil	6,9
869	St. Gallen-Au (Rheintal)	29,3
958	St. Moritz-Sils i/E.	10,4
962	Bellinzona-Faido	41,0
963	Bellinzona-Biasca	21,0
966	Locarno-Brissago	10,8

b. Internationale Verbindungen.

994	Brugg-Waldshut (Teilstück auf Schweizergebiet)	21,5
999	Chiasso-Como	0,2
1000	Lugano-Mailand	25,7
1001	Laufenburg-Kleinlaufenburg (Teilstück auf Schweizergebiet)	0,1
Total km.		<u>739,3</u>

Alle diese Verbindungen wurden doppeldrätig erstellt.

Durch Verlängerung sind die beiden interurbanen Verbindungen Nr. 560, Stans-Engelberg, und Nr. 990, Stein a/Rh.-Singen, umgewandelt worden in

 . . . Nr. 538, Luzern-Engelberg,
 . . . und Nr. 990, Schaffhausen-Singen.

Die zwei interurbanen Telephondrähte Nr. 88, Ste-Croix-Sentier, und Nr. 233, Chaux-de-Fonds-Ste-Croix, welche bisher aus der Telegraphenleitung Nr. 107, Chaux-de-Fonds-Brassus,

zur Zeit ihrer Nichtbenutzung gebildet werden konnten, müssen als aufgehoben betrachtet werden, da der genannte Telegraphendraht nur noch dem Zwecke der Zeitübermittlung zwischen der Sternwarte in Neuenburg und den bezüglichen neuenburgischen und waadtländischen Stationen dienen soll.

Neun einfache interurbane Leitungen sind im verflossenen Jahre verdoppelt worden.

Über die Anzahl der interurbanen Verbindungen am 31. Dezember 1902 und die Vermehrung im Berichtsjahre gibt folgende Vergleichung Aufschluß.

	Bestand auf Ende		Vermehrung
	1902	1901	im Jahr 1902
Interne Verbindungen . .	647	625	22
Internationale Verbindungen	27	23	4
Total	674	648	26

Von diesen 674 interurbanen Verbindungen sind nur noch 21 interne Leitungen einfachdrähtig; alle übrigen Verbindungen sind Doppeldrähte (Schleifen).

Die Gesamtlänge der interurbanen Verbindungen beträgt auf Jahresende 18,044,2 km., diejenige der entsprechenden Drähte (die Schleifen doppelt gerechnet) 35,897,2 km.

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt, wie sich die interurbanen Verbindungen auf die verschiedenen Netze verteilen. Auf Ende 1902 gab es:

112 Netze mit 1 interurbanen Verbindung.

86	"	"	2	interurbanen Verbindungen.
44	"	"	3	"
19	"	"	4	"
18	"	"	5	"
14	"	"	6	"
4	"	"	7	"
5	"	"	8	"
1	Netz	"	9	"
3	Netze	"	10	"
4	"	"	11	"
2	"	"	12	"
5	"	"	13	"
1	Netz	"	14	"
1	"	"	17	"
1	"	"	19	"

(Chaux-de-Fonds)
(Genf)

2	Netze mit 20	interurbanen	Verbindungen	(Aarau und Neuenburg)
1	Netz	"	21	"
1	"	"	26	"
2	Netze	"	34	"
1	Netz	"	36	"
1	"	"	41	"
1	"	"	51	"
1	"	"	82	"
				(Winterthur)
				(Biel)
				(Lausanne und Luzern)
				(Basel)
				(St. Gallen)
				(Bern)
				(Zürich).

Infolge Vergrößerung oder Verlegung mußten folgende Zentral- und Umschaltstationen teilweise oder ganz neu montiert werden:

a. Zentralstationen.

Aarau, Arosa, Baden, Balsthal, Bern, Brig, Bulle, Chiasso, Fleurier, Frauenfeld, Grindelwald, Lausanne, Liestal, Linthal, Lyß, Meggen, Niederurnen, Pruntrut, Rapperswil, Salvan, Schaffhausen, Siders, Tavannes, Uster, Wangen a./A., Wimmis, Zermatt, Zug, Zweisimmen.

b. Umschaltstationen.

Abtwil, Anières, Birmenstorf, Cham, Flüfli, Gerlafingen, Günsberg, Jeuß, Kirchberg, Lenk, Mels, la Reuchenette, Signau, Subingen, Wengen.

Am 12. Juli 1902 wurde die Telephonzentrale im neuen Postgebäude in Lausanne dem Betrieb übergeben:

Behufs Ermöglichung eines rascheren und sicherern Verkehrs sind in der Zentralstation Basel Änderungen vorgenommen worden.

In Zürich wurden die Montierungsarbeiten an der zweiten Hälfte der Zentralstation und am neuen Verteiler fortgesetzt.

Die Statistik der Störungen erzielt für die Telephonleitungen folgende Zahlen:

	Verwicklungen.	Ableitungen.	Unterbrechungen.
1902	11,678	1760	4104
1901	12,894	2493	4633
Verminderung	1,216	733	529

Gestützt auf obige Vergleichung darf das Jahr 1902 in bezug auf die Linienstörungen als ein ganz befriedigendes bezeichnet werden.

Die für die oberirdischen Anlagen folgenschwersten Naturereignisse des Jahres 1902 waren die ausgedehnten Naßschnee-

fälle vom 9./10. Februar und 22./23. März. Der erstere erstreckte sich auf die Netzgruppen Bern, Biel, Burgdorf, Chaux-de-Fonds, Langenthal, Luzern und Solothurn, an welchen Orten er insgesamt zirka 650 Störungen von interurbanen und Abonnentenleitungen herbeiführte; der letztere betraf die Netzgruppen Bern, Burgdorf, Langenthal und besonders hart diejenige von Thun und verursachte im ganzen über 400 Störungen.

Von den leichtern Fällen der Störungen durch Schneedruck heben wir noch besonders hervor diejenigen vom 30./31. Dezember in den Netzgruppen Ragaz und Rorschach und vom 31. Dezember in den Netzgruppen Bellinzona und Lugano.

Sehr starker Reifansatz an den Drähten war die Ursache einer außergewöhnlich hohen Zahl von Störungen am 11./12. Januar in der Netzgruppe Genf, am 11., 12. und 14. Januar in der Netzgruppe Solothurn und am 15. Dezember in der Netzgruppe Zürich.

Auch durch heftigen Sturmwind und dadurch verursachtes Fallen entwurzelter Bäume auf die Linien wurden in 5 verschiedenen Malen die diesjährigen Störungszahlen wesentlich beeinflusst.

Zufolge von Feuersbrünsten wurden in 3 Fällen über Dächer geführte Leitungsstränge ganz oder teilweise durchgeschmolzen.

Außerdem sind noch zu verzeichnen: 1 Fall von Verheerung durch Hochwasser und 3 Fälle von Erdschluß in Hochspannungsleitungen, wobei jeweilen bis zur Hebung des Fehlers an der Starkstromanlage der Telephonverkehr höchst erschwert war.

Auf den in Betrieb stehenden Telegraphen- und Telephonkabeln kamen während des Jahres 1902 27 Störungsfälle vor, von denen die meisten in Fabrikationsfehlern oder in mangelhafter Ausführung von Spleißungen ihren Grund hatten.

Durch atmosphärische Entladungen auf die Telegraphen- und die Telephonlinien wurden im Berichtsjahre 66 Stangen beschädigt oder zerstört, sowie 104 Liniendrahtabschmelzungen und verschiedene andere Linienmaterialbeschädigungen verursacht.

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

	1902.	1901.
Imprägnierte Stangen	20,818	24,656
Isolatoren	191,148	178,113
Kg. Eisendraht	84,523	58,962
Kg. Stahldraht	13,677	17,729
Kg. Bronzedraht	194,348	157,156

Tabelle 1.

Bestand der Telephonnetze und -Linien am 31. Dezember 1902.

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.			
				Ende 1902.	Ver- mehrung.		
Aadorf	29,4	111,0	41	39	2		
Aarau	253,9	2,200,7	407	340	14		
Gränichen			4	4	—		
Kölliken			14	11	—		
Rupperswil			10	8	—		
Schöftland			34	32	2		
Teufenthal			18	15	—		
Aarberg			42	42	— 1		
Dettligen			3	3	—		
Großaffoltern			44,3	124,3	6	6	—
Seedorf					6	6	—
Walperswil			3	3	—		
Aarburg	36,7	221,5	55	46	1		
Adelboden	7,9	16,4	14	13	—		
Adliswil	14,7	61,7	38	34	2		
Affoltern am Albis	24,9	154,5	69	64	5		
Metzmenstetten			15	15	—		
Ottenbach			4	4	—		
Aigle	45,9	274,0	91	72	5		
Corbeyrier			4	4	—		
Altdorf	54,3	403,4	59	51	8		
Unterschächen			3	4	—		
Altstätten(St.Gallen)	35,8	160,4	59	58	2		
Amriswil	22,5	85,4	55	54	8		
Amsteg-Silenen	12,6	83,5	8	8	1		
Andelfingen	32,7	131,8	25	25	—		
Flaach			8	8	—		
Ossingen			9	10	—		
Andermatt	3,2	14,2	13	11	1		
Appenzell	22,8	87,4	42	41	5		
Gonten			5	5	—		
Weißbad			8	7	—		
Übertrag	641,1	4,130,2	1,172	1,043	55		

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1902.	Ver- mehrung.
Übertrag	641,1	4,130,2	1,172	1,043	55
Arbon	17,4	70,8	{ 60 6	53	7
Roggwil				6	—
Ardou	6,8	19,2	8	8	—
Arosa	7,0	75,8	50	49	4
Arth	28,6	125,6	{ 44 10	41	—
Rigi-Klösterli				9	—
Äschi	7,0	19,8	14	14	—
Au (St. Gallen)	36,0	194,7	{ 60 5 14	55	5
Diepoldsau				4	—
Heerbrugg				14	2
Aubonne	33,4	129,1	{ 46 11	44	—
Gimel				11	1
Avenches	33,9	95,4	{ 33 9 5	32	— 1
Salavaux				9	1
Villars le Gd.				5	—
Azmoos	15,8	50,8	24	24	1
Baden	140,9	1,261,1	{ 291 11 9 18	233	9
Mellingen				11	— 1
Oberrohrdorf				9	—
Turgi				15	—
Balsthal	15,5	86,8	{ 38 6	37	— 1
Matzendorf				6	6
Balterswil	15,2	56,6	25	24	2
Bäretswil	15,3	35,1	19	16	—
Basel (Bâle)	720,3	23,987,3	{ 4,047 24 72 7 19 36 34 30	3,589	130
Allschwil				23	— 4
Arlesheim				64	4
Grellingen				5	—
Muttenz				18	—
Riehen				31	— 2
Schweizerhalle				31	1
Therwil				30	1
Bassecourt	40,5	77,6	{ 21 10	21	1
Undervelier				9	—
Übertrag	1,774,1	30,415,4	6,288	5,593	221

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1902.	Ver- mehrung.
Übertrag	1,774,1	30,415,4	6,288	5,593	221
Bätterkinden . . .	15,4	44,2	25	22	1
Bauma	34,1	106,4	45	41	—
Bazenheid	16,3	83,8	36	35	2
Beatenberg	1,3	33,6	23	23	2
Beckenried	11,9	37,7	18	16	2
Bellinzona (Bellinzone)	112,2	549,2	71	54	7
Bern (Berne) . . .			2,371	2,167	125
Belp			32	30	1
Biglen			16	17	2
Bümpliz			35	34	2
Deißwil			6	6	1
Gasel			21	21	—
Großhöchstetten .			22	20	1
Kirchlindach . . .	651,7	14,877,1	7	7	—
Köniz			10	9	— 1
Münchenbuchsee			21	20	— 2
Muri (Bern) . . .			17	18	1
Papiermühle . . .			17	17	1
Wohlen (Bern)			19	19	—
Worb			50	48	1
Zollikofen			20	20	4
Bex			69	65	4
Gryon	32,2	194,5	5	5	—
Saint-Maurice . .			7	8	1
Biasca	1,7	10,9	14	12	12
Biel (Bienne) . . .			691	644	41
Brügg			8	8	1
Orpund			7	7	—
Pieterlen	201,4	3,529,8	8	8	— 1
Reuchenette . . .			14	12	—
Täuffelen			5	5	—
Twann			16	17	2
Bière	3,1	18,4	14	14	1
Bischofszell	27,3	85,4	50	44	3
Übertrag	2,882,7	49,986,4	10,078	9,086	435

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente		
				Ende 1902.	Ver- mehrung.	
Übertrag	2,882,7	49,986,4	10,078	9,086	435	
Bissone	8,3	117,0	21	19	3	
Boudry	12,6	51,8	28	27	2	
Bremgarten (Aarg.)	35,5	107,1	48	46	5	
Oberlunkhofen				7	—	
Brenets, les	7,4	16,7	20	20	2	
Brienz	11,8	79,4	18	16	2	
Brig (Brigue)	34,0	165,5	41	31	1	
Brissago	1,0	6,7	10	10	10	
Brugg	100,9	394,2	124	110	5	
Efingen				8	8	2
Lupfig				4	4	—
Schinznach - Dorf				10	10	—
Villigen				9	9	1
Brunnen	23,2	126,6	49	39	3	
Bubikon	4,7	36,4	17	16	— 2	
Buchs (St. Gallen)	43,1	268,0	73	68	5	
Gams				14	12	—
Sevelen				10	11	—
Bülach	39,9	180,2	37	37	3	
Embrach				17	17	1
Glattfelden				7	6	—
Rorbas				19	17	1
Bulle				94	88	3
Albeuve	89,1	396,9	7	6	1	
Avry-devant-Pont				10	10	—
Broc				13	9	—
Epagny				6	6	—
Vaulruz				6	5	—
Büren a/d. Aare	39,8	84,8	27	25	1	
Dießbach b/Büren				5	5	—
Lütterswil				4	4	—
Burgdorf (Berthoud)	128,9	801,4	180	163	12	
Kirchberg				29	26	2
Wynigen				10	9	— 1
Übertrag	3,462,9	52,818,6	11,060	9,982	497	

