

Schweizerisches Bundesblatt.

46. Jahrgang. I.

Nr. 12.

21. März 1894.

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 Karl Stämpfli & Cie. in Bern.

Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1893.

D. Geschäftskreis des Post- und Eisenbahndepartements.

I. Eisenbahnwesen.

A. Allgemeines.

1. Organisation und Personal.

Die im letztjährigen Bericht erwähnte provisorische Ordnung des Geschäftsganges im administrativen Inspektorat, infolge der einstweiligen Nichtbesetzung der Stelle des Inspektors, dauerte im Berichtsjahre fort. Das Eisenbahndepartement legte uns zwar schon im Juni den Entwurf zu einem Bundesgesetz betreffend Reorganisation und Besoldung der Beamten der Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartements, nebst bezüglichem Bericht, und ferner den Entwurf zu einer auf Grund dieses Gesetzes vom Bundesrate zu erlassenden Verordnung betreffend Organisation und Geschäftsgang der genannten Abteilung vor. Allein wir waren nicht im Falle, auf die Beratung dieser Entwürfe einzutreten, bevor wir uns über unsere Anträge betreffend die Frage der allgemeinen Verwaltungsreform und die Organisation des Bundesrates schlüssig gemacht hatten.

Im Hinblick auf das durch Art. 4 des neuen Transportgesetzes statuierte materielle Genehmigungsrecht des Bundesrates in Bezug auf alle Tarife und Transportbedingungen, sowie deren Änderungen, und die aus dessen Ausübung dem Departement erwachsende bedeutende Mehrarbeit, mußten dem administrativen Inspektorat speciell für diese erweiterte Tarifikontrolle drei neue Gehülfen zugeteilt werden, für deren Anstellung Sie bereits einen Nachtragskredit im Jahr 1893 und dann im Budget pro 1894 die erforderlichen ordentlichen Kredite bewilligten.

Die Wahl der 3 Gehülfen fand gegen Schluß des Berichtsjahres statt.

Das technische Inspektorat verlor durch den Tod zwei verdiente, seit vielen Jahren im Dienste des Departements thätige Kontrolingenieure, die noch im Laufe des Jahres ersetzt wurden. Ferner mußte auf Jahresschluß für die infolge steter Vermehrung von Jahr zu Jahr umfangreichere Arbeit der Kontrolle der Specialbahnen ein zweiter Kontrolingenieur angestellt werden.

Ein Kontrolingenieur für die eisernen Brücken trat aus dem Dienste des Departementes in denjenigen einer privaten Brückenbaugesellschaft über, infolgedessen ebenfalls eine Ersatzwahl notwendig wurde.

2. Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist wurde das von Ihnen unterm 29. März 1893 beschlossene neue Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen auf den 1. Januar 1894 in Kraft erklärt, und in Vollziehung dieses Gesetzes erließen wir am 11. Dezember eine Vollziehungsverordnung, mit welcher das unter gleichem Datum genehmigte neue Transportreglement vom 1. Januar 1894 ab für den Verkehr der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen als allgemein verbindlich erklärt und speciell noch die Ausübung der Tarifikontrolle geregelt wurde (zu vergleichen hiernach Ziff. 7, Bahnbetrieb, b. Transportwesen).

Andere Gesetze oder Verordnungen sind im Berichtsjahre nicht erlassen worden.

Was die Postulate betrifft, so ist zunächst anzuführen, daß zu den Motionen der Herren Comtesse und Genossen und des Herrn Curti über die Vollziehung des Gesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten, in Ergänzung unserer früheren Berichte, unterm

15. Juni vom Eisenbahndepartement über die auf Wunsch der nationalrätlichen Kommission durchgeführte Einvernahme des Betriebspersonals der Eisenbahnen und Dampfschiffgesellschaften ein einläßlicher Bericht erstattet wurde, auf den wir zu verweisen uns gestatten.

Die in den Motionen der Herren Curti und Cornaz verlangte allseitige Untersuchung über die sog. Eisenbahnfrage (Eisenbahnreform und Rückkauf) ist an die Hand genommen und wir werden im Falle sein, Ihnen gleichzeitig mit dem gegenwärtigen einen Specialbericht über die zunächst studierte Frage des Rechtsverhältnisses zwischen Bund und Bahngesellschaften, eventuell Kantonen, bei Auslauf der Konzessionen, zu unterbreiten, auf den wir an dieser Stelle einfach verweisen.

Über das Postulat, welches den Bundesrat zur Prüfung einläßt, ob nicht für die Nebenbahnen durch Gesetz oder Verordnung besondere Bestimmungen betreffend Bau und Betrieb aufzustellen seien, werden wir im Falle sein, Ihnen im Zusammenhang mit den soeben genannten Motionen der Herren Curti und Cornaz zu berichten.

Das Ergebnis der uns durch das Postulat vom 23. Juni 1892 aufgetragenen Prüfung der Frage, ob nicht zur Ergänzung der Eisenbahnstatistik die Veröffentlichung der Situationspläne und Längenprofile sämtlicher schweizerischer Bahnen durch den Bund stattfinden sollte, legten wir Ihnen in einem besondern Berichte vom 2. Dezember 1893 vor, von dem Sie in zustimmendem Sinne Vormerk nahmen.

3. Internationale Verhältnisse.

Den Vereinbarungen der internationalen Berner Konferenz vom Mai 1886 über zollssichere Einrichtung der Güterwagen sind im Berichtsjahre auch noch die Niederlande beigetreten, so daß, die Zustimmung der beteiligten Regierungen vorausgesetzt, nunmehr sämtliche Staaten, welche sich der Übereinkunft betreffend technische Einheit im Eisenbahnwesen angeschlossen haben, auch diesem speciellen Verband angehören.

Die Maximalbegrenzungsprofile für den Übergang von Personen- und Güterwagen im internationalen Verkehr wurden im Sinne von Art. II, § 23, der erwähnten Übereinkunft vom Mai 1886 für zwei weitere Staaten: Österreich-Ungarn und die Niederlande, fertig gestellt und den Verbandsregierungen in üblicher Weise mitgeteilt.

Was die Bedeutung der bis jetzt auf Grund von Angaben der Verbandsstaaten publizierten Begrenzungsprofile betrifft, so ergibt sich aus einer durch die belgische Regierung veranlaßten bezüglichlichen Umfrage bei diesen Staaten, soweit uns deren Antworten bis jetzt zugekommen sind, daß diese Profile größtenteils (Deutschland, Frankreich, Österreich-Ungarn, Italien, Niederlande, Schweiz) zugleich als Ladeprofile zu verstehen sind, d. h. daß sie nicht nur die Fahrzeuge selbst, sondern auch deren Ladung umgrenzen.

Eine Revision und Ergänzung der Verschriften resp. Verzeichnisse über die auf den Linien der nämlichen Verbandsstaaten zugelassenen festen Maximalradstände der Personen- und Güterwagen im internationalen Verkehr wurde auf Ende 1892 vorgenommen und die Sammlung der neuen Verzeichnisse den beteiligten Regierungen zugestellt.

Eine Anregung der belgischen Regierung betreffend einheitliche Regulierung der Frage, ob bei Festsetzung der Umgrenzungslinien der Eisenbahnfahrzeuge auf die Bahnkurven Rücksicht zu nehmen sei, muß einer spätern internationalen Konferenz vorbehalten bleiben. Die Wünschbarkeit des weitern Ausbaues der Vereinbarungen über technische Einheit im Eisenbahnwesen auf dem Wege einer neuen Konferenz ist überhaupt von verschiedener Seite, so unter andern auch vom Verband schweizerischer Eisenbahnverwaltungen, betont worden.

Betreffend das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ist zu erwähnen, daß im Berichtsjahre zwei darauf bezügliche diplomatische Konferenzen von Vertretern der Vertragsstaaten abgehalten wurden.

Die erste (15. Juni und 3. Juli) bezweckte die Beschlußfassung über das nachträgliche Beitrittsgesuch des Fürstentums Monaco, und im Anschluß daran die Prüfung der Frage, ob nicht in allgemeiner und grundsätzlicher Weise das inskünftig bei solchen Fällen einzuhaltende Verfahren geregelt werden sollte. Die Verhandlungen führten zur Vereinbarung einer Zusatzerklärung zum Übereinkommen vom 14. Oktober 1890, welche am 20. September von den Vertretern der beteiligten Regierungen unterzeichnet wurde und der Sie mit Schlußnahme vom 21. Dezember 1893 die Genehmigung erteilten. Der Austausch der Ratifikationen konnte im Berichtsjahre nicht mehr erfolgen.

Die zweite diplomatische Konferenz wurde einberufen, um den im Juni von einer durch das Centralamt angeregten fachmännischen Konferenz beratenen und festgestellten Entwurf zu einer Revision des § 1 der Ausführungsbestimmungen zum Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 und der Anlage 1 dazu in ein definitives

Übereinkommen umzuwandeln. Die Konferenz gelangte aber nach zweitägiger Beratung (20. und 21. September) zu keiner definitiven Beschlußfassung, bezw. nicht zur Unterzeichnung des Schlußprotokolls, da sich wegen des gleichzeitigen Gebrauchs der deutschen und der französischen Sprache im Vertragsinstrument Anstände ergaben, die zur Zeit noch nicht behoben sind, deren Beseitigung im Einverständnis aller Beteiligten indessen bestimmt erwartet werden darf.

Bei der fachmännischen Konferenz handelte es sich darum, dem seit der Feststellung des internationalen Übereinkommens im Jahr 1886 zu Tage getretenen Bedürfnis nach einer zeitgemäßen Revision der durch die internen Bestimmungen der einzelnen Vertragsstaaten längst überholten Vorschriften rücksichtlich der von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände Rechnung zu tragen.

Um die dabei auf Grund der gepflogenen Beratungen als nützlich erkannten und festgestellten Änderungen dem Verkehr baldmöglichst zu gute kommen zu lassen, wurde, in Anwendung der Bestimmung im letzten Alinea des § 1 der Ausführungsbestimmungen zum Übereinkommen, zwischen den Vertretern Deutschlands, der Niederlande, Österreichs und Ungarns, sowie der Schweiz eine mit den Beschlüssen der fachmännischen Konferenz übereinstimmende besondere Vereinbarung abgeschlossen, welche, bis zum allgemeinen Inkrafttreten der revidierten Bestimmungen des Übereinkommens für sämtliche Vertragsstaaten, einstweilen für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen der genannten Staaten erleichternde Vorschriften rücksichtlich der nach dem Übereinkommen von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände aufstellt. Diese mit dem 1. März 1894 in Kraft tretende besondere Vereinbarung wurde für den Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz noch durch ein weiteres Abkommen ergänzt, das ebenfalls auf 1. März 1894 wirksam wird.