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.			
				Ende 1902.	Ver- mehrung.		
Übertrag	3,462,9	52,818,6	11,060	9,982	497		
Bütschwil	16,6	91,1	24	24	—		
Cernier	43,6	157,6	44	38	3		
Dombresson			9	8	—		
Fontaines			13	13	—		
Château-d'Oex			28	24	—		
Rossinières			3	3	—		
Châtel-St. Denis	18,6	73,4	15	14	—		
Attalens			5	5	—		
Semsaies			5	4	—		
Chaux-de-Fonds			1,075	3,692,6	9	8	—
Ferrière, la					5	5	— 1
Renan	10	10			—		
Sagne, la	2,3	12,4	11	11	1		
Chesières			17,1	70,6	45	43	4
Chiasso	64,7	480,7	258	230	18		
Chur (Coire)	2,1	36,5	13	13	1		
Churwalden	19,5	71,5	64	60	4		
Colombier	6,0	17,1	13	13	1		
Concise	19,8	70,0	23	23	2		
Coppet	43,7	167,1	35	35	3		
Cossonay			6	6	—		
L'Isle			13	11	— 3		
Lasarraz	33,7	118,6	40	37	—		
Couvet	16,3	69,3	21	21	1		
Cully	37,5	557,6	274	252	16		
Davos			2	3	—		
Glaris	7,1	51,3	21	17	3		
Degersheim	107,1	503,4	105	100	4		
Delémont (Delsberg)			7	7	1		
Courrendlin			7	7	—		
Movelier	39,8	126,7	38	38	— 1		
Dielsdorf			6	6	— 1		
Niederweningen			4	5	—		
Stadel							
Übertrag	4,117,4	59,228,1	13,311	12,037	619		

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1902.	Ver- mehrung.
Übertrag	4,117,4	59,228,1	13,311	12,037	619
Dießenhofen . . .	7,2	26,5	31	26	1
Dietikon . . .	17,8	121,8	45	40	5
Düdingen (Guin) . . .	12,3	62,7	{ 18	17	1
Schmitten . . .			{ 3	3	—
Dußang . . .	14,1	46,1	21	21	— 1
Ebnat-Kappel . . .	15,8	54,5	43	41	2
Echallens . . .	49,6	137,2	{ 35	35	1
Bercher . . .			{ 14	13	1
Egg (Zürich) . . .	14,6	39,9	23	23	3
Eglisau . . .	12,0	47,1	{ 17	16	— 1
Rafz . . .			{ 10	10	2
Einsiedeln . . .	51,2	147,2	{ 63	61	6
Biberbrücke . . .			{ 3	3	—
Elm (Glarus) . . .	2,4	7,7	9	9	—
Engelberg . . .	2,3	19,1	22	21	2
Engi (Glarus) . . .	2,2	29,1	18	13	—
Entlebuch . . .	13,5	45,0	29	28	—
Erlenbach . . .	30,5	106,7	{ 25	24	—
Weißenburg . . .			{ 5	4	—
Ermatingen . . .	22,8	53,6	26	24	2
Erstfeld . . .	12,2	68,4	8	8	—
Eschenbach (Luzern)	11,0	45,9	26	26	—
Eschenbach (St.Gall.)	5,2	38,2	17	17	—
Escholzmatt . . .	21,7	79,6	{ 16	14	—
Marbach . . .			{ 6	7	1
Schangnau . . .			{ 3	4	—
Estavayer . . .	26,4	69,7	15	13	2
Faido . . .	3,1	8,8	18	18	18
Fahrwangen . . .	11,7	39,2	18	14	1
Fideris . . .	5,2	50,8	13	12	1
Finhaut . . .	1,8	17,1	15	15	1
Fiscenthal . . .	12,6	42,8	17	17	1
Flawil . . .	33,5	109,8	77	64	2
Fleurier . . .	16,8	50,6	76	72	12
Übertrag	4,546,9	60,792,7	14,096	12,770	682

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Stationen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1902.	Ver- mehrung.
Übertrag	4,546,9	60,792,7	14,096	12,770	682
Flims	2,2	30,0	12	11	1
Fraubrunnen	46,5	186,5	19	21	—
Hindelbank			10	9	—
Jegenstorf			15	15	2
Frauenfeld			204	188	23
Felben			9	10	—
Hüttwilen	136,4	859,4	6	7	—
Islikon			8	7	— 2
Matzingen			14	15	4
Thundorf			7	8	—
Üßlingen			5	5	—
Fribourg (Freiburg)	233,2	2,153,8	395	351	13
Belfaux			9	9	1
Chevrilles			4	4	—
Cottens			14	13	—
Courtepin			5	5	—
Mouret, le			7	7	—
Planfayon (Plaffoyen)			8	8	3
Posieux			8	8	— 1
Tavel (Tafers)			12	11	—
Frick			31,7	237,6	31	29	—
Frutigen	31,5	106,1	18	18	2
Reichenbach			8	8	—
Gais	13,2	60,7	53	43	7
Gelterkinden	26,1	36,8	26	24	1
Genève (Genf)	786,8	22,138,2	4,589	4,252	240
Anières			13	12	3
Bellevue			44	43	3
Bernex			8	7	—
Cartigny			13	12	1
Croix-de-Rozon			3	3	—
Jussy			2	2	2
Satigny			18	18	—
Vandœuvres	37	37	— 6		
Übertrag	5,854,5	86,600,8	19,730	17,990	979

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.				
				Ende 1902.	Ver- mehrung.			
Übertrag	5,854,5	86,600,8	19,730	17,990	979			
Genève (Genf):								
Vernier	}		{	30	27	2		
Versoix				49	46	1		
Vésenaz				39	39	5		
Veyrier				14	12	—		
Gersau	2,6	9,8	14	12	—			
Glarus (Glaris)	}		{	220	198	11		
Häzingen				107,7	653,4	21	16	2
Schwanden						48	46	6
Göschenen	10,1	46,1	11	9	—			
Goßau (St. Gallen)	43,5	197,6	71	69	4			
Goßau (Zürich)	18,5	83,8	28	28	4			
Grandson	}		{	32	30	—		
Fontaines (Vaud)				15,8	49,8	5	5	—
Granges - Marnand	20,7	65,5	18	18	— 1			
Grenchen (Solothurn)	16,7	64,8	73	63	5			
Grindelwald	3,9	13,2	23	20	—			
Großwangen	}		{	11	10	—		
Buttisholz				4,1	22,1	10	10	1
Grüsch	12,8	59,8	9	9	—			
Hausen am Albis	17,8	34,8	20	16	—			
Heiden :	19,1	112,7	71	67	3			
Herisau	}		{	236	199	17		
Schwellbrunn				49,4	588,6	7	7	—
Herzogenbuchsee						60	57	3
Seeberg	}		{	50,5	199,1	7	8	—
Stauffenbach						3	4	—
Hessigkofen	11,0	34,0	13	13	1			
Hinwil	19,8	58,7	43	36	1			
Hitzkirch	10,1	55,1	17	17	1			
Hochdorf	13,6	29,8	27	26	1			
Hombrechtikon	5,6	29,2	18	18	—			
Horgen	34,9	111,4	106	92	5			
Übertrag	6,342,5	89,118,6	21,084	19,217	1051			

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1902.	Ver- mehrung.
Übertrag	6,342,5	89,118,6	21,084	19,217	1051
Huttwil	25,1	109,7	{ 32	30	— 1
Dürrenroth				6	6
Illanz	3,3	59,4	23	23	1
Illnau	32,2	127,4	{ 38	37	1
Weißlingen				12	11
Ins (Anet)	39,8	191,9	{ 24	24	3
Erlach				14	13	1
Interlaken	86,4	909,8	276	251	22
Kalchofen	13,4	124,4	35	32	3
Kandersteg	12,5	30,9	15	12	1
Kerzers (Chiètres)	20,1	50,2	28	28	2
Klosters	14,9	108,5	6	6	—
Kloten	11,9	68,9	29	25	3
Koppigen	6,7	9,5	8	8	— 1
Kreuzlingen	60,9	447,7	{ 139	107	9
Altnau				9	9	— 1
Küßnacht (Schwyz)	8,7	31,1	32	28	3
Lachen	9,0	41,8	25	25	—
Langenbruck	6,0	15,0	13	13	1
Langenthal	104,5	714,7	{ 150	130	11
Aarwangen				11	11	1
Kleindietwil	104,5	714,7	{ 20	20	1
Madiswil				7	7
Melchnau	55,4	252,2	{ 4	5	—
Roggwil				11	11	— 1
Langnau (Bern)	55,4	252,2	{ 70	72	10
Eggiwil				6	6
Signau	55,4	252,2	{ 13	13	3
Trubschachen				5	5
Zollbrück	12,6	33,0	{ 9	9	1
Läufelfingen				12	12
Laufen (Jura) (Laufon)	62,5	220,7	{ 58	57	2
Breitenbach				14	14
Übertrag	6,928,4	92,664,9	22,238	20,277	1132

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1902.	Ver- mehrung.
Übertrag	6,928,4	92,664,9	22,238	20,277	1132
Laufenburg . . .	24,9	55,7	{ 24	22	2
Etzgen . . .			{ 7	7	—
Laupen . . .	62,9	265,6	{ 28	27	1
Gümmenen . . .			{ 23	23	1
Neuenegg . . .			{ 24	24	4
Lausanne . . .	441,8	9,372,0	{ 1,897	1,731	74
Cheseaux . . .			{ 6	6	— 1
Crissier . . .			{ 12	11	1
Lutry . . .			{ 16	16	—
Lauterbrunnen . . .			{ 20	19	2
Mürren . . .			{ 3	3	—
Wengen . . .	{ 22	20	2		
Leißigen . . .	1,5	22,6	12	11	—
Lenzburg . . .	49,8	231,9	{ 106	93	2
Seon . . .			{ 14	14	—
Leyzin . . .	6,1	22,2	24	20	—
Lichtensteig . . .	15,6	124,5	53	46	5
Liestal . . .	99,7	923,4	{ 127	116	12
Seewen (Baselland)			{ 7	7	—
Linthal . . .	13,1	47,2	30	23	—
Locarno . . .	20,2	109,9	84	72	9
Locle . . .	48,9	286,6	{ 255	240	7
Cerneux-Péquignot			{ 2	2	—
Loèche-la-ville(Leuk-St.)	18,7	77,4	12	11	1
Lömmenswil . . .	15,5	40,9	14	13	—
Lucens . . .	18,8	40,8	16	16	—
Lugano . . .	82,8	2,170,9	286	262	35
Lungern . . .	3,5	9,2	14	13	1
Luzern (Lucerne) . . .	516,1	6,379,2	{ 1,261	1,081	40
Hergiswil . . .			{ 10	9	—
Kastanienbaum . . .			{ 9	8	—
Malters . . .			{ 15	16	1
Rothenburg . . .			{ 12	12	1
Lyß . . .	13,1	49,4	42	37	2
Übertrag	8,397,8	112,988,8	26,725	24,308	1334

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1902.	Ver- mehrung.
Übertrag	8,397,8	112,988,8	26,725	24,308	1334
Magadino	3,0	11,3	13	13	1
Malleray	16,0	72,0	21	16	1
Männedorf	11,8	47,9	48	42	3
Marthalen	20,5	67,5	{ 25	24	— 1
Rheinau			{ 8	5	—
Martigny	37,0	191,8	{ 36	36	— 2
Vernayaz			{ 5	4	—
Meggen	4,9	31,8	24	23	3
Meilen	11,4	83,1	62	60	3
Meiringen	17,9	83,1	32	31	6
Mendrisio	8,9	23,5	25	24	5
Merligen	6,9	58,4	12	11	1
Mézières	11,8	59,2	19	19	—
Monthey	14,4	99,4	{ 25	23	—
Champéry			{ 5	5	—
Morgins			{ 5	5	—
Montreux	102,7	3,094,8	{ 551	498	13
Villeneuve			{ 16	16	—
Morges	81,1	396,5	{ 169	156	3
Aclens			{ 5	5	—
Apples			{ 9	9	—
St-Prex			{ 5	5	—
Moudon	51,7	117,1	50	42	1
Moutier (Münster Jura)	18,4	77,6	{ 37	32	5
Crémines			{ 4	4	—
Mühlehorn	9,0	68,6	15	14	1
Mülheim-Wigoltingen	29,8	125,4	37	36	2
Münsingen	19,2	62,8	{ 27	23	1
Rubigen			{ 4	4	—
Muotathal	9,2	20,5	11	10	—
Murgenthal	23,9	120,8	29	28	3
Muri (Aargau)	49,1	149,8	{ 33	32	2
Beinwil			{ 5	5	—
Sins			{ 8	8	1
Übertrag	8,956,4	118,051,2	28,105	25,576	1386

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Stationen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1902.	Ver- mehrung.
Übertrag	8,956,4	118,051,2	28,105	25,576	1386
Murten (Morat)	54,8	295,2	68	63	4
Gempenach			6	6	—
Jeuß			10	10	—
Praz			7	7	—
Näfels-Mollis	6,4	22,9	16	16	2
Nebikon	22,1	87,4	24	20	— 1
Necker	7,0	59,7	23	22	— 1
Neßlau	8,4	51,8	22	21	—
Neuchâtel (Neuenb.)	214,6	3,672,9	778	682	35
Chaumont			7	8	—
Corcelles			55	56	5
St-Blaise			35	35	—
Neuendorf	24,4	80,0	17	17	—
Neuenkirch-Sempach	16,7	52,6	21	19	2
Sempach			6	7	2
Neuveville (Neuenst.)	12,7	71,9	30	28	—
Cressier (Neuch.)			4	4	1
Lignièrès			4	5	5
Niederurnen	11,7	37,0	12	12	—
Noiraigue	9,6	49,0	14	13	— 1
Nyon	79,6	332,5	154	137	—
Begnins			32	30	1
Crassier			8	7	1
Gingins			6	6	1
Gland			10	10	1
Oberendingen	11,4	17,8	13	13	—
Oberriet	16,2	74,7	22	20	1
Rüthi			3	3	—
Olten	71,3	893,1	159	139	13
Hägendorf			10	11	—
Orbe			47	43	1
Chavornay	51,8	219,4	5	5	—
Romainmôtier			8	8	—
Oron	17,9	50,0	19	18	1
Übertrag	9,593,0	124,119,1	29,760	27,077	1459