Wie im Geschäftsbericht über das Jahr 1891 erwähnt ist, wurden die von der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft im genannten Jahre vorgelegten definitiven Baupläne für den Simplondurchstich zur Begutachtung technischen Experten unterbreitet. Auf die Mitteilung der Bemerkungen und Ausstellungen dieser Expertise setzte die Bahndirektion ihre Studien über das Projekt fort und knüpfte insbesondere auch mit Unternehmern Verhandlungen an.

Als Ergebnis der weitem Verfolgung der Angelegenheit reichte sie im Oktober des Berichtsjahres ein neues Projekt für den Simplontunnel ein, begleitet von einem mit einer Gruppe leistungsfähiger Unternehmer (unter der Firma Brandt, Brandau & Comp.) abgeschlossenen à forfait-Vertrag über die Ausführung.

Zur Erlangung weiterer Aufschlüsse über das neue, im allgemeinen nicht sehr wesentlich von demjenigen des Jahres 1891 abweichende Projekt und zur Besprechung des weitem Vorgehens fand sodann gegen Jahresschluß noch eine Konferenz zwischen den Organen des Eisenbahndepartements und der Bahndirektion statt, zu welcher auch Vertreter der Unternehmer beigezogen wurden. Wir entschlossen uns, die neuen Projektvorlagen vor allem einer eingehenden fachmännischen Prüfung zu unterwerfen. Die dahergen Anordnungen fallen aber schon in das folgende Jahr.

Eine Session des internationalen Eisenbahnkongresses fand im Jahre 1893 nicht statt. An die Kosten dieses Instituts leisteten wir mit Ihrer Zustimmung den bisherigen Beitrag. Die nächste Session ist für das Jahr 1895 in London in Aussicht genommen.

B. Spezielle Mitteilungen betreffend Bau und Betrieb der Eisenbahnen.

1. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Im Berichtsjahre wurden von 33 (die verschiedenen Zürcher Straßenbahnen je besonders gerechnet) aus dem Vorjahr übergeschriebenen und 2 Ihnen schon im Vorjahr vorgelegten, sowie 22 neu hinzugekommenen *Konzessionsgesuchen* folgende durch Erteilung der Konzession erledigt:

1. für eine Eisenbahn von Trubschachen auf den Napf;
 2. für Straßenbahnen für den Kanton Basel-Stadt;
 3. für eine Drahtseilbahn von Vernayaz nach Gueuroz;
 4. für eine Eisenbahn von Renens nach Lausanne;
- für elektrische Straßenbahnen:
5. vom Sonnenquai in Zürich durch die Rämistraße bis zur Kirche in Fluntern, eventuell auf die Höhe des Zürichberges;
 6. von der Quaibrücke in Zürich durch Kreuzbühl- und Forchstraße bis zur Wehrenbachbrücke in Hirslanden;
 7. vom Hotel Bellevue in Zürich durch die Rämi-, Hottinger-, Asyl- und Klosbachstraße nach dem Kreuzplatz Hottingen;
 8. für eine Zahnradbahn von der Station Jaman zum Col de Jaman;

9. für eine Schmalspurbahn (stellenweise Zahnradbahn) von Rolle über Bougy nach Gimmel;
10. für eine Eisenbahn von Interlaken nach Brienz, dem rechten Seeufer entlang;
11. für eine Eisenbahn von Önsingen nach Balsthal;
12. für eine Eisenbahn von Langenthal nach Önsingen;
13. für eine elektrische Straßenbahn von Petit-Saconnex nach Champel;
14. für eine Straßenbahn von Wetzikon nach Stäfa;
15. für eine Eisenbahn von Suhr, eventuell Entfelden oder Kolliken, über Schöftland nach Sursee (Suhrenthalbahn);
16. für eine elektrische Straßenbahn von Heerbrugg, eventuell von Berneck über Heerbrugg nach Altstätten;
17. für eine Eisenbahn von Thun nach Konolfingen;
18. für eine elektrische Zahnradbahn von Luzern auf den Sonnenberg;
19. für eine schmalspurige Eisenbahn von Großwabern nach Belp;
20. für eine schmalspurige Straßenbahn in Chaux-de-Fonds;
21. für eine schmalspurige Eisenbahn von Wimmis nach Frutigen;
22. für eine Drahtseilbahn von Wabern auf die Höhe des Gurten.

Für die sub Ziffer 1 und 10 genannten Gesuche hatten wir Ihnen unsere Anträge schon im Jahr 1892, beziehungsweise 1891, unterbreitet, es war aber die abschließliche Behandlung verschoben worden.

Durch *Nichteintreten* fanden ihre einstweilige Erledigung die Konzessionsgesuche für Dampfstraßenbahnen in Zürich und Ausgemeinden, für Pferdebahnen in Zürich Paradeplatz-Bellevue-Hirslanden, Pelikanplatz-Selnau und Stadthausplatz-Enge, sowie für elektrische Straßenbahnen Bellevue-Enge mit Abzweigung Stadthausplatz-Paradeplatz; ferner für schmalspurige Eisenbahnen von Langenthal über Önsingen nach Balsthal, und von Balsthal nach Mümliswyl, nach Waldenburg und nach Günsbrunnen, eventuell Münster (Schmalspurbahnen der Balsthalerklus).

Das als pendent auf das Berichtsjahr übertragene Konzessions-gesuch für eine elektrische Straßenbahn von Genf nach Coppet ist infolge unbenützten Ablaufs der zur Beibringung der Bewilligung zur Straßenbenutzung angesetzten Frist dahingefallen. Ferner ist im Hinblick auf die Erteilung der unter Ziffer 5 aufgeführten Konzession das Gesuch für eine Straßenbahn Kronenhalle-Oberstraß (Linde) und Fluntern als erledigt zu betrachten.

Als unerledigt wurden auf das Jahr 1894 übertragen die Konzessionsgesuche für:

1. eine Straßenbahn vom Bahnhof Enge bis zum Polytechnikum (Anschlußlinie an die Zürichbergbahn);
2. eine Eisenbahn von Mendrisio bis zur schweizerisch-italienischen Grenze bei Novazzano;
3. eine Straßenbahn von Bruggen über St. Gallen nach Rorschach;
4. eine Verlängerung der schweizerischen Seethalbahn von Emmenbrücke nach Luzern;
5. eine Straßeneisenbahn vom Bahnhof Ragaz bis zum Bad Pfäfers;
6. eine schmalspurige Eisenbahn von Reichenau nach Ilanz;
7. ein elektrisches Tramway vom Bahnhof quai Zürich zur Wipkingerbrücke und bis zum Hardturm;
8. eine elektrische Straßenbahn vom Hauptbahnhof Interlaken bis zum Zollhaus (Interlaken-Ost);
9. eine Eisenbahn von St. Gallen nach Romanshorn;
10. eine elektrische Straßenbahn Emmenbrücke-Luzern-Tivoli;
11. eine Straßenbahn von Wetzikon nach Stäfa;
12. eine Schmalspurbahn von Ilanz nach Disentis;
13. eine normalspurige Eisenbahn von Reinach-Menziken nach Aarau (Fortsetzung der Seethalbahn);
14. eine schmalspurige Eisenbahn von Aarau über Kulm nach Reinach-Menziken;
15. eine Normalspurbahn von Chur über Thusis, den Albula und Ofenberg nach Münster, beziehungsweise Landesgrenze (Ofenbergbahn);
16. einen neuen Simplonübergang mit gemischtem System;
17. eine Zahnradbahn von Vernex nach Planches (Montreux) und eine Drahtseilbahn von Planches nach Glion;

18. eine normalspurige Eisenbahn von Rapperswil nach Wattwil resp. Ebnat;
19. eine Zahnradbahn von Treib über Seelisberg nach Beckenried;
20. Straßenbahnen von Winterthur über Uster und Stäfa nach Meilen und von Zürich nach Baden und nach Bremgarten;
21. eine Normalspurbahn von Bauma über Bäretswil nach Hinweil;
22. eine Eisenbahn von Wattwil oder Ebnat-Kappel nach Rapperswil, mit Abzweigung von St. Gallenkappel nach Uznach;
23. eine Schmalspurbahn Pontresina-St. Moritz Bad und von St. Moritz Bad nach Maloja, mit eingeschaltetem Schiffsbetrieb;
24. eine Eisenbahn von Ebnat nach Uznach;
25. eine elektrische Straßenbahn vom Endpunkt der Zürichbergbahn (Strecke Zürich-Polytechnikum) bis zum Germaniahügel;
26. eine Straßenbahn Dorf-Station Murren;
27. eine elektrische Straßenbahn in der Stadt Luzern;
28. eine neue Jungfraubahn von der Kleinen Scheidegg über Eiger und Mönch nach dem Jungfraugipfel;
29. eine Fortsetzung der Sihlthalbahn von Sihlwald bis Steinmatt.

Diese Konzessionsgesuche sind zum Teil in Behandlung, teils mußten sie wegen mangelnder Bewilligung zur Straßenbenutzung zurückgelegt werden, und noch andern wurde wegen Widerspruchs der betreffenden Kantonsregierungen oder aus andern Gründen, im Einverständnis der Petenten, einstweilen keine weitere Folge gegeben.

Erneuert wurden die infolge unbenutzten Ablaufs der Fristen dahingefallenen Konzessionen für schmalspurige Eisenbahnen von Appenzell nach Altstätten und von Appenzell nach Gais, sowie von Davos nach Samaden. Ein bezügliches Gesuch betreffend die Schmalspurbahn Wetzikon-Bäretswil-Bauma ist pendent.

Konzessionsänderungen bewilligten Sie betreffend die schmalspurige Straßenbahn in der Gemeinde Bern und die Eisenbahn von Wiedikon-Außersihl und vom Selnau bis zum Forsthaus Sihlwald (Sihlthalbahn). Ein bezügliches, die

Konzession einer Eisenbahn von St. Gallen über Wattwil nach Rapperswil, mit Abzweigung nach Uznach, und von Pfäffikon über Steinmatt nach Zug betreffendes Gesuch war am Schluß des Berichtsjahres pendent. Ebenso ein solches betreffend die Konzessionen für Schmalspurbahnen Landquart-, beziehungsweise Felsenbach-Chur und Chur-Thusis.

Konzessionsübertragungen gelangten fünf zur Erledigung, nämlich betreffend die Drahtseilbahn vom Untergrund in Luzern auf den Gütsch, die schmalspurigen Eisenbahnen Gimel-Bière-Apples-Morges, von Gimel über Aubonne nach Allaman, von Appenzell nach Altstätten, von Appenzell nach Gais und von Appenzell nach Wagenlucke. Sie ermächtigten ferner den Bundesrat zur Übertragung der Konzessionen für die Eisenbahn von La Plaine nach Genf und für die Zahnradbahn von Capolago nach dem Gipfel des Monte Generoso. Ein Gesuch um Übertragung der Konzessionen für die Schmalspurbahnen Lausanne-Echallens und Echallens-Bercher (Central Vaudois) an eine durch Fusion zu bildende neue Gesellschaft konnte im Berichtsjahre noch nicht erledigt werden.