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1902.	Ver- mehrung.
Übertrag	9,593,0	124,119,1	29,760	27,077	1459
Payerne	72,1	282,7	84	79	4
Cugy			4	4	—
Grandcour			5	5	—
Pfäffikon	42,6	114,4	54	51	3
Hittnau			8	8	—
Pfaffnau	9,6	21,7	10	10	10
Pfungen	23,2	143,0	29	22	—
Nefthenbach			4	4	—
Ponts-de-Martel	8,4	49,0	25	23	2
Porrentruy (Pruntrut)	149,8	420,8	155	138	6
Boncourt			7	7	—
Bonfol			9	9	1
Charmoille			6	6	—
Chevèze			6	6	1
Cœuve			4	4	1
Cornol			3	3	—
Ragaz			78	74	1
Landquart	135,0	622,0	16	14	1
Mels			30	25	3
Rapperswil (St. Gallen)	56,0	460,0	91	84	9
Rebstein	4,7	14,1	13	10	1
Rehetobel	13,0	53,7	37	33	—
Reichenau	3,8	41,8	16	13	— 1
Reigoldswil	8,4	23,1	12	12	1
Reinach (Aargau)	51,1	306,2	106	94	2
Münster (Luzern)			11	12	—
Rheineck	10,2	49,4	44	38	5
Rheinfelden	39,8	168,8	68	57	5
Möhlin			18	18	—
Richterswil	34,0	190,7	73	65	1
Freienbach			8	8	— 1
Hütten			7	7	1
Riggisberg	15,2	101,2	24	24	—
Rolle	48,1	210,4	109	100	—
Übertrag	10,317,0	127,391,1	30,934	28,144	1515

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.			
				Ende 1902.	Ver- mehrung.		
Übertrag	10,317,0	127,391,1	30,934	28,144	1515		
Romanshorn . . .	33,9	158,8	{ 75	68	—		
Neukirch-Egnach			{ 15	16	1		
Romont	52,0	181,4	{ 55	51	5		
Siviriez			{ 3	3	—		
Villaz-St. Pierre			{ 11	10	1		
Root	4,2	39,0	18	18	—		
Rorschach	60,2	919,1	217	191	14		
Rue	11,2	35,1	13	13	—		
Rüti (Zürich) . . .	38,2	176,2	75	70	8		
Saignelégier	40,0	240,0	{ 39	39	1		
Breuleux			{ 6	6	2		
Montfaucon			{ 7	7	—		
Noirmont			{ 7	6	— 2		
Salvan	3,2	27,7	24	23	3		
St. Aubin (Neuchâtel)	18,6	46,6	35	34	—		
St. Cergues	2,1	6,0	10	10	—		
Ste. Croix	31,8	109,9	48	42	— 3		
St. Gallen (St-Gall)	310,2	6,421,8	{ 1,569	1,349	132		
Abtwil			{ 12	12	3		
Engelburg			{ 16	16	— 1		
Kronbühl			{ 14	14	1		
Mörschwil			{ 19	20	1		
Speicher			{ 27	22	2		
Stein (Appenzell) .			{ 14	13	— 1		
Teufen			{ 39	36	2		
Trogen			{ 18	16	1		
Untereggen			{ 5	5	—		
St. Imier (St. Immer)			63,1	483,2	{ 135	115	7
Courtelary					{ 18	18	3
St. Moritz-Dorf . . .	29,2	467,8	{ 131	116	5		
Pontresina			{ 25	22	2		
Samaden			{ 27	26	—		
Silvaplana			{ 7	7	7		
Übertrag	11,014,4	136,702,7	33,668	30,558	1709		

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Stationen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1902.	Ver- mehrung.
Übertrag	11,014,4	136,702,7	33,668	30,558	1709
St. Peterzell . . .	8,9	66,9	23	19	1
St. Ursanne . . .	16,4	38,8	{ 14	14	—
Epauvillers . . .			{ 4	4	—
Ocourt . . .			{ 4	4	1
Saanen . . .	16,2	40,0	12	12	12
Sarnen . . .	35,4	137,0	{ 38	38	8
Alpnach-Dorf . . .			{ 4	4	—
Melchthal . . .			{ 4	5	—
Saxon . . .	16,6	29,8	17	15	— 1
Schaffhausen(Schaffh.)	218,8	2,728,1	{ 565	507	24
Löhningen . . .			{ 12	12	1
Merishausen . . .			{ 4	4	1
Thayngen . . .			{ 24	21	—
Schleitheim . . .	12,4	49,8	24	23	1
Schuls . . .	8,5	63,6	37	34	4
Schüpfen . . .	19,5	58,7	26	24	2
Schüpfheim . . .	29,1	109,3	{ 39	36	—
Flühli . . .			{ 12	13	2
Schwarzenburg . . .	53,4	173,1	{ 22	22	—
Albligen . . .			{ 6	6	—
Guggisberg . . .			{ 6	6	—
Rüscheegg . . .			{ 6	6	— 1
Schwarzenegg . . .	18,8	46,6	10	10	—
Schwyz . . .	34,4	336,1	56	54	2
Seengen . . .	13,4	56,5	25	25	4
Sennwald . . .	16,9	78,8	14	14	1
Sentier . . .	54,4	204,7	{ 54	54	2
Brassus, le . . .			{ 20	19	2
Lieu, le . . .			{ 4	4	—
Pont, le . . .			{ 13	13	— 1
Sépey, le . . .	0,4	29,9	11	10	—
Siebuen . . .	8,8	29,4	15	14	1
Übertrag	11,595,7	140,979,8	34,793	31,604	1775

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Stationen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1902.	Ver- mehrung.
Übertrag	11,595,7	140,979,3	34,793	31,604	1775
Sierre	17,5	89,7	23	21	4
Sils	4,5	37,1	{ 9	10	10
Maloja-Kulm			{ 5	5	5
Sion (Sitten)			{ 81	78	1
Granges-Lens	62,0	263,4	{ 2	3	1
Vex-les-Mayens			{ 10	11	1
Sissach	18,6	53,5	33	31	1
Solothurn	191,6	1,377,6	{ 378	341	27
Gerlafingen Nd.			{ 10	10	2
Günsberg			{ 10	11	1
Selzach			{ 12	10	—
Subigen			{ 9	9	1
Sonceboz	1,4	21,0	10	9	—
Spiez	31,7	190,1	47	43	1
Stäfa	15,5	47,1	{ 36	34	3
Ötwil a/S.			{ 3	3	—
Stammheim	18,2	38,2	19	18	—
Stans	21,5	115,8	{ 35	34	6
Buochs			{ 13	14	2
Steckborn	3,9	44,5	29	25	3
Stein (Aargau)	38,6	38,6	12	12	—
Stein a/Rh.	21,4	63,0	{ 42	39	5
Ramsen			{ 11	11	—
Steinen (Schwyz)	23,8	79,8	16	15	—
Sumiswald	20,2	71,8	{ 29	31	3
Grünenmatt			{ 2	2	—
Wasen			{ 2	2	—
Sursee	3,9	51,0	{ 37	35	4
Nottwil			{ 4	5	5
Tavannes	10,6	44,0	{ 28	22	3
Bellelay			{ 4	3	—
Thalwil	20,5	133,7	95	89	9
Übertrag	12,120,6	143,739,2	35,849	32,590	1873

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1902.	Ver- mehrung.
Übertrag	12,120,6	143,739,2	35,849	32,590	1873
Thun	132,6	1,433,6	292	270	15
Goldwil			4	4	—
Oberhofen			16	15	2
Thierachern			7	6	—
Ütendorf			9	9	2
Thusingen	15,7	81,2	35	31	—
Tramelan	3,7	11,1	29	29	6
Travers	7,3	29,7	20	15	—
Triengen	8,2	26,3	19	19	—
Turbenthal	52,1	184,0	46	44	1
Unterhallau	21,8	90,0	36	35	1
Trasadingen			3	3	—
Wilchingen			6	6	—
Unteriberg	8,7	16,1	10	10	—
Unterwasser	2,7	52,2	11	10	—
Urnäsch	12,1	35,5	22	20	2
Uster	65,5	360,0	110	100	9
Maur			4	4	—
Uznach	18,9	82,5	41	38	4
Kaltbrunn			5	5	—
Schinerikon			6	6	—
Uzwil	29,1	235,1	82	72	5
Jonschwil			5	4	—
Vallorbe	36,0	142,3	55	47	—
Ballaigues			10	8	—
Vättis	0,5	0,9	4	4	—
Verrières, les	4,3	20,2	15	15	—
Vevey	101,4	2,243,3	478	446	21
Blonay			6	6	1
Chexbres-Village			21	21	1
Visp (Viège)			12	12	— 1
Übertrag	12,643,0	148,819,4	37,268	33,904	1942

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1902.	Ver- mehrung.
Übertrag	12,643,0	148,819,4	37,268	33,904	1942
Vissoye	10,4	58,7	{	8	—
Zinal				3	—
Vitznau	12,6	83,0	20	18	—
Vouvry	13,2	33,1	12	12	—
Wädenswil	22,8	110,1	102	85	7
Wald (Zürich)	44,5	136,4	87	69	7
Waldenburg	12,9	39,5	{	16	17
Hölstein				6	—
Waldkirch	16,3	51,8	21	21	2
Wallenstadt	29,2	155,8	{	34	29
Fluns				16	9
Unterterzen				13	11
Walzenhausen	13,6	61,5	33	32	3
Wangen a. d. A.	20,0	77,2	{	35	33
Niederbipp				12	11
Wängi (Thurgau)	11,8	34,8	19	18	—
Wattenwil b/Thun	20,8	48,3	{	13	13
Blumenstein				4	—
Weesen	7,2	17,9	12	11	—
Weggis	5,1	27,6	25	24	—
Weinfelden	131,5	436,7	{	86	80
Andwil				19	—
Berg (Thurgau)				15	—
Bissegg				9	—
Bürglen (Thurg.)				13	1
Märstetten				19	2
Sulgen	27	—			
Welschenrohr (Rosières)	5,6	10,0	12	12	2
Wetzikon	29,2	157,1	89	82	6
Wichtrach	51,8	200,0	{	21	—
Kiesen				6	—
Oberdießbach				21	1
Stalden				16	—
Übertrag	13,100,0	150,558,4	38,112	34,674	1979

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Stationen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1902.	Ver- mehrung.
Übertrag	13,100,0	150,558,4	38,112	34,674	1979
Wil (St. Gallen) .	77,8	325,1	{ 125	116	4
Affeltrangen .			{ 9	9	1
Braunau . . .			{ 2	2	—
Münchwilen .			{ 21	18	—
Willisau . . .	11,4	101,1	37	35	1
Wimmis . . .	19,8	70,7	21	19	1
Winterthur . . .	218,4	3,795,5	{ 737	648	26
Dinhard . . .			{ 9	9	—
Kempthal . . .			{ 8	8	—
Seen			{ 15	15	2
Räterschen . .			{ 10	10	—
Seuzach			{ 7	7	1
Wohlen (Aargau)	31,1	180,9	85	74	1
Wolhusen . . .	10,8	51,8	{ 33	32	1
Ruswil			{ 7	7	—
Yverdon	127,9	828,8	{ 187	170	12
Baulmes			{ 3	2	—
Champvent . . .			{ 4	4	—
Donneloye . . .			{ 6	6	—
Ependes			{ 3	3	—
Orzons			{ 6	6	—
Yvonand	19,7	41,7	{ 10	9	— 1
Chavannes-le-Chêne			{ 5	5	—
Molondin			{ 5	5	—
Zell (Luzern) . .	12,9	55,7	{ 19	18	3
Großdietwil . .			{ 4	4	—
Zermatt	1,0	65,0	13	13	—
Zofingen	91,9	343,2	{ 124	102	—
Reiden			{ 17	18	1
Safenwil			{ 9	7	—
Übertrag	13,722,3	156,417,9	39,653	36,055	2032

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl	Abonnemente.	
				Ende 1902.	Ver- mehrung.
Übertrag	13,722,3	156,417,9	39,653	36,055	2032
Zug	100,8	337,0	177	164	13
Baar			25	25	3
Cham			24	19	— 1
Menzingen			11	10	1
Unterägeri			13	12	—
Zürich	1,137,5	36,733,1	6,518	5,742	233
Affoltern b/Zürich			10	10	— 2
Birmensdorf			14	13	— 1
Dübendorf			19	17	—
Küssnacht (Zürich)			61	60	3
Regensdorf			8	8	—
Schlieren			37	30	5
Wallisellen			13	13	— 1
Zumikon			6	6	— 1
Zurzach			54,5	180,0	28	24	2
Klingnau	18	17			—
Koblenz	11	11			—
Zuzwil	6,8	36,2	12	12	—
Zuckenriet			4	4	—
Zweisimmen	31,7	97,8	12	12	2
Boltigen			3	3	—
Lenk			5	5	—
St. Stephan			5	4	—
Bestand auf 31. De- zember 1902	15,052,9	193,802,0	46,687	42,276	2288
Bestand auf 31. De- zember 1901	14,659,5	164,658,5	44,203	39,988	—
Vermehrung im Jahr 1902	393,4	29,143,5	2,484	2,288	—

Übersicht der Telephoneinrichtungen nach Kantonen.

Kantone.	Ortschaften mit Telephon.	Zentral- stationen.	Umschalte- stationen.	Gemeinde- stationen.	Abonnenten.	Ein Abonnent auf Einwohner.
Zürich	446	36	30	77	8,210	52
Bern	739	55	88	127	6,026	98
Luzern	144	20	13	9	1,637	89
Uri	13	5	1	1	91	216
Schwyz	62	11	3	2	329	168
Obwalden	16	3	2	—	81	188
Nidwalden	13	2	1	2	64	204
Glarus	35	7	2	5	347	93
Zug	23	1	4	3	230	109
Freiburg	227	9	22	106	791	162
Solothurn	118	7	9	52	704	143
Baselstadt	4	1	1	2	3,620	31
Baselland	70	7	6	33	397	173
Schaffhausen	39	4	6	25	661	63
Appenzell A.-Rh.	46	6	5	1	488	113
Appenzell I.-Rh.	10	1	2	—	53	255
St. Gallen	248	33	18	40	2,882	87
Graubünden	85	14	6	12	886	118
Aargau	243	19	21	64	1,624	127
Thurgau	218	15	17	44	997	114
Tessin	63	10	—	6	527	263
Waadt	445	35	36	199	4,417	64
Wallis	76	14	7	8	326	351
Neuenburg	113	14	9	6	2,378	53
Genf	97	1	12	15	4,510	29
Total	3593	330	321	839	42,276	78
						(der Gesamtbevölkerung)

4. Telephon-Kabelanlagen.

Wie in den Vorjahren geben wir in einer Anzahl Tabellen (III bis VIII) wiederum ein Bild der Entwicklung der unterirdischen Kabelanlagen in den 40 in Betracht fallenden Netzen im Jahre 1902.

Tabelle III gibt Aufschluß über die Bestände an interurbanen und Abonnentenkabeladern in jedem Netze. Gegenüber der Totalvermehrung von 23,164 km. pro 1901 ergibt sich im Berichtsjahre eine solche von 19,341 km. Der Gesamtbestand auf Ende 1902 beträgt 130,674 km.; hiervon gehören in die Kategorie der in Betrieb stehenden Kabel (Tabelle IV) 116,502 km. oder 89,2 %/o, während der Rest von 14,172 km. oder 10,8 %/o in den ausgelegten, aber noch nicht in Betrieb befindlichen Kabeln (Tabelle V) enthalten ist.

In Tabelle IV der in Betrieb stehenden Telephonkabel wird die Gesamtheit der in diesen Kabeln enthaltenen Adern ausgeschieden in solche, die nur dem Telephondienst zugeteilt sind, und solche, welche für Telegraphen- und andere Zwecke dienen; die ersteren sind außerdem in aktive und Reserveadern getrennt. Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, daß auf Ende des Berichtsjahres von der Gesamtadernlänge von 116,502 km. 54,739,4 km. oder 46,9 %/o im aktiven Telephondienst gestanden, 622,5 km. oder 0,6 %/o für Telegraphen- und andere Zwecke benutzt worden sind; während 61,140,1 km. oder 52,5 %/o die Adernreserve darstellt.

Der Tabelle VI ist zu entnehmen, daß pro 1902 die Länge der Rohrleitungen um 3,82 km., diejenige der Zoreskanäle um 79,84 km. zugenommen hat; die bezüglichen Totalbestände auf Ende des Berichtsjahres betragen 90,53 km. und 327,81 km. Die Zahl der Erdkabelüberführungen ist gleichzeitig von 998 auf 1395 gestiegen, entsprechend einer Vermehrung von 397 gegen 281 im Vorjahre. Es muß hier noch beigefügt werden, daß die Differenzen, welche sich aus einem Vergleich der Posten der Rubrik Rohrleitungen mit den entsprechenden des Vorjahres ergeben, in der Hauptsache darauf beruhen, daß in der vorliegenden Zusammenstellung nur die effektiven Rohrlängen aufgenommen worden sind, während in der letztjährigen die Gesamtraeclänge mit Inbegriff der Längen der Einsteigeschächte figurirte.

An Telephonkabeln wurden im Berichtsjahre in Rohrleitungen eingezogen 41,8 km., in Zores- oder in andern Kanälen ausgelegt 117,4 km.

Über das Verhältnis der Gesamtdernlänge der unterirdischen zur Gesamtdrahtlänge der oberirdischen Leitungen in jedem Netze gibt Tabelle VII Aufschluß. Aus Tabelle VIII, welche eine Ausscheidung nach Abonnements enthält, ist sodann ersichtlich, was für ein Teil derselben ausschließlich auf oberirdischem Wege und wie viele dagegen teilweise oder vollständig unterirdisch angeschlossen sind. Die Angaben beider Tabellen repräsentieren den Bestand am 31. Dezember 1902.

Tabelle VII.

Netze.	Gesamtdrahtlänge der oberirdischen und der unterirdischen Leitungen. (Tabellen I. und V.)	Gesamtdern- länge der unterirdischen Leitungen. (Tabelle III.)**	Gesamtdraht- länge der oberirdischen Leitungen.
	km.	km.	km.
Aarau	2,656,3	924,5	1,731,8
Baden	1,261,1	430,3	830,8
Basel	25,799,7	19,595,5	6,204,2
Bern	16,089,2	11,825,8	4,263,4
Biel	3,529,8	2,307,0	1,222,8
Bissone	117,0	60,2	56,8
Burgdorf	801,4	410,5	390,0
Chaux-de-Fonds	3,692,6	3,062,3	630,3
Chur	480,7	46,2	434,5
Davos-Platz	557,6	358,6	199,0
Delsberg	751,2	247,8	503,4
Freiburg	2,153,3	884,8	1,268,5
Genf	26,931,0	22,392,0	4,539,0
Grindelwald	13,2	1,0	11,3
Herisau	632,5	281,0	351,5
Interlaken	909,3	435,6	473,7
Kreuzlingen	447,7	186,8	260,0
Langenthal	714,7	271,8	442,0
Lausanne	9,763,0	6,348,8	3,414,2
Liestal	815,6*	269,4*	546,2
Lugano	2,170,9	1,816,3	354,6
Luzern	6,821,8	4,370,7	2,451,1
Meiringen	83,1	31,2	51,9
Montreux	3,235,1	2,838,1	397,0
Neuenburg	4,243,3	2,965,2	1,278,1
Olten	893,1	281,5	611,6
Rapperswil	460,0	193,4	266,6
Romanshorn	158,8	63,0	95,8
Rorschach	919,1	561,4	357,7
St. Gallen	6,880,0	4,765,3	2,114,7
Schaffhausen	2,922,5	2,046,7	875,8
Schwyz	336,1	183,5	152,6
Solothurn	1,928,2	1,132,7	795,5
Thun	1,433,6	839,9	593,7
Vevey	2,267,6	1,537,2	730,4
Winterthur	4,239,6	2,962,2	1,277,4
Yverdon	1,088,2	259,4	828,8
Zürich	38,865,2	32,515,8	6,349,4

* Nicht inbegriffen das Hauenstein-Kabel mit 107,8 km. Adernlänge.

** Unter Abzug der für das Telegraphennetz und für andere Zwecke verwendeten Adern (vide Tabelle IV).

Netze mit Inbegriff der Umschaltstationen.	Total der Abonnemente	Davon sind angeschlossen	
		durch ganz oder teilweise unterirdische Leitungen	durch rein oberirdische Leitungen
Aarau	410	99	311
Baden	268	123	145
Basel	3791	2096	1695
Bern	2453	1841	612
Biel	701	398	303
Bissone	19	5	14
Burgdorf	198	99	99
Chaux-de-Fonds	984	960	24*
Chur	230	41	189
Davos-Platz	255	151	104
Freiburg	416	206	210
Genf	4510	3300	1210
Grindelwald	20	20	—
Herisau	206	24	182
Interlaken	251	121	130
Kreuzlingen	116	64	52
Langenthal	184	130	54*
Lausanne	1764	1731	33*
Liestal	123	95	28
Lugano	262	226	36
Luzern	1126	900	226
Meiringen	31	31	—
Montreux	514	370	144
Neuenburg	781	373	408
Olten	150	89	61
Rapperswil	84	57	27
Romanshorn	84	26	58
Rorschach	191	39	152
St. Gallen	1503	977	526
Schaffhausen	544	288	256
Schwyz	54	9	45
Solothurn	381	76	305
Thun	304	113	191
Vivis	473	323	150
Winterthur	697	451	246
Zürich	5899	5290	609

* Diese Abonnemente entfallen ausschliesslich auf Umschaltstationen der betr. Hauptnetze.

5. Starkstromanlagen.

Im Berichtsjahr wurden 202 Starkstromvorlagen (gegen 145 im Vorjahr) eingereicht und erledigt. Dieselben betreffen

- 76 Neuanlagen (wovon 21 selbständig),
- 118 Erweiterungen und
- 8 Umänderungen.

Die 76 Neuanlagen bestehen aus:

- 26 Beleuchtungsanlagen, wovon 5 mit Gleich- und 21 mit Wechselstrom,
- 2 Anlagen für Kraftübertragungen mit Wechselstrom,
- 42 Anlagen für Abgabe von Licht- und Kraft, wovon 3 mit Gleich- und 39 mit Wechselstrom,
- 6 elektrische Bahnen, alle mit Gleichstrom.

Außer diesen Vorlagen sind im Berichtsjahr die Pläne einer Anzahl größerer und kleinerer Anlagen, welche aber erst im Bau begriffen sind, eingereicht worden; diese Geschäfte sind somit noch nicht erledigt, und auch bei den vorstehenden Angaben nicht berücksichtigt.

Für elektrische Bahnen wurden folgende Vorlagen behandelt und erledigt:

1. Berner Straßenbahnen:

Strecke Länggasse-Wabern (Umbau für elektrischen Betrieb),

2. Chemins de fer électriques du Jorat:

Strecke Lausanne-Moudon,
Strecke Marin-Savigny.

3. Straßenbahn Basel-Arlesheim-Dornach.

4. Luzerner Straßenbahnen:

Strecke Kriens-Sonnenbergbahnhof,
Strecke Kriens Emmenbrücke.

5. Tramways Neuchâtel:

Strecke Neuchâtel-Cortailod-Boudry (Umbau für elektrischen Betrieb),
Strecke Peseux-Corcelles.

6. Straßenbahn Bremgarten-Dietikon.

7. Freiburg-Murten-Bahn (Umbau für elektrischen Betrieb).

8. Bieler Straßenbahnen (Umbau für elektrischen Betrieb).

9. Basler Straßenbahnen:

- Strecke Elisabethenstrasse,
- „ Margrethenstraße-Güterstraße,
- „ Münchensteinerbrücke-Kantonsgrenze,
- „ Wettsteinstraße,
- „ Güterstraße (Doppelspur),
- „ Zufahrtlinie zum provisorischen Personenbahnhof.

10. Chemins de fer électriques Veveysans:

- Strecke Vevey-Blonay-Chamby,

11. Compagnie Genevoise des Tramways électriques:

- Strecke Quai de la Poste-St. Georges,
- „ Cours de Rive-Vandœuvres-Jussy,
- „ Genève-Chancy,
- „ Genève-St. Julien,
- „ Genève-Ferney,
- „ Versoix Gendarmerie-Montfleuri,
- „ Carouge-Moillesulaz.

Im Berichtsjahr wurden außerdem noch 147 Vorlagen betreffend 198 Kreuzungen und Parallelführungen elektrischer Starkstromleitungen mit Eisenbahnen und den längs derselben verlaufenden Telegraphen- und Telephonlinien behandelt.

Kontrollinspektionen wurden in 144 Ortschaften oder Elektrizitätswerken vorgenommen, wobei die Kreuzungen von Hochspannungsleitungen mit eidgenössischen Telegraphen- und Telephonlinien mit besonderer Aufmerksamkeit berücksichtigt wurden.

6. Apparate.

Auf Ende 1902 standen folgende Telegraphenapparate im Betriebe:

- 973 Morseapparate für Arbeitsstrombetrieb (Vermehrung 13),
- 923 „ „ „ Ruhestrombetrieb (Vermehrung 2),
- 5 Klopfer,
- 69 Hughesapparate,
- 1 Baudot-Zweifachapparat,
- 241 Relais (Verminderung 9),
- 30 Telephonstationen an Stelle von Telegraphenapparaten (Vermehrung 3).

Von den am Schlusse des Berichtsjahres bestehenden 397 Telegraphenleitungen sind mit Arbeitsstromapparaten betrieben 274, mit Ruhestromapparaten 108 und mit Telephonapparaten 15.

Zum Telegraphenbetriebe wurden im ganzen 24,786 Zinkkohlen-, 2773 Callaud- und 929 Barbier-elemente, sowie 5 Akkumulatorenbatterien von je 50 Elementen benützt.

Die Telephonnetze zählen 46,687 Abonnentenstationen (Vermehrung 2484) und 1035 Umschalter in den Zentral- und Umschaltstationen (Vermehrung 6).

Außerhalb der eigentlichen Telephonnetze gelegene unabhängige Telephonverbindungen sind auf Ende des Berichtsjahres 4 mit zusammen 7 Stationen zu verzeichnen.

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

	1902	1901
Morseapparate	161	142
Hughesapparate	16	21
Relais	13	14
Telephonstationen	4016	4042
Umschalter für Zentral- und Umschaltstationen	121	130
Separatglocken (Wecker)	2131	2118

Die Gesamtzahl der an Telegraphen- und Telephonapparaten im Jahr 1902 aufgetretenen Störungen, sowie die darin inbegriffene Zahl der durch Blitz oder Starkstrom herbeigeführten Störungsfälle, sind aus den folgenden Zusammenstellungen ersichtlich:

a. Störungen der Telegraphenapparate.

	Gesamtzahl der Störungen	Davon verursacht durch Blitz	durch Starkstrom
Morseapparat	32	13	—
Hughesapparat	3	—	—
Relais	8	3	—
Telephonstation (an Stelle eines Telegraphenapparates)	1	—	—
Taster	28	1	—
Bussole	18	12	—
Kettenwechsel	10	—	—
Batterie	33	—	—

	Gesamtzahl der Störungen	Davon verursacht durch Blitz	durch Starkstrom
Erdschlüsse in Blitzplatten . .	171	156	—
Unterbrechungen der Leitungs- sicherung	192	177	1
Unterbrechungen der Appa- ratensicherung	162	156	1

b. Störungen der Telephonapparate.