Infolge unbenutzten Ablaufs der für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten angesetzten Fristen sind *erloschen* die *Konzessionen*:

1. für die Teilstrecke Gimel-Bière der Schmalspurbahn Gimel-Bière-Apples-Morges;
2. für eine Eisenbahn von Lauterbrunnen auf den Gipfel der Jungfrau (Jungfraubahn);
3. für eine Zahnradbahn von Meiringen auf den Hohenstollen.

Gestützt auf die von Ihnen erhaltene Ermächtigung entsprachen wir folgenden *Fristverlängerungsgesuchen*:

1. für eine elektrische Straßenbahn von St. Moritz nach Pontresina;
2. für eine Schmalspurbahn Bière-Gimel (später erloschen) und Bière-Apples-Morges;
3. für eine Zahnradbahn von Brunnen über Morschach auf die Frohnalp;
4. für eine Eisenbahn von Bern nach Neuenburg (direkte Linie);
5. für eine Eisenbahn von Pont über Sentier nach Brassus;
6. für eine Schmalspurbahn von Lauterbrunnen nach Visp;

7. für eine Eisenbahn von Spiez nach Frutigen;
8. für eine Eisenbahn von Lugano nach Ponte Tresa;
9. für Schmalspurbahnen von Tramelan über Breuleux oder Cernil nach Saignelégier und Goumois, sowie von Tramelan über Breuleux nach Noirmont oder Emibois;
10. für die elektrische Eisenbahn von Paradiso nach Lugano und Molino Nuovo, sowie von Lugano nach Cassarate und Castagnola;
11. für eine Eisenbahn von Lenzburg nach Wildegg;
12. für eine Schmalspurbahn von Pruntrut nach Bonfol;
13. für die rechtsufrige Zürichseebahn;
14. für eine centrale Zürichbergbahn (Straßenbahn Zürich-Fluntern);
15. für eine elektrische Bahn (teilweise Straßenbahn) von Aigle nach Leysin;
16. für eine Eisenbahn von Spiez über Wimmis nach Erlenbach;
17. für eine Drahtseilbahn vom Römerhof in Hottingen auf den Dolder am Zürichberg;
18. für eine Eisenbahn von Martigny Ville über Salvan nach Châtelard und von Martigny Ville nach Martigny Bourg;
19. für eine Eisenbahn von Solothurn nach Münster;
20. für eine Schmalspurbahn von Vivis über Bulle nach Thun;
21. für eine elektrische Straßenbahn von St. Moritz Dorf nach St. Moritz Bad;
22. für eine Schmalspurbahn von Chür nach Thusis.

Den Fristverlängerungsgesuchen für die Genfer Schmalspurbahnen (Abzweigung nach Bossey, Fortsetzung Jussy-Moniaz) und für den Simplondurchstich (J. S. B.), welche wir Ihnen zum Entscheide vorlegten, entsprachen Sie, dem erstern jedoch unter Ausschluß der Linie Genf-Petit Saconnex. Ferner waren mit den Konzessionsübertragungen für Gimel-Bière-Apples-Morges, für Gimel-Aubonne-Allaman, für Appenzell-Altstätten, Appenzell-Gais und Appenzell-Wagenlucke (Säntisbahn), sowie endlich für Davos-Samaden Fristerstreckungen verbunden. Dagegen traten Sie auf ein Fristverlängerungsgesuch für schmalspurige Straßenbahnen von Zürich-Oberstraß auf den Zürichberg, bzw. Gaißberg, und vom

Pfauen zum Römerhof nicht ein, insofgedessen die bezügliche Konzession dahinfiel.

Als unerledigt wurden auf das folgende Jahr übertragen die Fristverlängerungsgesuche für die Projekte Maloja-Samaden, Mendrisio-Stabio mit Abzweigung in südöstlicher Richtung, Alpnachstad-Altorf, die rechtsufrige Zürichseebahn, Thuisis-Filisur, Bière-Apples-Morges, Luzern-Küsnach-Immensee und Zug-Walchwil-Goldau, Eetzweilen-Schaffhausen, Eglisau-Schaffhausen, Thalweil-Zug und St. Gallen-Zug.

Betriebsverträge wurden auf unsern Antrag von Ihnen genehmigt:

1. betreffend die Zahnradbahn von Lauterbrunnen über die Wengernalp nach Grindelwald, deren Betrieb die Berner Oberland-Bahnen übernehmen;
2. betreffend die Zahnradbahn von Gsteig auf die Schynige Platte, welche die Thunerseebahn betreiben sollte;
3. betreffend die Drahtseilbahn Stans-Stanserhorn, deren Betrieb den Herren Bucher und Durrer übertragen wird;
4. betreffend die Strecke der Bödelibahn Därligen-Interlaken Hauptbahnhof, deren Betrieb an die Thunerseebahn übergang;
5. betreffend die Schmalspurbahn Yverdon-Ste. Croix, welche die Jura-Simplon-Bahn zum Betrieb übernimmt.

Zur Genehmigung der vom Kanton Genf mit der französischen Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée und der Jura-Simplon-Bahn abgeschlossenen Betriebsverträge betreffend die Linie Genf-La Plaine und den Bahnhof Genf, in Verbindung mit schon oben erwähnter Konzessionsübertragung für die genannte Linie, erteilten Sie dem Bundesrate Vollmacht.

Nach vorangegangener Prüfung im Sinne von Art. 17 des Eisenbahngesetzes bewilligten wir auf folgenden Linien die *Eröffnung des Betriebes*:

1. Thunerseebahn, Scherzligen-Därligen;
2. Zahnradbahn Gsteig-Schynige Platte;
3. Zahnradbahn Lauterbrunnen-Wengernalp-Grindelwald (Wengernalpbahn);
4. Drahtseilbahn Stans-Stanserhorn (Stanserhornbahn);
5. elektrische Straßenbahn Stansstad-Stans;
6. Schmalspurbahn Yverdon-Ste. Croix;
7. Drahtseilbahn St. Gallen-Mühleck.

Auf Ende des Berichtsjahres bestanden folgende Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen in Kraft:

Eisenbahnen.	Datum der Kon- zession.	Länge. km.	Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise und Statuten.	Beginn der Arbeiten.	Vollendungstermin.
1. Luzern-Küsnach-Immensee . . .	1869	13,600	—	—	1. Juli 1894.*)
2. Zug-Walchwil-Goldau . . .	1869	15,350	—	—	1. Januar 1894.*)
3. Rechtsufrige Zürichseebahn . .	1871	36,900	—	—	1. März 1894 und 1. Ok- tober 1894.
4. Etzweilen-Feuerthalen-Schaff- hausen	{ 1872 } { 1889 }	18,150	—	—	1. Juni 1893.*)
5. Eglisau-Schaffhausen	1873	19,500	—	—	1. Oktober 1894.*)
6. Simplonbahn:					
Brig-italienische Grenze . . .	{ 1873 } { 1892 }	11,500	—	31. Dezember 1897.	—
7. Maloja-Castasegna	1885	20,000	23. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Plan- genehmigung.
8. Mendrisio-Stabio (mit südöstl. Abzweigung)	1886	18,337	31. Dezember 1893.*)	6 Monate nach Plan- genehmigung.	12 Monate nach Beginn der Arbeiten.
9. Zürichbergbahn, obere Sektion .	1886	1,367	Noch keine Fristen angesetzt.		
10. Bière-Apples-Morges	1886	19,300	31. März 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
11. Brig-Airolo (Rhonbahn) . . .	1886	61,000	23. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Plan- genehmigung.
12. Samaden-Maloja	1886	22,600	23. Dezember 1893.*)	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Plan- genehmigung.
13. Lugano-Ponte Tresa	1887	11,240	18. Juni 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Plan- genehmigung.
14. Appenzell-Wagenlucke	1887	15,500	23. Juni 1895.	12 Monate nach Plan- genehmigung.	4 Jahre nach Beginn der Arbeiten.

*) Fristverlängerungsgesuch pendent.

Eisenbahnen.	Datum der Kon- zession.	Länge. km.	Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise und Statuten.	Beginn der Arbeiten.	Vollendungstermin.
15. Abzweigung der Linie Genf-St-Julien nach Bossey . . .	1887	4,000	29. April 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	12 Monate nach Plan- genehmigung.
16. Fortsetzung der Linie Genf-Jussy bis Moniaz	1887	3,000	29. April 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	1 Jahr nach Plan- genehmigung.
17. Murten-Freiburg	1888	17,000	30. Mai 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
18. Solothurn-Münster	1889	17,100	9. Dezember 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	4 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
19. Rheineck-Walzenhausen . . .	1889	1,200	20. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	1½ Jahr nach Plan- genehmigung.
20. Filisur-Samaden	1890	32,500	17. Juni 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	4 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
21. Thalweil-Sihlbrücke-Zug . . .	1890	23,000	—	—	1. Januar 1894. *)
22. Vivis-Bulle-Thun	1890	116,570	27. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
23. Spiez Wimmis-Erlenbach . . .	1890	10,800	27. Juni 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
24. St. Gallen-Wattwil-Rapperswil und Utnach und Pfäffikon- Steinmatt-Zug	1890	85,720	27. Juni 1893. *)	6 Monate nach Plan- genehmigung.	4 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
25. Montreux-Montbovon	1890	17,810	26. September 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
26. Pruntrut-Bonfol	1890	13,100	26. September 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	1 Jahr nach Beginn der Arbeiten.

*) Fristverlängerungsgesuch pendent.

Eisenbahnen.	Datum der Kon- zession.	Länge. km.	Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise und Statuten.	Beginn der Arbeiten.	Vollendungstermin.
27. Lenzburg-Wildegg	1890/92	3,753	26. September 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	12 Monate nach Beginn der Arbeiten.
28. Trait-Planches	1890	0,392	9. Oktober 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
29. Gimel-Aubonne-Allaman	1890	11,000	31. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
30. Stansstad-Engelberg	1890	21,670	10. Oktober 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
31. Cinuskel-Martinsbruck	1890	56,050	10. Oktober 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
32. Bern-Neuenburg (direkt)	1890	44,750	10. April 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
33. Chavornay-Orbe	1890	3,900	—	—	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
34. Neuenburg-St. Blaise	1890	5,320	—	—	1 Jahr nach Beginn der Arbeiten.
35. Interlaken-Harder	1890	1,450	10. April 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
36. Göschenen-Andermatt	1890	3,700	10. Februar 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
37. Spiez-Frutigen	1890	15,100	20. Dezember 1895.	9 Monate nach Plan- genehmigung.	2½ Jahre nach Beginn der Arbeiten.
38. St. Moritz-Pontresina	1890	7,600	20. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.
39. Schwyz-Seewen und Schwyz-Brunnen	1890	7,000	20. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	12 Monate nach Plan- genehmigung.
40. Chur-Thusis	1890	26,100	20. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Arbeiten.

Eisenbahnen.	Datum der Kon- zession.	Länge. km.	Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise und Statuten.	Beginn der Arbeiten.	Vollendungstermin.
41. Huttwil-Wohlhusen	1891	25,200	10. April 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
42. Brunnen-Frohnalp	1891	9,280	10. April 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
43. Lauterbrunnen-Visp	1891	54,700	16. April 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	5 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
44. Pont-Sentier-Brassus	1891	14,600	16. April 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
45. Bern-Gürbethal-Thun	1891	34,500	17. April 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
46. Bern-Worb-Sumiswald-Huttwil	1891	44,400	17. April 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
47. Konolfingen-Biglen	1891	7,620	17. April 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
48. Landquart- od. Felsenbach-Chur	1891	14,610	17. April 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
49. Thusis-Filisur	1891	22,000	25. Dezember 1893.)*	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
50. Bahnhof-Stadt Cossonay	1891	1,200	—	—	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
51. Paradiso-Lugano-Molino nuovo, Lugano-Castagnola	1891	6,880	26. Juni 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	18 Monate nach Beginn der Erdarbeiten.
52. Frutigen-Lötschberg-Visp . . .	1891	62,600	23. Dezember 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	6 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
53. Langenthal-Wauwil	1891	20,000	23. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.

*) Fristverlängerungsgesuch pendent.

Bundesblatt. 46. Jahrg. Bd. I.	Eisenbahnen.	Datum der Kon- zession.	Länge. km.	Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise und Statuten.	Beginn der Arbeiten.	Vollendungstermin.
	54. Gais-Gäbris	1891	2,500	23. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	55. Römerhof-Dolder	1892	0,645	26. Januar 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	56. Biel-Leubringen	1892	0,900	26. Januar 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	57. Murten-Sugiez-Ins	1892	7,000	30. Mai 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	58. Alpnachstad-Altendorf	1892	42,000	11. Dezember 1893.)*	6 Monate nach Plan- genehmigung.	3 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	59. { Zermatt-Gornergrat } { Zermatt-Matterhorn }	1892	{ 8,250 10,870 }	{ 20. Juni 1894. 20. Juni 1895. }	{ 6 Monate nach Plan- genehmigung. }	{ 3 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten. 6 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten. }
	60. Wengernalp-Eiger (Eigerbahn)	1892	4,700	20. Juni 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	5 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	61. Martigny ville-Châtelard u. Mar- tigny ville-Martigny bourg . . }	1892	20,000	21. Dezember 1894.	{ 6 Monate nach Plan- genehmigung. }	3 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	62. Basel-Sissach-Aarau (Schafmattbahn)	1892	45,000	23. Juni 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	5 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	63. Aigle-Leysin	1892	6,900	24. Juni 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
	64. Niederweningen-Döttingen (Surbthalbahn) }	1892	15,100	24. Juni 1895.	{ 6 Monate nach Plan- genehmigung. }	1 1/2 Jahr nach Beginn der Erdarbeiten.
45	65. { Tramelan-Saignelégier-Goumois und Tramelan-Noirmont oder Emibois }	1892	{ 26,480 15,293 }	{ 25. Juni 1894. }	{ 6 Monate nach Plan- genehmigung. }	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.

*) Fristverlängerungsgesuch pendent.

Eisenbahnen.	Datum der Kon- zession.	Länge. km.	Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise und Statuten.	Beginn der Arbeiten.	Vollendungstermin.
66. Schwanden-Elm (Sernfthalbahn)	1892	13,845	25. Juni 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
67. Gümligen-Belp	1892	4,950	22. Dezember 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
68. St. Moritz Dorf-Bad	1892	1,900	22. Dezember 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
69. Trubschachen-Napf	1893	13,225	28. März 1896.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
70. Basel, Straßenbahnen	1893	2,740	28. März 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
71. Vernayaz-Gueuroz	1893	0,858	29. März 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
72. Renens-Lausanne	1893	3,050	29. März 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	18 Monate nach Beginn der Erdarbeiten.
73. Zürich-Fluntern	1893	3,950	29. März 1894.	} 6 Monate nach Plan- genehmigung.	1½ Jahr nach Beginn der Erdarbeiten.
74. {Zürich-Hirslanden	1893	2,500	—		
74. {Zürich-Hottingen		2,100			
75. Station Jaman-Col de Jaman .	1893	2,150	29. März 1895.	12 Monate nach Plan- genehmigung.	18 Monate nach Beginn der Erdarbeiten.
76. Rolle-Bougy-Gimel	1893	8,750	29. März 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
77. Interlaken-Brienz	1893	16,555	28. Juni 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2½ Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
78. Önsingen-Balsthal	1893	4,300	28. Juni 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	12 Monate nach Beginn der Erdarbeiten.
79. Langenthal-Önsingen	1893	12,410	28. Juni 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	1½ Jahr nach Beginn der Erdarbeiten.

Eisenbahnen.	Datum der Kon- zession.	Länge. km.	Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise und Statuten.	Beginn der Arbeiten.	Vollendungstermin.
80. Petit Saconnex-Champel . . .	1893	5,800	28. Juni 1894.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	12 Monate nach Beginn der Erdarbeiten.
81. Wetzikon-Stäfa	1893	16,000	29. Dezember 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	1 Jahr nach Beginn der Erdarbeiten.
82. Suhr-Sursee (Suhrenthalbahn) .	1893	25,000	29. Dezember 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
83. Heerbrugg-, event. Berneck-Altstätten	1893	10,540	29. Juni 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	1 Jahr nach Beginn der Erdarbeiten.
84. Thun-Konolfingen	1893	14,700	29. Juni 1896.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
85. Luzern-Sonnenberg	1893	3,800	29. Juni 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	1½ Jahr nach Beginn der Erdarbeiten.
86. Großwabern-Belp	1893	4,400	22. Dezember 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	18 Monate nach Beginn der Erdarbeiten.
87. Chaux-de-Fonds, Straßenbahn .	1893	2,380	22. Dezember 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	1 Jahr nach Beginn der Erdarbeiten.
88. Appenzell-Altstätten	1893	17,650	29. April 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
89. Appenzell-Gais	1893	5,420	23. Juni 1895.	12 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
90. Wimmis-Frutigen	1893	14,000	22. Dezember 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	2 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
91. Davos-Samaden	1893	46,350	27. Juni 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	5 Jahre nach Beginn der Erdarbeiten.
92. Wabern-Gurten	1893	1,050	22. Dezember 1895.	6 Monate nach Plan- genehmigung.	1½ Jahr nach Beginn der Erdarbeiten.

Die *Statuten* folgender neugegründeter Gesellschaften wurden, zum Teil unter Vorbehalten, genehmigt:

1. der Drahtseilbahn St. Gallen-Mühleck;
2. der Eisenbahn Huttwil-Wolhusen;
3. der elektrischen Straßenbahn in Zürich;
4. der Eisenbahn Bière-Apples-Morges;
5. der elektrischen Straßenbahn Stansstad-Stans;
6. der centralen Zürichbergbahn (Zürich-Fluntern);
7. der neuen Brienz-Rothhorn-Bahn.

Infolge der Genehmigungsvorbehalte zu den unter 1, 2 und 3 hiervor erwähnten Statuten wurden von den betreffenden Gesellschaften entsprechend abgeänderte Statuten vorgelegt, welchen im Berichtsjahre die vorbehaltlose Genehmigung erteilt werden konnte.

Ferner waren wir im Falle, *Statutenänderungen* bei folgenden Gesellschaften zu genehmigen:

1. Gotthardbahn;
2. Centralbahn;
3. Eisenbahn Yverdon-Ste. Croix;
4. Rigi-Kaltbad-Scheidegg-Bahn;
5. Société électrique Vevey-Montreux;
6. Thunerseebahn;
7. Société des Usines de l'Orbe (elektrische Bahn Orbe-Chavornay);
8. Berner Tramway.

Bei den unter Ziffer 5 und 8 erwähnten Gesellschaften erfolgte die Genehmigung unter Vorbehalt. Die von den Regionalbahnen Saignelégier-Chaux-de-Fonds und Neuchâtel-Cortailod-Boudry vorgelegten Statutenänderungen mußten wegen notwendiger Aktenergänzungen unerledigt auf das folgende Jahr übertragen werden. Die Behandlung der schon 1892 vorgenommenen Statutenänderung der Monte Generoso-Bahn ist durch die inzwischen erfolgte Liquidation dieser Bahn hinfällig geworden. Bezüglich des wiederholt erwähnten Specialstatutes der Seethalbahn erfolgte eine definitive Beschlußfassung auch in diesem Jahre nicht.

2. Finanzausweise und Kautionen.

Für folgende Eisenbahnunternehmungen wurde der *Finanzausweis* genehmigt:

1. Eisenbahn Huttwil-Wolhusen;
2. Drahtseilbahn St. Gallen-Mühleck;
3. elektrische Straßenbahn Stansstad-Stans;
4. Berner Tramway für die Linie Länggasse-Bahnhof-Wabern.

Von den im Jahre 1892 wegen bestimmter Vorbehalte nicht definitiv genehmigten Finanzausweisen kam ein Teil im Berichtsjahre zur Erledigung, während einige andere erst 1894 abschließend behandelt werden können.

Neue *Kauttionen* sind im Berichtsjahre nicht hinterlegt worden.

3. Expropriation.

Neue *Schätzungskommissionen* wurden bestellt:

1. für die Eisenbahn Huttwil-Wolhusen und
2. für die elektrische Straßenbahn Stansstad-Stans.

Sodann mußten auch dieses Jahr eine beträchtliche Zahl von infolge Ablebens oder Rücktrittes notwendigen Ersatzwahlen von uns selbst getroffen oder bei dem Bundesgericht, beziehungsweise den Kantonsregierungen, veranlaßt werden.

Expropriationseinsprachen, d. h. Einsprachen gegen die Abtretungspflicht, gelangten 6 zur gesonderten Behandlung. Davon wurden 4 abgewiesen und 2 mußten unerledigt auf das folgende Jahr übertragen werden. Eine Anzahl anderer solcher Einsprachen kam anlässlich der bezüglichen Plangenehmigungen zur Erledigung.

Begehren um sofortige Einweisung in den Besitz im Sinne von Art. 46 des Expropriationsgesetzes wurden im Berichtsjahre 11 gestellt, von denen 10 durch Entscheide in zustimmendem Sinne und 1 durch Rückzug des Begehrens erledigt wurden.

7 eingereichten *Begehren um Bewilligung des außerordentlichen Expropriationsverfahrens* konnte ohne Ausnahme entsprochen werden.

Einige auf das Expropriationswesen bezügliche *Gesuche, Beschwerden und Proteste* wurden zum Teil vom Eisenbahndepartement direkt erledigt, zum Teil als unerledigt auf das Jahr 1894 übertragen.