Umschalter (Tableaux, Wechselge- stelle, Multipel, interurbanes Gestell) :	11,503	98	3
Induktor:			
Induktor	1979	71	2
Gabel	1380	—	—
Glocke	1758	62	1
Mikrophon:			
Mikrophon	6367	8	—
Batterie	4711	—	—
Telephon:			
Telephon	1857	9	—
Schnüre	5581	1	—
Separatglocke	915	50	1
Translator	771	240	—
Aufrufbatterie	5	—	—
Polwechsler	26	—	—
Erdschlüsse in Blitzplatten . . .	1449	959	7
Unterbrechungen der Leitungs- sicherung	3242	2208	35
Unterbrechungen der Apparat- sicherung	2839	1672	91

Die atmosphärischen Entladungen auf unsere Anlagen waren im Jahr 1902 weniger zahlreich als im Vorjahr, aber meist von großer Heftigkeit. Stationsbeschädigungen von größerer Tragweite sind nicht vorgekommen, was wohl dem Funktionieren der vorgeschalteten Sicherungsapparate zugeschrieben werden darf.

Infolge Stangenbruches an einer Starkstromlinie und dadurch herbeigeführter Berührung zwischen Hochspannungs- und Telephonleitungen wurde in einer Zentralstation ein Aufsteigkabel erheblich beschädigt.

7. Bureaux.

Im Jahr 1902 wurden neu eröffnet:

- 2 Staats- } Telegraphenbureaux,
- 6 Privat- }
- 20 Gemeindetelephonstationen mit Telegraphendienst,
- 2 Aufgabebureaux,
- 6 Telephonzentralstationen III. Klasse,
- 7 Telephonumschaltstationen.

Aufgehoben wurden:

- 7 Telegraphenbureaux (inklusive 2 Sommerbureaux),
- 5 Gemeindetelephonstationen mit Telegraphendienst,
- 1 Aufgabebureau.

Umgewandelt wurden:

- 6 Telegraphenbureaux in Gemeindetelephonstationen,
- 1 Bahn- in ein Staatstelegraphenbureau,
- 1 Aufgabe- in ein Filialtelegraphenbureau,
- 1 Telegraphen- und Telephonbureau III. Klasse in ein solches II. Klasse (Herisau),
- 1 Telephonbureau II. Klasse, unter Abtrennung vom Telegraphen, in ein solches I. Klasse (Montreux).

Im Vergleich zum Vorjahre ergeben sich folgende Bureauzahlen:

Telegraph	Bestand Ende 1901	Ver- mehrung	Ver- minderung	Bestand Ende 1902
Bureaux I. Klasse	16	—	—	16
„ II. „	43	1	—	44
„ III. „	1096	5	12	1089
Sommerbureaux	82	5	2	85
Eisenbahnbureaux	65	—	1	64
Gemeindetelephon- stationen mit Tele- graphendienst	818	26	5	839
Total der Telegraphen- bureaux	2120	37	20	2137
Aufgabebureaux	78	2	2	78
	2198	39	22	2215

Telephon	Bestand Ende 1901	Ver- mehrung	Ver- minderung	Bestand Ende 1902
Zentralstationen I. Klasse .	14	1	—	15
„ II. „ .	42	1	1	42
„ III. „ .	268	6	1	273
Umschaltstationen	314	7	—	321
	<u>638</u>	<u>15</u>	<u>2</u>	<u>651</u>

Mit Bezug auf ihre Dienststunden verteilen sich die Bureaux wie folgt:

	Telegraph	Telephon
Mit permanentem Dienst	5	19
Mit verlängertem Tagdienst	11	—
Mit vollem Tagdienst	163	187
Mit beschränktem Tagdienst	2036	445
	<u>2215</u>	<u>651</u>

8. Personal.

Im Laufe des Berichtsjahres sind im Personalbestand der Telegraphenverwaltung folgende Mutationen eingetreten:

	Freiwillige Rücktritte	Abberufungen (resp. Demission auf Einladung der Ver- waltung hin)	Todes- fälle
Zentralverwaltung	—	—	2
Telegraphenbureaux I. und II. Klasse	1	1	7
Telegraphenbureaux III. Kl. Gemeindetelephonstationen .	32	3	17
Telephonnetze I. u. II. Klasse	45	—	8
Bedienstete	32	1	2
	<u>110</u>	<u>5</u>	<u>36</u>

Es stand im Dienste der Verwaltung:

	Ende 1901	Ende 1902	
an definitivem Personal	3474	3521	+ 47
an provisorischem Personal	328	300	— 28
Total	<u>3802</u>	<u>3821</u>	<u>+ 19</u>

Dieses Personal setzt sich folgendermaßen zusammen:

I. Zentralverwaltung.

Beamte	81
Bureaudiener	2
	Total 83

(Ende 1901: 84 = Verminderung 1.)

II. Kreisverwaltungen.

1. Telegraph.

a. Kreisinspektionen.

Inspektoren und Adjunkte 13

(Ende 1900 ebenfalls 13.)

b. Bureaux I. und II. Klasse.

Bureauchefs	59
Dienstchefs	20
Telegraphisten { männlich	303
{ weiblich	43
Depeschenträger	146
	Total 571

(Ende 1901: 574 = Verminderung 3.)

c. Bureaux III. Klasse.

Bedient durch:

Postbeamte { männlich	544
{ weiblich	254
Privatbeamte { männlich	146
{ weiblich	228
Eisenbahnbeamte	64
	Total 1236

(Ende 1901: 1241 = Verminderung 5.)

Von den Inhabern der Telegraphenbureaux III. Klasse besorgten 262 Post- und 181 Privatbeamte gleichzeitig auch den Dienst als Telephonisten von Zentralstationen III. Klasse und Umschaltstationen.

d. Gemeindetelephonstationen.

(Mit Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Postbeamte	{	männlich	154
		weiblich	59
Privatbeamte	{	männlich	493
		weiblich	133
Total			<u>839</u>

(Ende 1901: 818 = Vermehrung 21.)

e. Aufgabebureaux.

Bedient durch:

Postbeamte	14	
Privatbeamte	—	
Eisenbahnbeamte	67	
Total		<u>81</u>

(Ende 1901: 82 = Verminderung 1.)

2. Telephon.*a. Zentralstationen I. und II. Klasse.*

Telephonchefs I. Klasse	15	
Gehülfen	75	
Ausläufer	3	
Telephonistinnen	455	
Total		<u>548</u>

(Ende 1901: 547 = Vermehrung 1.)

Die Zahl der Telegraphenbeamten, welche gleichzeitig Telephonnetze überwachen, beläuft sich auf 42; dieselben sind nur in ihrer Eigenschaft als Bureauvorstände oder Telegraphisten aufgeführt und erscheinen somit nicht unter dem Telephonpersonal, obwohl der Telephondienst sie vorzugsweise in Anspruch nimmt.

b. Zentralstationen III. Klasse.

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Postbeamte	9
Privatbeamte	4
	Total 13

(Ende 1901: 12 = Vermehrung 1.)

c. Umschaltstationen.

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Postbeamte	50
Privatbeamte	87
	Total 137

(Ende 1901: 103 = Vermehrung 34, mit Inbegriff derjenigen Umschaltstationsinhaber, welche direkt von den Abonnenten entschädigt werden.)

III. Provisorisches Personal.

Im Berichtsjahr wurden keine neuen Lehrlinge aufgenommen. Die Verwaltung verfügte über folgendes provisorisches Personal:

- 1 Gehülfe bei der Direktion;
- 67 patentierte männliche Telegraphengehülfen;
- 6 " weibliche " "
- 33 unpatentierte weibliche Telegraphengehülfen;
- 32 Telegraphenlehrlinge;
- 19 Hilfsboten;
- 141 Reservetelephonistinnen;
- 1 Telephonlehrtochter.

Total 300 gegenüber 328 im Jahre 1901.

Bussen und Beschwerden.

Die den Beamten und Angestellten im Laufe des Berichtsjahres erteilten Ordnungsbußen haben die Zahl von 787 erreicht, somit gegenüber dem Vorjahre um 69 Fälle abgenommen. Der

Gesamtbetrag der Bußen beläuft sich auf Fr. 1467.50 und wurde vorschriftsgemäß zu gunsten des schweizerischen Lebensversicherungsvereins der Beamten und Angestellten an die eidgenössische Staatskasse abgeliefert.

Beschwerden über Verletzung des Telegraphen- und Telephonheimnisses sind der Verwaltung im Berichtsjahr keine zugegangen.

9. Beziehungen zum Auslande.

Im Jahre 1902 wurden folgende Verbindungen mit dem Ausland eröffnet:

Eine direkte Telegraphenleitung Zürich-Paris den 16. Dezember;
die Telephonverbindungen

Brugg-Waldshut	den	1. Dezember;
Laufenburg-Klein-Laufenburg	„	20. November;
Schaffhausen-Singen	„	1. Dezember;
Chiasso-Como	„	15. August;
Lugano-Mailand	„	1. November.

Der Eröffnung der beiden letztgenannten Linien vorgängig, wurde mit der italienischen Verwaltung unterm 14. Juni behufs Regelung der gegenseitigen telephonischen Beziehungen und Festsetzung der Taxen ein provisorisches Abkommen abgeschlossen. Die Taxe für das einfache Gespräch beträgt im engeren Grenzverkehr (bis 25 km. direkte Entfernung) 60 Cts., im weiteren Grenzverkehr (bis 130 km. effektive Linienlänge) Fr. 1.20, und im weiteren Verkehr zwischen der übrigen Schweiz und den nördlichen Provinzen Italiens Fr. 2. Von diesen drei Taxen kommt jeder der beiden Verwaltungen die Hälfte zu; dagegen ist für eine weitere (südliche) Zone, die aber für den telephonischen Verkehr einstweilen außer Betracht fällt, der italienische Anteil auf Fr. 1.50 und die Gesamttaxe somit auf Fr. 2.50 erhöht.

Zurzeit ist der Verkehr nur mit Como, Mailand, Bergamo und Novara möglich, und zwar ist derselbe noch in der Weise beschränkt, daß Gespräche nur mit solchen Abonnenten dieser Netze geführt werden können, die für die Benutzung der interurbanen Verbindungen eine besondere Jahresgebühr bezahlen. Es steht zu hoffen, daß es der italienischen Verwaltung gelingen möge, diese den Ertrag der Linien beeinträchtigende Verkehrsbeschränkung durch ein Abkommen mit den betreffenden Privatgesellschaften recht bald zu beseitigen.

Über die Ausdehnung des Telephonverkehrs zwischen den schweizerischen Netzen einerseits, Bregenz und Lindau (über St. Gallen-Bregenz) andererseits sind mit den beteiligten Verwaltungen Verhandlungen gepflogen worden, die leider im Berichtsjahr nicht zum Abschluß gelangten.

Die wiederholt verschobene, internationale Telegraphenkonferenz in London soll nun definitiv im Jahre 1903 stattfinden, und es wurde deren Eröffnung auf den 26. Mai festgesetzt.

Dem Berichte des internationalen Bureaus der Telegraphenverwaltungen über seine Geschäftsführung im Jahre 1902, welcher zur Verfügung der Bundesversammlung steht, entnehmen wir folgende Angaben:

Die Ausgaben des Bureaus belaufen sich auf Fr. 122,005. 11, die Einnahmen auf Fr. 45,359. 11, so daß den Verwaltungen ein Ausfall von Fr. 76,626 zu decken bleibt, an welchen die Schweiz Fr. 1320 beizutragen hat.

Infolge Hinzukommens der Insel Kreta und der Republik Uruguay stellt sich die Zahl der dem Telegraphenvertrage von St. Petersburg beigetretenen Staaten auf 48, gegenüber 46 im Vorjahre. Dieselben weisen einen Gesamtflächeninhalt von 63,162,084 Quadratkilometern und eine Gesamtbevölkerung von 896,841,254 Einwohnern auf.

Die Zahl der dem Vertrag beigetretenen Privatgesellschaften ist unverändert auf 17 geblieben. Daneben bestehen noch eine Anzahl Gesellschaften, welche zwar dem Vertrag nicht förmlich beigetreten sind, sich jedoch im allgemeinen an die Bestimmungen des internationalen Dienstreglements halten und mit dem internationalen Bureau in regelmäßiger Korrespondenz stehen.

10. Telegraphischer und telephonischer Verkehr.

Wie in frühern Jahren folgen hiernach:

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

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

Vergleichende Übersicht der Telegrammzahlen pro 1901 und 1902.