4. Pfandbuch.

Verpfändungen wurden im Berichtsjahr nach vorausgegangener Publikation bewilligt:

1. der Sihlthalbahn (im II. Rang) für . . .	Fr. 500,000
2. der Thunerseebahn (im II. Rang) für . . .	„ 700,000
3. der Regionalbahn Neuchâtel-Cortailod-Boudry für	„ 200,000
4. der Traversthalbahn (im II. Rang) für . . .	„ 50,000
5. der elektrischen Straßenbahn Stansstad-Stans für	„ 120,000
6. der Drahtseilbahn Ragaz-Wartenstein für . . .	„ 70,000
7. der Drahtseilbahn Territet-Montreux-Glion für	„ 200,000

Pendent war am Schlusse des Berichtsjahres nur das Pfandbestellungsbegehren der Eisenbahn Orbe-Chavornay.

Vom Pfandbuchführer wurden in nachstehender Anzahl Obligationen mit dem Vermerk des Pfandbucheintrages, beziehungsweise mit dem Lösungszeichen versehen und die entsprechenden Eintragungen im Pfandbuche vorgenommen:

Neu eingetragen.	Gelöscht.	Schuldnerische Gesellschaft.
2,280	287	Vereinigte Schweizerbahnen.
—	4,748	Nordostbahn.
—	1,059	Jura-Simplon-Bahn.
1,000	—	Stanserhornbahn.
700	—	Thunerseebahn.
500	—	Sihlthalbahn.
150	—	Birsigthalbahn.
161	—	Neuchâtel-Cortailod-Boudry.
120	—	Stansstad-Stans.
50	—	Traversthalbahn.
—	100	Territet-Montreux-Glion.
Zusammen 4,961	6,194	
Gegenüber 34,021	10,792 im Vorjahr.	

5. Liquidationen.

Im Laufe des Berichtsjahres wurde vom Bundesgericht die Zwangsliquidation von zwei Eisenbahnunternehmungen, nämlich der Monte Generoso-Bahn und der Brienz-Rothhorn-Bahn, angeordnet. Wir kamen im Verlaufe des Liquidationsverfahrens in den Fall, gemäß Art. 26 des Verpfändungsgesetzes uns über die vom Massaverwalter dem Bundesgerichte beantragten Steigerungsbedingungen und mit Bezug auf das ersterwähnte Unter-

nehmen später gemäß Art. 29 auch über die von den zu der Steigerung angemeldeten Bietern für die zu übernehmenden pekuniären und sonstigen Verpflichtungen gebotenen Garantien auszusprechen.

6. Bahnbau und Bahnunterhalt.

Technische Kontrolle.

I. Linien im Bau.

Zu den 17 Bahnlinien, welche schon im Vorjahr im Stadium der Bauausführung sich befanden, aber unvollendet blieben, kamen im Berichtsjahre hinzu:

- die Normalbahn Huttwil-Wolhusen,
- die Basler Straßenbahnen,
- die Berner Tramwaylinie Länggasse-Bahnhof-Großwaben,
- die elektrische Straßenbahn Zürich,
- die Genfer Tramwaylinie Petit Saconnex-Genève-Champel,

so daß sich auf Ende 1893 folgende Zusammenstellung ergibt:

Baulinien.	Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.		Anzahl eigener Stationen resp. Haltestellen.
				Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.	
<i>Normalspurbahnen.</i>	km.	m.	‰		m.		m.	
Nordostbahn:								
a. Rechtsufrige Zürichseebahn	34,330	300	7,5	4	3 723	12	1 358	13
b. Etzweilen-Schaffhausen	16,416	300	7,5	1	760	3	374	5
c. Thalwil-Zug	16,868	300	12	2	5 308	5	607	5
d. Eglisau-Schaffhausen	17,605	300	10	2	248	4	692	6
Gotthardbahn:								
a. Luzern-Immensee	16,710	300	10	6	2 876	5	224	2
b. Zug-Goldau	15,711	300	10	7	971	6	238	1
*Thunerseebahn	21,815	250	15	3	701	3	131	3
Orbe-Chavornay (zum Teil Straßenbahn)	4,959	200	25	—	—	3	70	2
Huttwil-Wolhusen	24,983	250	25	—	—	1	40	5
<i>Schmalspurbahnen (reine).</i>								
*Saignelégier-Chaux-de-Fonds:								
Sektion Place d'Armes-Bahnhof J. N.								
Chaux-de-Fonds	1,208	100	40	—	—	1	39	—
*Yverdon-Ste Croix	24,487	100	44	5	479	—	—	7
Übertrag	194,182	—	—	30	15 066	43	3 773	49

* 1893 eröffnet.

Baulinien.	Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.		Anzahl eigener Stationen resp. Haltestellen.
				Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.	
	km.	m.	‰		m.		m.	
Übertrag	194,182	—	—	30	15 066	43	3 773	49
<i>Zahnradbahnen (schmalspurig).</i>								
*Schynige Platte-Bahn	7,450	60	250	5	360	1	30	3
*Wengernalpbahn	18,137	60	250	1	25	14	299	7
<i>Seilbahnen.</i>								
*Stanserhornbahn	3,614	† 120	600	4	184	1	12	4
*St. Gallen-Mühleck	0,323	† 180	228	1	280	1	20	2
Cossonay-gare J. S.	1,315	† 120	130	—	—	—	—	2
<i>Tramways.</i>								
Neuchâtel-St. Blaise	5,296	50	33,4	—	—	—	—	6
*Stansstad-Stans	3,473	90	11	—	—	—	—	4
Basler Straßenbahnen	2,740	15	51	—	—	—	—	5
Berner Tramway:								
Länggasse Bahnhof-Großwaben . . .	4,910	50	57	—	—	—	—	8
Elektrische Straßenbahn Zürich . . .	4,635	15	64,8	—	—	—	—	9
Petit Saconnex-Genève-Champel . . .	5,140	25	55	—	—	—	—	8
Total	251,115	—	—	41	15 915	60	4 134	107

* 1893 eröffnet.

† Radius in den Ausweichungen.

Die veranschlagten Kosten der obigen 21 Baulinien (exklusive Teilstück der Schmalspurbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds) belaufen sich auf die Gesamtsumme von rund Fr. 69 900 000.

Wie aus der vorstehenden Tabelle, sowie aus den an anderer Stelle dieses Berichts enthaltenen Angaben über den Umbau, beziehungsweise Neubau zahlreicher größerer Bahnhöfe ersichtlich, kann die Bauthätigkeit der schweizerischen Eisenbahnen im Jahr 1893 als eine sehr rege bezeichnet werden. Dementsprechend wurde auch im Berichtsjahr unser technisches Personal durch die Prüfung der Bauvorlagen, die bezüglichlichen Berechnungen, Verhandlungen, Audienzen und Augenscheine, sowie durch die Kontrolle und Kollaudation der Bauarbeiten und die Prüfung und Begutachtung der Vorlagen für den technischen Betrieb der neu zu eröffnenden Linien (Fahrpläne, Reglements u. s. w.) stark in Anspruch genommen. Gleichwohl konnten, wie in den Vorjahren, nennenswerte Verzögerungen in der Erledigung der erwähnten Geschäfte vermieden werden.

Es wird in Bezug auf den Gang der Plangenehmigung manchenorts übersehen, daß nach Art. 14 des Eisenbahngesetzes den betreffenden Kantonsregierungen und durch diese den lokalen Behörden das Recht zur Vernehmlassung zusteht, und daß dabei oft zahlreiche Begehren in Bezug auf Trace, Lage der Stationen, Korrektion von Straßen und Wegen etc. gestellt werden, Forderungen, welche um so zahlreicher auftreten, je weniger bei der Projektverfassung den Wünschen der Bevölkerung Rechnung getragen worden ist. Wenn auch Begehren einlangen, die als zu weitgehend bezeichnet werden müssen, so kann dafür andern eine Berechtigung nicht abgesprochen werden, und es hat dem Entscheid in allen Fällen eine allseitige Prüfung voranzugehen, die in der Regel erst durchgeführt und zum Abschluß gebracht werden kann, nachdem der Bahngesellschaft noch Gelegenheit gegeben worden, sich über die Eingaben zu äußern.

Die im Berichtsjahr behandelten Planvorlagen (exklusive Vorlagen für Rollmaterial) für den Bau neuer Linien lassen sich wie folgt zusammenstellen:

Allgemeine Baupläne und Profile.	
Situationspläne	48
Längenprofile	27
Sammlungen von Querprofilen	13
Total	88

Normal- und Specialpläne.

Unterbautypen	8
Tunnelbauten	3
Brücken und Durchlässe	152
Wegbau	8
Oberbau	5
Stationen und Haltstellen	27
Stationshochbauten	27
Wärterhäuser	2
Signale und mechanische Einrichtungen	63
Verschiedenes	6
Total	<u>301</u>

In diesen Zahlen sind die als Beilagen zu den Konzessionsgesuchen eingelangten graphischen Darstellungen, sowie die Pläne für Anschlüsse von Industriegeleisen und für Bahnkreuzungen durch elektrische Starkstromanlagen nicht inbegriffen.

Die einzelnen Baulinien geben uns zu folgenden Bemerkungen Anlaß.

Entgegen der Annahme in unserm letztjährigen Bericht konnte der Eröffnungstermin für die rechtsufrige Zürichseebahn (1. August 1893) nicht eingehalten werden. Zu dieser Verzögerung in der Bauvollendung haben mehrfache Expropriationsanstände und die verspätete Inangriffnahme der Bauarbeiten bei Herrliberg infolge wiederholter Beschwerden und Rekurse der Gemeinde wegen Situierung der dortigen Station wesentlich beigetragen. Aber auch die Rückstände auf der Einmündungsstrecke beim Bahnhof Zürich hätten eine Eröffnung der ganzen Linie auf den genannten Zeitpunkt nicht gestattet. Der Behebung dieser baulichen Rückstände der rechtsufrigen Bahn mußte übrigens die Verweisung der Züge der Winterthurerlinie auf den verlegten Damm dieser Linie vorangehen, was so lange nicht ratsam erschien, als der Niveauübergang der Langgasse im Bahnhof Zürich nicht durch eine Unterführung ersetzt war. Die Anstalten zur Erstellung dieser Unterführung wurden nun nicht derart getroffen, daß es möglich gewesen wäre, die bezüglichen Arbeiten rechtzeitig zu vollenden.

Unter diesen Umständen und um dem dringenden Wunsch der Bevölkerung für baldige Betriebseröffnung der neuen Bahn wenigstens teilweise zu entsprechen, blieb nichts anderes übrig, als die provisorische Inbetriebsetzung des Teilstückes Stadelhofen-Rapperswil in Aussicht zu nehmen. Durch Bundesratsbeschluß vom 13. Oktober

1893 wurde deshalb die Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der rechtsufrigen Zürichseebahn neuerdings verlängert, und zwar für die Strecke Stadelhofen-Rapperswil bis zum 1. Dezember 1893 und für die Strecke Stadelhofen-Bahnhof Zürich bis zum 1. Oktober 1894.

Infolge ganz ungeahnter Bauschwierigkeiten beim Aushub des Einschnittes bei Rapperswil (mehrmalige Senkungen und Rutschungen des dortigen unstabilen und durchweichenden Lehm Bodens, wiederholte Zerstörung der bereits ausgeführten Arbeiten und mehrmalige Verlegung des nahe am Einschnitt liegenden Stadtbachkanals) konnte leider auch der erstere Termin nicht eingehalten werden, sondern es mußte derselbe auf Antrag der Bahnverwaltung wiederum bis zum 1. März 1894 hinausgeschoben werden. Nach dem heutigen Stand der Bauarbeiten darf nunmehr die gänzliche Vollendung der Bahnstrecke Stadelhofen-Rapperswil auf diesen Zeitpunkt mit ziemlicher Sicherheit erwartet werden. Auch für die Unterführung der Langgasse schreiten jetzt die Arbeiten programmgemäß fort.

Der Unterbau der Linie Etzweilen-Schaffhausen ist gegenwärtig bis auf den Emmersbergtunnel und die Eisenkonstruktion der Bahnbrücken (worunter die große Rheinbrücke mit 2 Öffnungen von je 54 m.) vollendet. In dem 760 m. langen Emmersbergtunnel werden die Arbeiten auf der Südseite durch die sehr ungünstige Beschaffenheit des Bodens wesentlich verzögert. Es blieben auf Mitte Januar 1894 in diesem Tunnel noch circa 250 m. Richtstollen zu durchbohren.

Im Berichtsjahr konnte die Tracefrage der Linie Thalweil-Zug durchgehends definitiv erledigt werden, und zwar für die Strecke Thalweil-Albistunnel im Sinne der in unserm letztjährigen Bericht erwähnten Eingabe der Gemeinde Horgen, welche an Stelle des bereits grundsätzlich genehmigten Traces von Oberrieden über Forsthaus Sihlwald die Führung der Linie bis oberhalb Horgen mit Erstellung einer Station daselbst und Durchtunnelung des Höhenzuges direkt gegen die Station Sihlbrugg verlangte. Durch dieses Trace wird der früher beim Forsthaus Sihlwald projektierte Anschluß der Sihlthalbahn nach der Station Sihlbrugg verlegt, und es werden auch die Baukosten der Linie Thalweil-Zug trotz einer Abkürzung derselben von circa 715 m. etwas vermehrt. Nachdem aber der Gemeinderat Horgen nach vielen Verhandlungen mit den interessierten Bahnverwaltungen sich geneigt gezeigt, einen namhaften Teil dieser Mehrkosten zu übernehmen und auch der Sihlthalbahngesellschaft eine beträchtliche Subvention für den Bau ihrer Anschlußstrecke zu leisten, führten schließlich die zum Teil unter Mitwirkung unseres Departements geführten Verhandlungen zu einer allseitigen Verständigung zu gunsten des Bahntraces über Horgen

mit Erstellung einer Station daselbst, sowie einer Haltstelle in Oberrieden, nachdem auch diese Gemeinde eine Subvention zugesichert hatte. Das bezügliche Bauprojekt liegt gegenwärtig zur Genehmigung vor.

Was den Teil der Linie vom Albistunnel bis Zug anbelangt, so konnten infolge des Bundesratsbeschlusses vom 13. Juni 1893 betreffend den Umbau des Bahnhofes Zug das definitive Bahntracé und die Lage der Station Baar endgültig festgesetzt werden.

Unterdessen ist der Bau des 3358 m. langen Albistunnels unter günstigen Gesteinsverhältnissen in befriedigender Weise vorgeschritten. Gegen Mitte Januar 1894 betrug der zu durchbohrende Rest im Richtstollen nur noch 611 m.

Im Jahr 1893 hat die weitere Behandlung des von der Nordostbahn vorgelegten generellen Projekts für die Linie Eglisau-Schaffhausen zu vielen Verhandlungen mit der Regierung des Kantons Zürich in Bezug auf deren Forderungen betreffend Einschaltung neuer Stationen für Wyl-Hüntwangen und Altenburg-Rheinau, sowie mit der Regierung des Kantons Schaffhausen über die von ihr verlangte unterirdische Führung der Bahn im Rheinfallbecken Anlaß gegeben.

Was zunächst dieses letztere Begehren anbetrifft, so wurde dasselbe in der Weise erledigt, daß der Bundesrat allerdings die offene Führung der Bahn im Rheinfallbecken grundsätzlich guthieß, daran aber die Bedingung knüpfte, daß bei der endgültigen Feststellung des Bauprojekts und bei Ausführung des Bahnbaues den verschiedenen Begehren um Schonung der Umgebung des Rheinfalles im einzelnen thunlichst Rechnung getragen werde. Seither haben bezügliche Verhandlungen zwischen Kantonsregierung und Nordostbahn stattgefunden.

Es wurde ferner der großherzoglich badischen Regierung im Hinblick auf Art. 2 des Staatsvertrages vom 21. Mai 1875 die Mittheilung gemacht, daß in Bezug auf die Grenzübergangspunkte der Linie Eglisau-Schaffhausen das generelle Projekt vom 29. Februar 1892 hierseits angenommen werde, und daß der Bundesrat bereit sei, an den im citierten Vertrag vorgesehenen Verhandlungen — allfällig nachdem die Bahnverwaltung die bei der Detailprojektierung sich ergebenden Modifikationen vorgeschlagen — mitzuwirken. Gleichzeitig wurde die badische Regierung ersucht, den Wünschen der Gemeinde Rheinau entsprechend, die Nordostbahn zur Einschaltung einer Haltstelle für Personen und Güter bei Altenburg zu veranlassen, welchem Gesuch seitens genannter Regierung Folge gegeben wurde.

Dem von der Regierung von Zürich unterstützten Begehren der Gemeinden Wyl, Hüntwangen und Wasterkingen um Verlegung des Bahntraces behufs Anlage einer weiteren, möglichst nahe an diesen Ortschaften gelegenen Station konnte dagegen aus technischen und finanziellen Gründen nur teilweise Rechnung getragen werden. Es wurde für das Teilstück der Linie zwischen Eglisau und Lottstetten das Trace der Nordostbahn vom Jahr 1873 wieder aufgenommen und an demselben eine Haltstelle für Personen und Güter in Nähe der neuen Rheinbrücke beschlossen. Einem Gesuch der drei Gemeinden um Wiedererwägung dieses Entscheides konnte hierseits keine Folge gegeben werden. Es ist indessen nicht ausgeschlossen, daß die beteiligten Gemeinden ihr Gesuch nochmals erneuern werden.

Nach der definitiven Erledigung der Frage des Umbaues des Bahnhofes Luzern und der Erstellung eines zweiten Geleises Senti-matt-Luzern konnte auch die Genehmigung der Pläne für die Linie Luzern-Immensee auf Gebiet der Gemeinde Luzern erfolgen. Dabei wurde ein von einer Anzahl Einwohner von Luzern, sowie von den Kantonsregierungen von Uri und Schwyz gestelltes Begehren um Erstellung einer Haltstelle an der Halde bei Luzern in Übereinstimmung mit Regierung und Stadtrat von Luzern abgelehnt. Dieser Entscheid wurde dadurch begründet, daß, abgesehen von den sehr beträchtlichen Kosten einer solchen Haltstelle, dieselbe weder einem allgemeinen öffentlichen noch einem wirklichen Betriebsbedürfnisse entsprechen würde. Auch schien es nicht billig, die von den Bahngesellschaften für den neuen gemeinschaftlichen Bahnhof in Luzern verlangten ganz bedeutenden Opfer durch solche für Anlage von Nachbarstationen noch wesentlich zu vermehren. Gegen Ende des Jahres 1893 erfolgte die Inangriffnahme der Bauarbeiten der Immenseelinie bei der Reußbrücke in Luzern, deren pneumatische Foundation sich gegenwärtig in vollem Gang befindet.

Für die Linie Zug-Goldau wurde die definitive Festlegung des Bauprojekts für das Teilstück auf Gebiet der Gemeinde Zug durch den bereits oben erwähnten Entscheid betreffend die dortige Bahnhoffrage ermöglicht und es liegt dasselbe gegenwärtig zur Genehmigung vor.

Zu erledigen bleibt noch die Frage der Erweiterung des Bahnhofes Arth-Goldau und dabei namentlich auch die Frage des zukünftigen Anschlusses der Aargauischen Südbahn an die Gotthardbahn, worüber eine Verständigung zwischen den beteiligten Bahngesellschaften bis jetzt nicht zu erzielen war.

Während die Direktion der Gotthardbahn die Verlegung des Betriebsanschlusses der Aargauischen Südbahn nach Goldau und

eine Beteiligung dieser letztern Bahn an den Kosten des zu erweiternden dortigen Bahnhofes verlangt, betrachtet das Direktorium der Centralbahn namens der Aargauischen Südbahn die Station Immensee als den im Sinne des Gesetzes zu bezeichnenden Punkt für den Betriebsanschluß. In einer von uns gegen Ende des Berichtsjahres veranstalteten Konferenz einigte man sich auf eine Vervollständigung der Akten durch weitere Studien über die eventuell notwendig werdende Erweiterung der Station Immensee.

Die neuen Vorlagen unterstehen gegenwärtig einer schriftlichen Besprechung zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen. Nach Abschluß derselben werden wir — falls eine Verständigung dann noch mangeln sollte — in der Lage sein, unsere Anträge behufs definitiver Regelung dieser Anschlußfrage zu formulieren.

Der von den beiden Verwaltungen der Thunerseebahn und der Bodelibahn gemeinschaftlich unternommene Umbau eines Teils der Bodelibahnstrecke Därligen-Interlaken (Streckung des Traces und Verlegung der Bahnlinie weiter gegen den Berg) geht seiner Vollendung entgegen. Das Hauptbauobjekt bildet dort ein zur Zeit in Arbeit befindlicher Tunnel von 130 m. Länge.

Die Inbetriebsetzung der elektrischen Bahn Orbe-Chavornay (teilweise Straßenbahn) steht gegenwärtig bevor.

Die Linie Huttwil-Wolhusen wird als direkte Fortsetzung der Langenthal-Huttwil-Bahn und nach den Normalien dieser normalspurigen Sekundärbahn erstellt.

Die im Berichtsjahr fortgesetzten Studien für die Erweiterung, beziehungsweise den Umbau des Hauptbahnhofes in Chaux-de-Fonds konnten noch nicht zum Abschluß gebracht werden. Es wurde daher nötig, für die dortige Einmündung der Regionalbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds einstweilen mittelst provisorischer Geleisanlagen zu sorgen.