Monat.	Beförderte interne Telegramme.		Beförderte und empfangene interna- tionale Telegramme.		Transittelegramme.		Total.	
	1901.	1902.	1901.	1902	1901.	1902.	1901.	1902.
Januar . . .	90,049	86,371	113,438	121,909	56,684	59,923	260,171	268,203
Februar . . .	83,401	79,622	104,301	111,862	51,875	59,881	239,577	251,365
März	101,537	97,317	125,855	125,931	62,801	61,500	290,193	284,748
April	111,102	113,772	129,851	139,018	58,079	64,987	299,032	317,777
Mai	125,214	115,328	138,319	138,649	55,418	59,826	318,951	313,803
Juni	133,438	123,506	139,826	140,894	48,530	59,588	321,794	323,988
Juli	174,656	168,617	186,153	189,508	54,468	58,445	415,277	416,570
August	212,912	201,626	228,218	231,496	56,828	56,154	497,958	489,276
September . .	161,530	158,494	168,982	187,453	59,074	63,810	389,586	409,757
Oktober	133,614	139,106	146,133	161,661	64,606	70,457	344,353	371,224
November . . .	96,801	98,987	120,181	127,761	58,488	64,811	275,470	291,559
Dezember . . .	90,812	91,349	117,925	123,547	53,895	57,777	262,632	272,673
Total	1,515,066	1,474,095	1,719,182	1,799,689	680,746	737,159	3,914,994	4,010,943
Vermehrung .	—	—	—	80,507	—	56,413	—	95,949
Verminderung	—	40,971	—	—	—	—	—	—
	—	2,70 %	—	4,68 %	—	8,28 %	—	2,45 %

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

Länder.	Ausgang.		Eingang.		Total der angewechselten Telegramme.	
	1901.	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.
Europa.						
Deutschland	290,358	295,761	278,874	293,345	569,232	589,106
Frankreich	227,053	240,180	240,418	255,839	467,471	496,019
Italien	102,484	106,095	103,096	108,685	205,580	214,780
Österreich	65,351	74,110	64,823	74,599	130,174	148,709
Großbritannien . .	56,343	58,061	71,272	61,718	127,615	119,779
Rußland	21,031	21,289	23,414	23,369	44,445	44,658
Belgien	22,084	21,726	21,720	22,397	43,804	44,123
Niederlande	11,289	11,141	10,797	10,896	22,086	22,037
Spanien	7,519	8,835	7,379	8,110	14,898	16,945
Rumänien, Serbien, Bosnien, Herzego- wina, Montenegro	4,455	5,763	5,195	5,892	9,650	11,655
Schweden	1,796	1,957	2,103	2,097	3,899	4,054
Europäische Türkei	1,291	1,683	1,366	1,647	2,657	3,330
Dänemark	1,382	1,184	1,377	1,306	2,759	2,490
Portugal	1,102	1,352	1,320	1,256	2,422	2,608
Bulgarien	787	1,114	805	1,046	1,592	2,160
Norwegen	834	859	1,060	1,000	1,894	1,859
Griechenland	697	798	711	742	1,408	1,540
Luxemburg	639	664	597	562	1,236	1,226
Gibraltar und Malta	283	320	218	307	501	627
Amerika.						
Nordamerika	15,921	17,863	19,954	21,370	35,875	39,233
Südamerika	706	788	954	991	1,660	1,779
Centralamerika . . .	147	123	150	158	297	281
Asien.						
Britisch Indien . . .	2,340	2,736	2,688	3,334	5,028	6,070
China	1,189	1,246	1,508	1,667	2,697	2,913
Asiatische Türkei	1,274	1,378	1,307	1,445	2,581	2,823
Japan	1,074	961	1,435	1,400	2,509	2,361
Philippinen	113	156	236	260	349	416
Niederl. Indien . . .	91	71	104	99	195	170
Übrige Länder	388	506	490	541	878	1,047
Afrika.						
Ägypten	3,152	3,335	4,169	4,623	7,321	7,958
Algier und Tunis . .	2,486	2,628	2,984	3,076	5,470	5,704
Übrige Länder	357	416	329	505	686	921
Australien.						
Australien, Neukale- donien, Neuseeland und Tasmanien	148	154	165	154	313	308
Total	846,164	885,253	873,018	914,436	1,719,182	1,799,689

	Total der Telegramme im Jahre 1902.	Durch- schnitt per Tag.
Zürich	631,337	1730
Basel	422,430	1157
Genf	343,591	941
Bern	197,839	542
Luzern	152,412	418
Lausanne	133,964	367
St. Gallen	126,711	347
Winterthur	111,920	307
Lugano	61,519	168
St. Moritz, Graubünden (Dorf und Bad)	55,612	152
Neuenburg	51,753	142
Interlaken	46,210	127
Chaux-de-Fonds	45,308	124
Chur	45,110	123
Montreux	40,608	111
Biel	39,737	109
Davos-Platz	39,597	108
Vivis	34,701	95
Freiburg	30,155	83
Schaffhausen	29,958	82
Bellenz	25,744	70
Rorschach	24,129	66
Baden	23,575	64
Thun	23,539	64
Aarau	20,932	57
Locarno	19,999	55
Solothurn	19,445	53

Überdies finden sich:

5 Ortschaften mit	41—50	Telegrammen	per Tag,			
13	„	„	31—40	„	„	„
32	„	„	21—30	„	„	„
58	„	„	11—20	„	„	„
871	„	„	1—10	„	„	„
1027	„	„	weniger als 1	Telegramm	per Tag.	

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

	Interne.		Internationale.	
	1901.	1902.	1901.	1902.
Staatstelegramme . . .	1,48	1,39	0,25	0,28
Börsennachrichten . . .	2,16	2,22	7,33	7,70
Handelstelegramme . . .	31,23	30,37	48,17	48,56
Privatangelegenheiten . . .	64,54	65,37	43,54	42,80
Zeitungsnachrichten . . .	0,59	0,65	0,71	0,66
	100,00	100,00	100,00	100,00

Die in dieser Ausscheidung nicht inbegriffenen Diensttelegramme erreichen die Zahl von 169,679, wovon 63,1 % auf den Post- und 36,9 % auf den Telegraphendienst fallen.

Die Klassifikation der Telegramme nach den eventuellen Angaben ergibt folgendes Prozentverhältnis:

	Interne.		Internationale.	
	1901.	1902.	1901.	1902.
Ohne besondere Angaben . . .	80,15	80,17	93,10	93,61
Mit bezahlter Antwort . . .	8,73	8,52	3,20	3,12
Bezahlte Antworten . . .	7,84	7,91	2,83	2,54
Mit „Expressen bezahlt“ . . .	1,74	1,87	0,14	0,12
Mit „Expressen“	0,45	0,44	0,09	0,04
Rekommandierte	0,01	0,01	—	—
Kollationierte	—	—	0,01	0,01
Chiffrierte	—	—	0,04	0,04
Mit Empfangsanzeige . . .	0,02	0,01	0,02	0,02
Nachzusendende	0,39	0,33	0,14	0,08
Mit mehreren Adressen . . .	0,81	0,82	0,35	0,35
Per Post zu bestellende . . .	0,06	0,10	0,02	0,03
Offene Zustellung	—	0,01	0,01	—
Während der Nachtzeit zu bestellende	0,11	0,09	—	—
Mit mehreren Angaben . . .	0,19	0,22	0,05	0,04
	100,00	100,00	100,00	100,00

Die Klassifikation nach der Wortzahl ergibt folgendes Prozentverhältnis:

Wortzahl.	Interne.		Internationale.	
	1901.	1902.	1901.	1902.
3	0,19	0,13	1,69	2,20
4	0,96	0,87	3,21	3,24
5	1,36	1,44	5,01	5,20
6	4,39	4,68	6,26	6,27
7	5,29	5,43	7,07	7,30
8	9,80	10,12	8,20	8,36
9	8,64	8,51	8,73	8,71
10	13,02	12,97	9,51	9,80
11	7,31	7,26	7,46	7,31
12	8,67	8,75	6,54	6,49
13	5,53	5,54	5,61	5,46
14	5,96	5,78	5,09	4,79
15	4,06	4,06	4,15	3,96
16	4,86	4,43	3,37	3,26
17	2,93	3,02	2,87	2,68
18	2,95	3,09	2,32	2,46
19	2,17	1,97	1,98	1,96
20	2,17	2,12	1,72	1,74
21—30	7,52	7,18	6,68	6,48
über 30	2,72	2,65	2,53	2,33
	100,00	100,00	100,00	100,00
Durchschnittswortzahl	13,43	13,33	12,46	12,26

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

Interne abgehende Telegramme . .	1,474,095	
„ ankommende Telegramme . .	1,478,474	
		2,952,569
Internationale abgehende Telegramme	885,253	
„ ankommende	914,436	
		1,799,689
Übertrag	4,752,258	

	Übertrag	4,752,258
Amtliche abgehende Telegramme	169,679	
„ ankommende Telegramme	154,412	
		<u>324,091</u>
		5,076,349
Interne übertelegraphierte		4,733,674
Internationale Transitelegramme (Auswechslungsverkehr)		3,928,078
	Total der Telegramme	<u>13,738,101</u>

	Anzahl der			Durchschnitt per Beamten und per Tag
	Bureaux.	Telegramme.	Arbeitstage.	
Bureaux I. Klasse	16	9,188,788	108,484	84,7
„ II. „	44	1,489,848	35,221	42,3
„ III. „	2077	3,059,465	750,622	4,07
	<u>2137</u>	<u>13,738,101</u>	<u>894,327</u>	<u>15,3</u>

Der Durchschnitt per Arbeitstag ist somit gegenüber dem Vorjahre auf den Bureaux I. Klasse um 2,7 gestiegen, dagegen auf den Bureaux II. Klasse um 0,3 und auf den Bureaux III. Klasse um 0,13 gesunken.

Die der Verwaltung wegen Verlust, Verspätung oder Verstümmelung von Telegrammen zugekommenen Reklamationen erreichen die Zahl von 1601, wovon 524 durch die Zentralverwaltung und 1077 durch die Kreisinspektionen erledigt wurden.

Davon fallen auf den internen Verkehr 354, von denen 112 als unbegründet abgelehnt wurden, während 239 zu Disziplinarverfügungen und Taxrückerstattungen Anlaß gaben. Drei Fälle blieben auf Jahresende unerledigt. Die Summe der Rückerstattungen im internen Verkehr beläuft sich in 146 Fällen zusammen auf Fr. 119. 45.

Auf den internationalen Verkehr fallen 1181 Reklamationen, wovon sich 979 als begründet erwiesen, während 158 abgelehnt wurden. 44 Fälle blieben auf Jahresende unerledigt.

Im Transitverkehr betrug die Zahl der Reklamationen 66, wovon 61 anerkannt und 3 abgelehnt wurden, während 2 auf Jahresende unerledigt blieben.

In 881 den internationalen und den Transitverkehr betreffenden Fällen fanden Taxrückerstattungen im Betrage von Fr. 22,837. 40 statt, an welchen sich die Schweiz mit Fr. 21,849. 98 zu beteiligen hatte. Diese hohe Anteilsumme der Schweiz erklärt sich daraus, daß darin 636 Fälle von Taxrückerstattungen für Berichtigungstelegramme (taxierte Diensttelegramme) inbegriffen sind, mit einem Gesamtbetrage von Fr. 21,629. 55. Da die Taxen solcher Telegramme, gemäß den Bestimmungen des internationalen Reglements, nicht an das Ausland vergütet werden, so sind dieselben im Rückerstattungsfall auch ganz von der Schweiz zu tragen. Das Total der auf die Schweiz entfallenden übrigen Taxrückerstattungen beträgt somit Fr. 220. 43.

Der telephonische Verkehr erzeugt im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

	1901	1902	Ver- mehrung	Ver- minderung
Lokalgespräche . .	21,935,222	23,242,737	1,307,515	—
Interurbane Gespräche:				
I. 1—50 km. . .	3,828,338	4,079,560	251,222	—
II. über 50—100 km.	728,597	808,242	79,645	—
III. über 100 km. .	178,224	205,396	27,172	—
	4,735,159	5,093,198	358,039	—
Internationale Gespräche:				
Ausgang	42,966	54,454	11,488	—
Eingang	52,937	67,781	14,844	—
	95,903	122,235	26,332	—
Phonogramme . .	3,711	3,904	193	—
Vermittelte Telegramme	233,002	239,546	6,544	—
Total aller Vermittlungen	27,002,997	28,701,620	1,698,623	—

Die Vermehrung beträgt bei den Lokalgesprächen 5,96 %, bei den interurbanen Gesprächen 7,56 % und bei den internationalen Gesprächen 27,46 %.

Bei den Phonogrammen zeigt sich eine Vermehrung von 5,20 % und bei den Telegrammvermittlungen eine Vermehrung von 2,81 %.

Von den interurbanen Gesprächen fallen 80,10 % in die erste, 15,87 % in die zweite und 4,03 % in die dritte Zone.

Gegenüber dem Vorjahre haben die Gespräche in der ersten Zone um 6,56 %, in der zweiten um 10,93 % und in der dritten um 15,25 % zugenommen.

Der in obigen Zahlen inbegriffene Gesprächsverkehr der ausschließlich für den öffentlichen Dienst errichteten 103 Sprechstationen betrug im Jahre 1902:

Lokalgespräche	199,363
Interurbane Gespräche	127,700

Im ganzen 327,063

oder durchschnittlich per Sprechstation 3175 Gespräche.

Die durchschnittliche Zahl der Lokalgespräche — nach der Gesamtzahl der mit einer Zentralstation verbundenen Abonnenten berechnet — beträgt 552, gegenüber 550 im Vorjahre, diejenige der interurbanen Gespräche (inklusive die internationalen) 122 gegenüber 120 im Jahre 1901. Die durchschnittliche Gesprächszahl überhaupt (lokale, interurbane und internationale) stellt sich per Abonnent auf 674 (1901 = 670).

Die nachfolgende Zusammenstellung zeigt für die wichtigeren Netze die höchste, niedrigste und die durchschnittliche Zahl der von einzelnen Abonnenten während des ganzen Jahres geführten lokalen und interurbanen Gespräche, sowie den Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche.