Ganz gewaltige Spreng- und Räumungsarbeiten erforderte die Erstellung des Bahnkörpers für die Regionalbahn Yverdon-Sainte Croix längs der in unserem letztjährigen Bericht erwähnten verwitterten Felspartie bei den sogenannten „Rapilles de Baulmes“. Zur weiteren Sicherung des Bahnverkehrs wurden dort noch besondere Schutzbauten erstellt. Der Anschluß der Schmalspurbahn an den Bahnhof Yverdon wurde mittelst provisorischer Benutzung des zweispurigen Unterbaues der Jura-Simplon-Bahn bewerkstelligt.

Bei der Seilbahn Cossonay-Gare erwies sich infolge mangelhafter Vorstudien der Bahnverwaltung betreffend das Betriebsprogramm, die Betriebsverhältnisse und das Rollmaterial eine nach-

trägliche Modifikation des Längenprofils der Linie als notwendig. Auch sahen wir uns veranlaßt, die ersten Vorlagen der Bahn für Rollmaterial und Bremsen zu beanstanden, und es konnte dem Gesuch der Bahnverwaltung um Weglassung der üblichen Bremszahnstange nicht entsprochen werden.

Erwähnenswert erscheint die starke Zunahme von Tramwaylinien in unsern größern Städten wie Basel, Genf, Zürich und Bern. Für die neuen Tramways in Zürich und Genf wird elektrischer Betrieb mit Luftleitung in Aussicht genommen. In Basel ist das Betriebssystem noch nicht definitiv festgestellt. Für die Erweiterung des Netzes der Berner Tramways wird dagegen Lokomotivbetrieb nach Muster der Genfer Schmalspurbahnen vorgesehen.

Die Betriebseröffnung der Tramwaylinie Neuchâtel-St. Blaise wurde durch die mit dem ganz neuen Traktionssystem (Gasmotoren) anzustellenden Versuche verzögert.

Bei der Behandlung der Bauvorlagen für die elektrische Straßenbahn Zürich sahen wir uns veranlaßt, gegenüber der dortigen städtischen Verwaltung das ungeschmälerte Recht der Bundesbehörden in Bezug auf Prüfung und Genehmigung, beziehungsweise auch teilweise Abänderung des Traces der Straßenbahnen, für welche die Mitbenutzung der Straßen allerdings zuerst seitens der kantonalen oder lokalen Behörden zugestanden werden muß, zu wahren. Dabei wurden wir übrigens von der Regierung des Kantons Zürich unterstützt.

Wir fanden uns auch zweimal in der Lage, die vor der bundesrätlichen Genehmigung der bezüglichen Ausführungsprojekte begonnenen Bauarbeiten von Tramwaylinien (in Zürich und Bern) bis nach Erledigung dieser Projekte einstellen zu lassen.

Im Berichtsjahr kam die Erstellung des zweiten Geleises auf der Bergstrecke der Gotthardbahn (Erstfeld-Biasca Länge 90,2 km.) zur gänzlichen Vollendung. Die beiden letzten bezüglichen Baustrecken (Amsteg-Gurtellen und Wassen-Göschenen) konnten nämlich schon im Laufe des Monats Mai 1893 dem Betrieb übergeben werden. Die ganz bedeutenden, meist unter schwierigen Verhältnissen auszuführenden Arbeiten für die zweispurige Anlage wurden daher innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren erstellt; ihre Vollendung erfolgte um $3\frac{1}{3}$ Jahre früher, als dies nach dem ursprünglichen, von uns genehmigten Bauprogramm in Aussicht genommen war. Hervorzuheben ist auch, daß während der ganzen Bauzeit der Betrieb auf dem ursprünglichen Geleise Störungen von Belang nicht zu erleiden hatte.

Von dem zweiten Geleise Lausanne-Villeneuve bleibt noch die Strecke Cully-Lausanne auszuführen.

Die Verkehrszunahme auf der Bötzberrbahn und der Anschluß der neuen Linie Koblenz-Stein an dieselbe veranlaßten die Bahnverwaltungen (Nordostbahn und Schweizerische Centralbahn), die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Stein-Pratteln, für welches der Unterbau schon vorhanden ist, in Aussicht zu nehmen. Die Arbeiten sind bis auf die Erstellung der eisernen Brücken und das Legen des Oberbaues ausgeführt.

Für die mit der Erweiterung des Bahnhofes Luzern im Zusammenhang stehende Anlage des zweiten Geleises auf der Strecke Sentimatte-Bahnhof Luzern ist das Bauprojekt genehmigt und es haben die Ausführungsarbeiten begonnen.

Über den weitem Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes auf die zweite Spur hat das Departement das bezügliche Programm einer Revision unterworfen und wird gemäß einem hierseits gefaßten Beschluß mit den Bahnverwaltungen über die zunächst mit dem zweiten Geleise zu versehenen Bahnstrecken in Verhandlungen treten, eventuell bei uns die nötigen Schlußnahmen veranlassen.

Es wurden im Berichtsjahr folgende Bahnen oder Bahnstrecken nach Vornahme der amtlichen Kollaudation nebst Brücken- und Fahrproben dem Betrieb übergeben:

	Eröffnungsdatum.
1. Thunerseebahn	1. Juni.
2. Schynige Platte-Bahn	14. Juni.
3. Wengernalpbahn	20. Juni.
4. Stanserhornbahn	23. August.
5. Stansstad-Stans	26. August.
6. Yverdon-Ste Croix	27. November.
7. Saignelégier-Chaux-de-Fonds:	
Sektion Place d'Armes-Bahnhof J. N.	28. November.
8. St. Gallen-Mühleck	14. Dezember.

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neu eröffneten Linien beträgt 80,502 km.

II. Linien im Betrieb.

	Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
<i>a. Hauptbahnen mit Filialbahnen:</i>			
Jura-Simplon-Bahn	926,313	300	25
Filialbahnen (Bulle-Romont und Traversthalbahn)	32,330	200	25
Nordostbahn	715,202	300	20
Centralbahn	391,023	300	26
Vereinigte Schweizerbahnen	277,527	300	20
Filialbahnen (Toggenburgerbahn u. Wald-Rüti)	31,422	240	10 u. 25
Gotthardbahn	265,333	300	27
Total	2640,256		
Ausländische Bahnen auf Schweizergebiet:			
Badische Staatsbahnen	41,103	300	16
Paris-Lyon-Méditerranée (Genève-La Plaine)	15,344	400	12
Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen (Basel-St. Ludwig)	3,951	1000	9
Österreichische Staatsbahnen bei Buchs und St. Margrethen	2,293	380	8
Rete Mediterraneo (bei Chiasso) . .	0,336	gerade	0
Total	63,487		
<i>b. Übrige Normalbahnen:</i>			
Schweizerische Südostbahn	49,123	150	50
Schweizerische Seethalbahn (meist Straßenbahn)	45,307	160	35
Emmenthalbahn	42,280	250	15
Jura Neuchâtelois	39,163	300	27
Tößthalbahn	39,250	250	30
Thunerseebahn	26,109	250	15
Sihlthalbahn	14,846	150	22
Langenthal-Huttwil	14,063	300	23
Ütlibergbahn	9,180	150	70
Bödelibahn	4,150	180	6
Genève (Eaux-Vives)-Landesgrenze bei Annemasse	3,992	350	20
Kriens-Luzern (meist Straßenbahn) .	2,616	120	30
Total	290,658		

	Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
<i>c. Schmalspurbahnen:</i>			
Genfer Schmalspurbahnen (Straßen- bahnen), und zwar:			
Genève-St. Julien (Landes- grenze)	7,998		
Genève-Lancy	3,393		
Genève-Chancy	17,165		
Genève-St. Georges	2,848		
Genève-Ferney (Grenze)	4,727		
Genève-Vernier	4,844		
Genève-Veigy (Grenze)	10,996		
Genève-Jussy	11,540		
Landquart-Davos	63,506	50	60
Saignelégier-Chaux-de-Fonds	49,978	100	45
Appenzellerbahn	26,396	100	40
Yverdon-St. Croix	25,460	100	37
Lausanne-Echallens-Bercher (meist Straßenbahn)	24,325	100	44
Frauenfeld-Wyl (meist Straßenbahn)	22,875	100	40
Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds	17,584	60	46
Waldenburgerbahn (meist Straßen- bahn)	16,158	100	40
Birsigthalbahn (meist Straßenbahn)	13,535	60	30
Tramelan-Tavannes	12,405	60	30
Rigi-Kaltbad-Scheidegg	8,731	80	40
Genève-Veyrier (meist Straßenbahn)	6,619	105	50
Brenets-Loche	5,548	50	50
	4,246	150	30
Total	297,421		
<i>d. Schmalspurbahnen mit Zahnstrecken:</i>			
Brünigbahn	57,738	120	120
Visp-Zermatt	35,050	80	120
Berner Oberland-Bahnen	23,443	80	120
Appenzeller Straßenbahn (St. Gallen- Gais, meist Straßenbahn)	13,962	30	90
Nenchâtel-Cortailod-Boudry (teilweise Straßenbahn)	10,945	100	86
Total	141,133		
<i>e. Schmalspurbahnen mit elektrischen Motoren:</i>			
Grütsch-Mürren	4,279	50	50
Sissach-Gelterkinden (meist Straßen- bahn)	3,148	60	15
Total	7,427		

	Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
<i>f. Zahnradbahnen:</i>			
Wengernalpbahn	17,312	60	250
Arth-Rigibahn	11,477	120	200
Generosobahn	8,001	80	220
Glion-Rochers de Naye	7,631	80	220
Rothhornbahn	7,536	60	250
Schynige Platte-Bahn	7,353	60	250
Rorschach-Heiden	7,103	120	90
Vitznau-Rigibahn	6,873	120	250
Pilatusbahn	4,270	80	480
Total	79,073		
<i>g. Tramways:</i>			
Genfer Tramways (Pferdetraction u. Lokomotiven)	10,731	25—40	57
Vevey-Montreux-Chillon (mit elek- trischen Motoren)	10,433	30	34
Zürcher Straßenbahnen (Pferdetrak- tion)	8,596	15—20	40
Bieler Tramway (Pferdebahn)	4,673	22—40	—
Stansstad-Stans (mit elektrischen Motoren)	3,465	90	11
Berner Tramway (mit Luftmotoren) Pferdebahn auf dem Monte Generoso (Bellavista-Hotel Pasta)	2,327 0,540	30 20	56,5 38
Total	41,421		
<i>h. Seilbahnen:</i>			
Stanserhornbahn (elektrische Motoren)	3,614	120	600
Lausanne-Ouchy (Turbinenmotor) . .	1,733	400	116
Biel-Maggingen (Wasserübergewicht)	1,623	300	320
Beatenbergbahn (Wasserübergewicht)	1,609	400	400
S. Salvatorebahn (elektrischer Motor)	1,507	300	600
Lauterbrunnen-Grütsch (Wasserüber- gewicht)	1,207	1000	600
Bürgenstockbahn (elektrischer Motor)	0,827	170	580
Ragaz-Wartenstein (Wasserüberge- wicht)	0,700	180	310
Territet-Glion (Wasserübergewicht) .	0,563	500	570
Ecluse-Plan (Wasserübergewicht) . .	0,363	500	370
Gießbachbahn (Wasserübergewicht) .	0,320	120	320
St. Gallen-Mühleck (Wasserüberge- wicht)	0,317	180	228
Lugano-Bahnhof G. B. (Wasserüber- gewicht)	0,237	150	238
Zürichbergbahn (Limmatquai - Poly- technikum, Wasserübergewicht) . . .	0,133	100	260
Gütschbahn (Wasserübergewicht) . .	0,142	geradlinig 150	530
Marzilibahn (Wasserübergewicht) . .	0,101		302
Total	15,133		

*Rekapitulation.*Betriebslänge.
km.