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten.			Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche.
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl	
Bern 25,701	Genf 0	Zürich 928	Zürich 15,013
St. Gallen . . . 18,773	Basel 0	Montreux 862	Genf 9,164
Zürich 17,938	Biel 0	Basel 861	Basel 8,943
Basel 16,635	Solothurn 0	St. Gallen 812	Bern 5,039
Winterthur . . . 15,119	Neuenburg 1	Davos-Platz . . . 804	Lausanne 3,695
Genf 12,581	St. Moritz-Dorf . 1	Lausanne 765	St. Gallen 3,345
Lausanne 11,883	Luzern 2	Bern 750	Luzern 2,309
Montreux 10,499	St. Gallen 7	Luzern 749	Chaux-de-Fonds 1,952
Neuenburg . . . 10,426	Chiasso 8	Genf 741	Biel 1,310
Luzern 10,381	Morges 9	Chaux-de-Fonds 724	Neuenburg 1,263
Davos-Platz . . . 8,618	Sitten 9	St. Moritz-Dorf . 708	Montreux 1,213
Baden 8,409	Montreux 10	Baden 693	Winterthur 1,207
Thun 7,538	Freiburg 10	Schaffhausen . . 692	Schaffhausen . . . 1,031
Freiburg 6,828	Lugano 11	Solothurn 684	Vivis 726
Aarau 6,613	Bellinzona 11	Biel 682	Aarau 717
Solothurn 5,913	Zürich 12	Aarau 639	Solothurn 714
Zofingen 5,652	Winterthur 14	Winterthur 632	Freiburg 679
Olten 5,606	Glarus 14	Delsberg 621	Davos-Platz 562
Rorschach 5,573	Brig 16	Altdorf 607	Baden 509

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten.			Tagesdurchschnitt- aller taxierten Gespräche.	
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl		
Schaffhausen	5,570	Vivis 19	Freiburg 596	Thun 486
Chaux-de-Fonds	5,556	Uster 19	Neuenburg 590	Interlaken 410
Zug	5,383	Burgdorf 23	Thun 584	Zug 362
Interlaken	5,354	Wil (St. Gallen) 24	Herisau 581	Lugano 348
Biel	5,105	Pruntrut 24	Zug 575	Glarus 346
St. Moritz-Dorf	4,775	Chur 28	Uster 574	Locle 335
Chur	4,620	Frauenfeld 29	Interlaken 572	St. Moritz-Dorf 332
Burgdorf	4,357	Herisau 29	Langenthal 565	Chur 330
Vivis	4,313	Bulle 29	Vivis 560	Herisau 328
Wil (St. Gallen)	3,930	Bern 30	Nyon 557	Rorschach 291
Lugano	3,769	Lausanne 32	Rorschach 556	Nyon 290
Langenthal	3,547	Aarau 33	Wil (St. Gallen) 554	Frauenfeld 285
Glarus	3,480	Romanshorn 33	Yverdon 540	Langenthal 285
Uster	3,271	St. Immer 33	Bulle 539	Yverdon 283
Yverdon	3,173	Schaffhausen 35	Vallorbe 539	Burgdorf 280
St. Immer	3,087	Chaux-de-Fonds 37	St. Immer 526	Pruntrut 247
Aigle	3,055	Zug 39	Chur 524	Morges 245
Frauenfeld	2,945	Langnau 40	Pruntrut 521	Wil (St. Gallen) 220
Herisau	2,741	Brugg 42	Ragaz 520	Olten 203

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten.			Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche.				
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl					
Delsberg	2,697	Rorschach	48	Aigle	518	Brugg	198
Brugg	2,552	Baden	50	Burgdorf	517	St. Immer	192
Morges	2,493	Yverdon	52	Brugg	514	Delsberg	191
Liestal	2,492	Olten	53	Morges	510	Bulle	183
Locle	2,441	Locle	55	Locle	505	Zofingen	175
Nyon	2,404	Zofingen	55	Zofingen	502	Liestal	162
Ragaz	2,288	Rapperswil	57	Olten	495	Uster	162
Pruntrut	2,280	Interlaken	59	Lugano	485	Ragaz	161
Altdorf	2,271	Thun	60	Glarus	485	Aigle	108
Bulle	2,149	Langenthal	60	Liestal	481	Langnau	106
Chiasso	1,992	Nyon	62	Frauenfeld	434	Rapperswil	97
Rapperswil	1,981	Aigle	64	Rapperswil	420	Altdorf	91
Vallorbe	1,879	Ragaz	69	Martigny-Ville	413	Romanshorn	83
Bellinzona	1,871	Delsberg	70	Langnau	368	Vallorbe	81
Romanshorn	1,699	Liestal	83	Chiasso	361	Sitten	80
Sitten	1,472	Davos-Platz	92	Romanshorn	360	Bellinzona	46
Langnau	1,408	Martigny-Ville	95	Sitten	316	Martigny-Ville	45
Brig	1,216	Vallorbe	114	Bellinzona	310	Chiasso	43
Martigny-Ville	1,084	Altdorf	140	Brig	262	Brig	22

Die Klassifikation sämtlicher Netze nach dem Tagesdurchschnitt der taxierten Gespräche erzeugt:

4 Netze mit über 5000 taxierten Gesprächen per Tag							
2	"	"	2501—5000	"	"	"	"
7	"	"	1001—2500	"	"	"	"
6	"	"	501—1000	"	"	"	"
15	"	"	251— 500	"	"	"	"
31	"	"	101— 250	"	"	"	"
26	"	"	76— 100	"	"	"	"
29	"	"	51— 75	"	"	"	"
81	"	"	26— 50	"	"	"	"
129	"	"	1— 25	"	"	"	"

Eine Gruppierung der Telephonabonnenten nach dem Gesprächsverkehr, wobei nur diejenigen Abonnemente berücksichtigt sind, welche das ganze Jahr hindurch bestanden haben, ergibt folgende Ziffern:

Lokalverkehr		Interurbaner Verkehr	
Zahl der Gespräche per Jahr	Zahl der Abonnenten	Zahl der Gespräche per Jahr	Zahl der Abonnenten
0	17	0	859
1— 100	3,998	1— 50	16,490
101— 200	5,653	51— 100	7,159
201— 300	5,387	101— 150	4,229
301— 400	4,537	151— 200	2,695
401— 500	3,819	201— 250	1,817
501— 600	2,898	251— 300	1,319
601— 700	2,454	301— 350	872
701— 800	1,778	351— 400	649
801— 900	1,473	401— 450	463
901— 1,000	1,087	451— 500	373
1,001— 1,100	916	501— 550	263
1,101— 1,200	712	551— 600	213
1,201— 1,300	545	601— 650	165
1,301— 1,400	473	651— 700	135
1,401— 1,500	360	701— 750	105
1,501— 1,600	349	751— 800	73
1,601— 1,700	234	801— 850	76
1,701— 1,800	204	851— 900	54
1,801— 1,900	180	901— 950	59
1,901— 2,000	167	951— 1,000	47
2,001— 2,500	500	1,001— 1,250	153
2,501— 3,000	251	1,251— 1,500	64
3,001— 3,500	169	1,501— 1,750	45
3,501— 4,000	89	1,751— 2,000	28
4,001— 5,000	100	2,001— 2,500	34
über 5,000	135	über 2,500	46

Über den Gesprächsverkehr der einzelnen schweizerischen Telephonnetze im Berichtsjahre gibt die nachfolgende Tabelle Aufschluß:

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Aadorf-Elgg	6,385	7,603	9,605	17,208	23,593
Aarau	197,221	64,581	60,108	124,689	321,910
Aarberg	20,616	11,000	12,275	23,275	43,891
Aarburg	10,404	8,826	10,936	19,762	30,166
Adelboden	725	3,632	2,992	6,624	7,349
Adliswil	5,345	8,651	10,107	18,758	24,103
Affoltern a/Albis	16,734	15,547	16,095	31,642	48,376
Aigle	22,592	16,771	19,016	35,787	58,379
Altdorf	21,252	12,095	8,994	21,089	42,341
Altstätten (St. Gallen)	8,948	11,793	12,233	24,026	32,974
Amriswil	9,755	10,957	9,947	20,904	30,659
Amsteg-Silenen	509	1,303	1,242	2,545	3,054
Andelfingen	9,240	7,627	8,870	16,497	25,737
Andermatt	1,227	2,564	2,232	4,796	6,023
Appenzell	15,225	10,689	7,903	18,592	33,817
Arbon	15,926	25,474	21,942	47,416	63,342
Ardon	255	1,457	1,143	2,600	2,855
Arosa	27,135	7,851	6,160	14,011	41,146
Arth	14,469	11,651	11,640	23,291	37,760
Äschi	662	2,518	1,947	4,465	5,127
Au (St. Gallen)	12,775	15,480	13,626	29,106	41,881
Aubonne	9,818	11,433	11,591	23,024	32,842
Avenches	8,733	8,811	19,385	28,196	36,929
Azmoos	4,298	4,352	3,978	8,330	12,628
Baden	133,999	51,695	47,430	99,125	233,124
Balsthal	12,770	10,129	9,185	19,314	32,084
Balterswil	5,959	5,413	5,435	10,848	16,807
Bäretswil	2,247	2,722	2,811	5,533	7,780
Basel	3,064,603	199,740	202,901	402,641	3,467,244
Bassecourt	4,603	5,787	4,613	10,400	15,003
Bätterkinden	5,583	5,534	5,964	11,498	17,081
Bauma	5,898	5,523	4,527	10,050	15,948
Bazenhaid	6,430	7,432	5,876	13,308	19,738
Beckenried	1,674	5,320	3,315	8,635	10,309
Bellenz	7,762	8,996	8,966	17,962	25,724
Bern	1,587,427	251,871	229,670	481,541	2,068,968
Bex	23,607	13,603	11,668	25,271	48,878
Biasca (21. VI. 1902)	253	1,094	784	1,878	2,131

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Biel	392,361	85,724	73,783	159,507	551,868
Bière	2,015	3,124	4,770	7,894	9,909
Bischofszell	6,714	12,283	10,544	22,827	29,541
Bissone	1,143	2,544	2,449	4,993	6,136
Boudry	3,613	7,231	6,936	14,167	17,780
Bremgarten(Aargau)	13,593	12,588	10,800	23,388	36,981
Brenets, les	5,247	4,137	3,793	7,930	13,177
Brienz	2,311	4,304	3,873	8,177	10,488
Brig	3,914	4,199	2,766	6,965	10,879
Brissago(22.XII.1902)	25	22	15	37	62
Brugg	47,483	24,977	22,438	47,415	94,898
Brunnen	9,655	12,242	12,106	24,348	34,003
Bubikon	1,540	2,699	2,276	4,975	6,515
Buchs (St. Gallen)	28,586	17,951	16,241	34,192	62,778
Bülach	12,072	12,287	12,447	24,734	36,806
Bulle	48,540	18,253	18,843	37,096	85,636
Büren a/Aare	8,844	8,425	8,217	16,642	25,486
Burgdorf	68,427	33,899	33,860	67,759	136,186
Bütschwil	3,749	6,950	6,341	13,291	17,040
Cernier	20,704	11,224	13,150	24,374	45,078
Château-d'Oex	5,833	3,889	3,090	6,979	12,812
Châtel-St. Denis	2,912	5,006	5,432	10,438	13,350
Chaux-de-Fonds, la	622,893	89,558	92,638	182,196	805,089
Chesières	459	3,609	3,600	7,209	7,668
Chiasso	8,100	7,411	5,456	12,867	20,967
Chur	84,635	35,856	39,374	75,230	159,865
Churwalden	2,577	3,231	3,235	6,466	9,043
Colombier	9,738	13,041	13,226	26,267	36,005
Concise	1,324	2,160	2,136	4,296	5,620
Coppet	1,701	8,488	7,521	16,009	17,710
Cossonay	24,632	12,381	13,857	26,238	50,870
Couvét	3,422	7,736	7,738	15,474	18,896
Cully	3,518	5,579	5,087	10,666	14,184
Davos-Platz	189,943	15,047	12,661	27,708	217,651
Degersheim	1,020	6,422	5,556	11,978	12,998
Delsberg	47,719	23,118	17,335	40,453	88,172
Dielsdorf	13,807	9,036	9,945	18,981	32,788
Dießenhofen	2,688	5,743	5,244	10,987	13,675

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Dietikon	7,801	9,758	8,926	18,684	26,485
Düdingen	3,217	4,206	4,647	8,853	12,070
Dußnang	2,618	3,573	3,352	6,925	9,543
Ebnat-Kappel	9,205	6,869	8,004	14,873	24,078
Echallens	15,417	8,843	8,469	17,312	32,729
Egg (Zürich)	2,366	2,850	2,611	5,461	7,827
Eglisau	4,219	3,680	3,234	6,914	11,133
Einsiedeln	13,253	10,715	9,402	20,117	33,370
Elm (Glarus)	145	960	831	1,791	1,936
Engelberg	3,342	6,532	4,349	10,881	14,223
Engi (Glarus)	2,108	3,260	3,353	6,613	8,721
Entlebuch	7,067	4,150	4,136	8,286	15,353
Erlenbach	9,737	9,144	7,454	16,598	26,335
Ermatingen	3,012	5,276	10,927	16,203	19,215
Erstfeld	59	1,810	1,239	3,049	3,108
Eschenbach (Luzern)	3,504	3,414	3,535	6,949	10,453
Eschenbach (St. G.)	2,613	4,229	3,733	7,962	10,575
Escholzmatt	4,030	3,584	3,267	6,851	10,881
Estavayer	1,042	3,078	2,661	5,739	6,781
Fahrwangen	770	4,352	3,226	7,578	8,348
Faido (10. VII. 1902)	1,372	833	495	1,328	2,700
Fideris	1,159	1,750	1,191	2,941	4,100
Finhaut	635	1,156	869	2,025	2,660
Fisenthal	3,063	2,628	2,316	4,944	8,007
Flawil	10,512	13,870	10,965	24,835	35,347
Fleurier	19,931	12,794	12,284	25,078	45,009
Flims	2,046	3,482	2,144	5,626	7,672
Fraubrunnen	12,548	11,133	11,904	23,037	35,585
Frauenfeld	70,379	33,665	34,681	68,346	138,725
Freiburg	200,478	47,520	54,688	102,208	302,686
Frick	5,484	4,384	4,521	8,905	14,389
Frutigen	3,536	7,554	6,144	13,698	17,234
Gais	7,868	8,580	10,259	18,839	26,707
Gelterkinden	4,538	5,899	5,057	10,956	15,494
Genf	3,236,076	108,860	115,081	223,941	3,460,017
Gersau	251	2,577	1,974	4,551	4,802
Glarus	96,716	29,515	32,452	61,967	158,683
Göschenen	193	2,119	1,408	3,527	3,720

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Goßau (St. Gallen)	15,069	18,726	15,013	33,739	48,808
Goßau (Zürich)	4,499	3,995	4,425	8,420	12,919
Grandson	6,039	6,377	7,444	13,821	19,860
Granges (Waadt)	3,039	3,654	3,988	7,642	10,681
Grenchen	19,470	14,622	22,279	36,901	56,371
Grindelwald	1,667	6,445	5,087	11,532	13,199
Grosswangen	2,585	2,419	2,055	4,474	7,059
Grüsch	1,197	2,718	2,438	5,156	6,353
Hausen a/Albis	2,928	4,086	4,705	8,791	11,719
Heiden	13,414	11,780	10,402	22,182	35,596
Herisau	86,470	33,274	43,537	76,811	163,281
Herzogenbuchsee	15,907	11,906	12,508	24,414	40,321
Hessigkofen	2,139	2,425	2,456	4,881	7,020
Hinwil	6,078	5,417	6,657	12,074	18,152
Hitzkirch	2,437	2,941	2,153	5,094	7,531
Hochdorf	2,979	4,326	4,258	8,584	11,563
Hombrechtikon	1,646	2,992	3,360	6,352	7,998
Horgen	27,646	19,447	26,106	45,553	73,199
Huttwil	7,167	6,698	6,752	13,450	20,617
Ilanz	3,699	2,864	1,774	4,638	8,337
Illnau	10,242	5,607	6,880	12,487	22,729
Ins	8,334	7,320	7,436	14,756	23,090
Interlaken	109,156	40,675	45,382	86,057	195,213
Kalchofen	5,662	7,607	7,397	15,004	20,666
Kandersteg	1,239	2,536	2,457	4,993	6,232
Kerzers	5,389	5,522	5,873	11,395	16,784
Klosters	154	2,308	1,192	3,500	3,654
Kloten	2,098	6,664	6,185	12,849	14,947
Koppigen	667	1,761	1,826	3,587	4,254
Kreuzlingen	23,922	17,231	18,336	35,567	59,489
Küßnacht (Schwyz)	3,655	6,197	5,668	11,865	15,520
Lachen	1,549	4,874	4,359	9,233	10,782
Langenbruck	1,859	2,968	2,955	5,923	7,782
Langenthal	74,995	29,004	27,990	56,994	131,989
Langnau (Bern)	23,865	14,745	14,171	28,916	52,781
Läufelfingen	1,663	3,129	2,842	5,971	7,634
Laufen (Jura)	25,395	10,496	10,816	21,312	46,707
Laufenburg	4,830	5,233	4,384	9,617	14,447

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Laupen	29,975	10,449	11,524	21,973	51,948
Lausanne	1,186,887	161,841	143,714	305,555	1,492,442
Lauterbrunnen	7,143	9,855	6,808	16,663	23,806
Leissigen	1,384	1,838	1,700	3,538	4,922
Lenzburg	32,811	19,157	17,475	36,632	69,443
Leuk-Stadt	2,235	1,716	1,344	3,060	5,295
Leysin	6,080	11,685	5,384	17,069	23,149
Lichtensteig	7,688	10,711	8,759	19,470	27,158
Liestal	37,386	21,764	20,097	41,861	79,247
Linthal	3,488	3,579	3,931	7,510	10,998
Locarno	10,616	5,134	6,744	11,878	22,494
Loche, le	96,448	25,676	20,448	46,124	142,572
Lömmenswil	1,371	3,179	2,834	6,013	7,384
Lucens	1,238	3,512	2,707	6,219	7,457
Lugano	110,847	16,243	14,155	30,398	141,245
Lungern	1,078	1,450	937	2,387	3,465
Luzern	716,712	126,190	108,114	234,304	951,016
Lyß	7,462	7,031	9,225	16,256	23,718
Magadino	1,112	635	584	1,219	2,331
Malleray	1,225	4,423	3,523	7,946	9,171
Männedorf	5,457	9,636	9,694	19,330	24,787
Marthalen	5,297	5,284	4,624	9,908	15,205
Martigny	8,176	8,353	8,116	16,469	24,645
Meggen	2,856	3,667	3,084	6,751	9,607
Meilen	12,575	11,308	11,650	22,958	35,533
Meiringen	6,249	6,321	5,047	11,368	17,617
Mendrisio	3,111	3,037	3,229	6,266	9,377
Merligen	2,152	4,292	3,261	7,553	9,705
Mézières	3,327	4,065	4,651	8,716	12,043
Monthey	4,772	5,466	4,649	10,115	14,887
Montreux	372,100	70,769	67,180	137,949	510,049
Morges	58,812	30,527	40,302	70,829	129,641
Moudon	9,857	8,222	7,786	16,008	25,865
Mühlehorn	2,523	2,574	2,381	4,955	7,478
Müllheim	10,578	7,076	6,922	13,998	24,576
Münsingen	5,427	6,370	7,370	13,740	19,167
Münster (Bern)	5,190	7,775	6,091	13,866	19,056
Muotathal	1,275	1,040	995	2,035	3,310

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Murgenthal . . .	6,070	6,471	5,909	12,380	18,450
Muri (Aargau) . .	10,704	9,043	8,845	17,888	28,592
Murten	23,793	15,497	14,299	29,796	53,589
Näfels-Mollis . . .	529	3,182	2,604	5,786	6,315
Nebikon	4,033	4,320	5,793	10,113	14,146
Necker	3,070	3,726	3,840	7,566	10,636
Neßlau	6,858	4,227	3,956	8,183	15,041
Neuenburg	383,439	77,663	75,317	152,980	536,419
Neuendorf	3,907	3,056	4,353	7,409	11,316
Neuenkirch-Sempach	4,861	3,759	3,691	7,450	12,311
Neuenstadt	4,506	7,669	7,330	14,999	19,505
Niederurnen	840	5,166	4,103	9,269	10,109
Noiraigue	920	3,738	3,181	6,919	7,839
Nyon	77,089	28,686	28,439	57,125	134,214
Oberendingen . . .	1,207	2,275	2,289	4,564	5,771
Oberriet	5,643	5,906	5,851	11,757	17,400
Olten	47,423	26,792	28,251	55,043	102,466
Orbe	18,182	12,010	9,021	21,031	39,213
Oron	2,085	4,105	4,060	8,165	10,250
Payerne	18,835	15,261	14,945	30,206	49,041
Pfäffikon	14,709	14,042	13,015	27,057	41,766
Pfaffnau (24.V.1902)	303	1,049	652	1,701	2,004
Pfungen	5,121	6,440	7,639	14,079	19,200
Ponts-de-Martel . .	2,673	3,805	4,268	8,073	10,746
Pruntrut	71,558	18,653	13,447	32,100	103,658
Ragaz	35,781	22,995	18,181	41,176	76,957
Rapperswil	16,366	19,132	16,303	35,435	51,801
Rebstein	393	5,500	5,552	11,052	11,445
Rehetobel	4,021	3,801	3,969	7,770	11,791
Reichenau	1,483	4,399	3,608	8,007	9,490
Reigoldswil	1,653	2,590	1,970	4,560	6,213
Reinach	38,406	11,692	11,615	23,307	61,713
Rheineck	5,137	9,780	7,942	17,722	22,859
Rheinfelden	23,212	16,064	14,726	30,790	54,002
Richterswil	20,323	16,374	17,678	34,052	54,375
Riggisberg	4,893	4,641	4,822	9,463	14,356
Rolle	23,214	16,158	10,273	26,431	49,645
Romanshorn	16,126	14,095	16,945	31,040	47,166

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Romont	13,637	11,290	11,603	22,893	36,530
Root	2,351	3,414	2,889	6,303	8,654
Rorschach	65,566	40,719	45,019	85,738	151,304
Rue	1,894	1,808	1,434	3,242	5,136
Rüti (Zürich)	17,819	14,521	14,170	28,691	46,510
Saanen (29. X. 1902)	312	253	161	414	726
Saignelégier	17,033	7,655	7,663	15,318	32,351
St. Aubin (Neuchâtel)	6,724	7,087	5,927	13,014	19,738
St. Beatenberg	3,818	4,193	3,348	7,541	11,359
St. Cergues	359	3,072	2,322	5,394	5,753
Ste. Croix	10,963	4,706	4,903	9,609	20,572
St. Gallen	1,016,100	204,699	135,580	340,279	1,356,379
St. Immer	48,891	21,075	22,360	43,435	92,326
St. Moritz-Dorf	99,929	21,208	18,677	39,885	139,814
St. Peterzell	2,502	5,068	4,067	9,135	11,637
St. Ursanne	5,388	4,465	2,843	7,308	12,696
Salvan	1,902	2,233	1,576	3,809	5,711
Sarnen	12,514	7,278	6,482	13,760	26,274
Saxon	1,665	3,834	3,029	6,863	8,528
Schaffhausen	324,718	51,697	48,591	100,288	425,006
Schleitheim	7,157	3,447	2,994	6,441	13,598
Schuls	13,236	4,702	3,259	7,961	21,197
Schüpfen	5,308	4,299	4,113	8,412	13,720
Schüpfheim	10,900	5,299	5,891	11,190	22,090
Schwarzenburg	9,486	7,480	7,903	15,383	24,869
Schwarzenegg	1,412	2,018	1,683	3,701	5,113
Schwyz	11,986	10,525	11,340	21,865	33,851
Seengen	2,586	4,365	3,753	8,118	10,704
Sennwald	2,314	2,368	1,754	4,122	6,436
Sentier, le	35,197	8,061	6,963	15,024	50,221
Sépey	596	2,545	2,452	4,997	5,593
Siebnen	730	3,738	2,894	6,632	7,362
Sierre	3,253	4,126	3,373	7,499	10,752
Sils (11. VII. 1902)	939	2,391	1,870	4,261	5,200
Sissach	2,921	7,643	6,288	13,931	16,852
Sitten	19,586	9,487	8,721	18,208	37,794
Solothurn	204,539	56,001	48,212	104,213	308,752
Soncebôz	758	4,086	3,462	7,548	8,306

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Spiez	14,846	12,909	10,739	23,648	38,494
Stäfa	5,510	8,188	9,351	17,539	23,049
Stammheim	2,385	2,369	2,169	4,538	6,923
Stans	8,485	9,971	9,725	19,696	28,181
Steckborn	2,192	4,797	4,649	9,446	11,638
Stein (Aargau)	1,142	4,441	2,899	7,340	8,482
Stein a/Rh.	8,953	6,420	5,649	12,069	21,022
Steinen (Schwyz)	994	2,969	2,824	5,793	6,787
Sumiswald	7,668	4,831	5,265	10,096	17,764
Sursee	5,737	8,080	6,830	14,910	20,647
Tavannes	4,704	9,736	9,460	19,196	23,900
Thalwil	13,609	18,537	13,959	32,496	46,105
Thun	124,371	53,177	55,142	108,319	232,690
Thuisis	4,052	6,905	6,085	12,990	17,042
Tramelan	3,408	7,219	7,108	14,327	17,735
Travers	999	2,416	2,464	4,880	5,879
Triengen	3,146	3,539	3,986	7,525	10,671
Turbenthal	14,948	7,930	13,113	21,043	35,991
Unterhallau	10,795	4,938	4,019	8,957	19,752
Unteriberg	1,099	1,699	1,754	3,453	4,552
Unterswasser	2,537	3,284	3,552	6,836	9,373
Urnäsch	3,552	3,447	3,447	6,894	10,446
Uster	34,518	24,651	26,499	51,150	85,668
Uznach	13,513	10,861	10,409	21,270	34,783
Uzwil	16,455	16,773	12,338	29,111	45,566
Vallorbe	20,766	8,869	8,437	17,306	38,072
Vättis	10	812	804	1,616	1,626
Verrières, les	1,746	4,036	3,630	7,666	9,412
Visp	206	1,177	778	1,955	2,161
Vissoye	1,119	1,436	968	2,404	3,523
Vitznau	2,416	8,453	7,016	15,469	17,885
Vivis	209,650	55,426	50,816	106,242	315,892
Vouvry	2,711	2,415	2,181	4,596	7,307
Wädenswil	16,719	19,240	20,349	39,589	56,308
Wald (Zürich)	19,714	15,031	13,137	28,168	47,882
Waldenburg	3,748	3,548	3,397	6,945	10,693
Waldkirch	2,743	2,924	3,162	6,086	8,829
Wallenstadt	12,366	8,376	7,086	15,462	27,828

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Walzenhausen . . .	3,070	4,609	4,256	8,865	11,935
Wangen a/A. . . .	13,842	9,052	8,100	17,152	30,994
Wängi (Thurgau)	3,346	4,172	4,341	8,513	11,859
Wattenwil	3,296	3,978	4,033	8,011	11,307
Weesen	677	3,299	1,228	4,527	5,204
Weggis	5,287	5,802	4,491	10,293	15,580
Weinfelden	50,678	27,302	29,904	57,206	107,884
Welschenrohr . . .	885	2,174	1,697	3,871	4,756
Wetzikon	23,192	17,899	14,986	32,885	56,077
Wichtrach	17,669	14,571	15,696	30,267	47,936
Wil (St. Gallen) . .	52,281	28,004	27,970	55,974	108,255
Willisau	5,301	6,830	5,328	12,158	17,459
Wimmis	1,628	3,172	3,521	6,693	8,321
Winterthur	324,920	115,513	106,115	221,628	546,548
Wohlen (Aargau)	24,327	15,696	12,516	28,212	52,539
Wolhusen	5,134	7,431	6,859	14,290	19,424
Yverdon	70,889	32,272	34,306	66,578	137,467
Yvonand	3,110	4,172	3,697	7,869	10,979
Zell (Luzern)	5,543	4,337	3,653	7,990	13,533
Zermatt	128	1,765	1,223	2,988	3,116
Zofingen	40,752	23,048	22,909	45,957	86,709
Zug	99,002	33,175	32,529	65,704	164,706
Zürich	4,869,768	610,081	480,512	1,090,593	5,960,361
Zurzach	11,814	6,363	6,768	13,131	24,945
Zuzwil	2,411	4,968	4,428	9,396	11,807
Zweisimmen	7,400	8,113	5,144	13,257	20,657

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

Bern, den 23. März 1903.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1902.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1903
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.04.1903
Date	
Data	
Seite	273-472
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 500

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.