Schweizerische Hauptbahnen	2640,256
Ausländische Bahnen auf Schweizergebiet	63,487
Übrige Normalbahnen (Nebenbahnen)	290,588
Schmalspurbahnen	297,421
Schmalspurbahnen mit Zahnstrecken	141,133
Schmalspurbahnen mit elektrischen Motoren	7,427
Zahnradbahnen	79,075
Tramways	41,424
Seilbahnen	15,186
Total	<u>3575,947</u>

Davon werden zweispurig betrieben:

Normalbahnen	401,241
------------------------	---------

A. Bahnanlagen und feste Einrichtungen.**Planvorlagen.**

Die im Berichtsjahr behandelten Planvorlagen für Ergänzungs- und Umbauten auf den im Betrieb stehenden Linien verteilen sich wie folgt:

Allgemeine Baupläne und Profile:

Situationspläne	18
Längenprofile	14
Sammlungen von Querprofilen	3

Normal- und Specialpläne:

Erdbauten und Mauern	19
Tunnelbauten	4
Schutzbauten	15
Brücken und Durchlässe	254
Wegbau	13
Neue Stationen	1
Erweiterung der Geleiseanlagen	61
Stationshochbauten	57
Signale und mechanische Einrichtungen	79
Wärterhäuser und Bahnabschluß	19
Verschiedenes	43
Total	<u>600</u>

Bahninspektion und Bahnkontrolle.

Die Inspektion der im Betrieb stehenden Bahnlinien fand in üblicher Weise statt und das Resultat derselben wurde den Bahnverwaltungen in gewohnter Weise zur Nachachtung und Beantwortung mitgeteilt. Die Zahl der im Jahr 1893 zu Fuß begangenen respektive inspizierten Kilometer beträgt 4718. Dazu kommen die vielen Inspektionen von der Schlußplattform des Zuges aus, die Lokalbesichtigungen infolge von Unfällen und Betriebsstörungen u. s. w.

Einer besonders sorgfältigen Kontrolle bedürfen die immer zahlreicher werdenden Specialbahnen (Zahnradbahnen, Seilbahnen, elektrische Bahnen etc.), und wir müssen häufig darauf dringen, daß auch seitens der Bahnorgane eine genaue Untersuchung der Bahn und ihres Materials in allen Teilen stattfindet.

Zustand der Bahnen.

Von wichtigern Erscheinungen im Zustand und Unterhalt der Bahnen während des Betriebsjahres notieren wir hier folgende:

Unterbau.

Die Erneuerung des zum Teil defekten Mauerwerks in den beiden großen Tunneln der Linie Neuchâtel-Col des Roches wurde auch im Berichtsjahr nach dem aufgestellten Bauprogramm fortgesetzt. Bei den angeordneten Vorsichtsmaßregeln (Langsamfahren etc.) erlitt der regelmäßige Bahnbetrieb durch diese Arbeiten keine Störung.

Arbeiten zur Entwässerung des Bahnkörpers, zur Konsolidierung unsicherer Anschnittsböschungen etc. wurden auf verschiedenen Linien ausgeführt.

Die seit 1888 in der Ausführung begriffene Korrektur des Tessin zwischen Giubiasco und dem Langensee, welche für die Sicherung der Gotthardbahn gegen den dortigen verwilderten Zustand dieses Flusses von großer Wichtigkeit ist, schreitet normal fort. Ein Anstand mit der Gotthardbahn wegen Sohlenversicherung bei der Bahnbrücke bei Cadenazzo infolge der Korrekturarbeiten wurde auf dem Konferenzwege beigelegt.

Die Revision der bestehenden eisernen Brücken, verbunden mit Behebung der dabei konstatierten Mängel, wurde im Berichtsjahr fortgesetzt und ist nun für die wichtigsten Bahnen fast überall durchgeführt, ebenso das Nivellement dieser Brücken.

Nachrechnungen bestehender Brücken und Projekte für Verstärkung derselben sind zahlreich in Vorlage gebracht worden.

Zur Ausführung gelangten mit gutem Erfolg umfassende Verstärkungsarbeiten, namentlich an größeren Brücken der Jura-Simplon-Bahn (17 Objekte), der Centralbahn (7 Objekte) und der Gotthardbahn; auf den tessinischen Thallinien der letztern wurden fast sämtliche Brücken verstärkt. — Ersetzt wurde die Eisenkonstruktion von 8 Brücken (N. O. B. 3, J. S. 2, S. C. B., G. B. und Traversthalbahn je 1).

Belastungsproben mit neuen und verstärkten Brücken fanden im Berichtsjahr in wesentlicher Zahl statt.

Mit der Prüfung von den alten Brücken entnommenem Material ist manchenorts ein Anfang gemacht worden, doch bleibt hier noch ein mehreres zu thun, und in betreff der Proben mit dem für neue Brücken oder für Brückenverstärkungen zur Verwendung kommenden Material sah sich das Departement auf Grund gemachter Wahrnehmungen bei Verwendung von Flußeisen neuerdings veranlaßt, den Bahnverwaltungen die strikte Einhaltung der bezüglichlichen Vorschriften der Brückenverordnung in Erinnerung zu bringen, auf rechtzeitige Einsendung der Ausweise über die stattgefundenen Proben zu dringen und die Notwendigkeit einer sehr sorgfältigen Überwachung der Arbeiten in den Werkstätten und auf dem Bauplatz zu betonen.

Um über die wirkliche Widerstandsfähigkeit eiserner Brücken Erhebungen von allgemeinem Wert und Interesse machen zu können, schien es dem Departement angezeigt, die bei Ersetzung der Eisenbahnbrücke über die Emme bei Wolhusen durch eine neue Eisenkonstruktion sich bietende Gelegenheit zu benutzen, um die alte Brücke einer Belastungsprobe bis zum Bruch derselben zu unterwerfen, welche Brücke von der Bahndirektion zu diesem Zwecke zur Verfügung gestellt wurde. Nachdem die Verwaltungen der Hauptbahnen sich zur Mitwirkung und zur Übernahme eines Teils der Kosten bereit erklärt, ermächtigten wir auch das Eisenbahndepartement zur Kostenbeteiligung. Die Proben, zu welchen die Vorbereitungen größtenteils noch im Berichtsjahr getroffen wurden, sollen im Frühjahr 1894 stattfinden.

Um die Vorkehrungen bei Verstärkung eiserner Brücken in andern Ländern kennen zu lernen, hat das Departement einen Ingenieur nach Österreich abgeordnet, allwo seit dem dortigen Brückeneinsturz von 1886 Verstärkungen in großem Umfange durchgeführt worden sind.

Die vom Departement empfohlenen Vorkehrungen gegen Entgleisungen oder deren Folgen auf größeren Brücken (Leitschienen, dichter

Schwellenbelag etc.) wurden auch im Berichtsjahr auf einer Anzahl von Objekten angebracht. Es steht zu erwarten, daß dieses Sicherheitsmittel, von hohem Wert, noch weitere Anwendung auf Brücken und an exponierten Bahnstellen überhaupt finden werde.

Da die Brückenverordnung vom 19. August 1892 sich auch auf die eisernen Dachkonstruktionen erstreckt, so wurde die Aufmerksamkeit der Hauptbahnen durch Kreisschreiben vom 14. Februar auf den Zustand der Einsteighallen, Perron- und Remisendächer etc. gelenkt mit der Einladung, diese Konstruktionen auf Grund der genannten Verordnung einer neuen Berechnung zu unterziehen und die Ergebnisse dieser Untersuchung, eventuell mit Verstärkungsvorschlägen, einzureichen.

Das Jahr 1893 ist ohne wesentliche Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen durch elementare Gewalten verlaufen. Die im Januar auf einigen Linien eingetretenen Verkehrsunterbrechungen durch starken Schneefall, Niedergang von Lawinen und Schneerutschungen wurden meist rasch gehoben; auch einige Dammrutschungen im Frühjahr hatten außer dem materiellen Schaden und momentanen Unterbrechungen des regelmäßigen Zugsverkehrs keine weiteren Folgen. Abgebrannt sind das Aufnahmsgebäude in Niederbipp, das Maschinenhaus der Südostbahn in Wädenswil und der Güterschuppen in Glarus.

Auf der Gotthardbahn wurden an 8 verschiedenen Stellen weitere Schutzbauten gegen Felsabstürze, Lawinen etc. erstellt, oder bisherige Bauten ergänzt; auch auf der Brünigbahn wurden derartige Vorkehren getroffen.

Die Frage betreffend technische Vorkehren zur ständigen Terrainkontrolle im Gebiete der Station Horgen der linksufrigen Zürich-seebahn ist auf dem Wege der Lösung.

Die Verhandlungen betreffend Regulierung der Holzabfuhrwege und Holzreistrechte längs der Brünigbahn gelangten im Berichtsjahr zum Abschluß, und wir stellten sodann diejenigen Vorschriften auf, welche zur Sicherung des Bahnbetriebes in dieser Richtung nötig schienen.

Betreffend Benützung einer die Bahnlinie Biel-Neuenburg bei Tüscherz kreuzenden Holzschleifs verfügten wir, infolge von Beschwerden der Bahnverwaltung über unvorsichtiges, den Bahnbetrieb gefährdendes Holzreisten, daß für diesen Holzschleif die gleichen Sicherheitsmaßregeln gelten sollen, wie sie durch Bundesratsbeschluß vom 5. November 1886 für die Holzriesen längs der Linie Pont-Vallorbes vorgeschrieben wurden.

Noch unerledigt sind die Holzriesenverhältnisse auf der Schmalspurbahn Landquart-Davos, auf der Wengernalpbahn etc.

Oberbau.

Über die im Berichtsjahr stattgefundenen Erneuerungen an Schienen und Schwellen, sowie über den gegenwärtigen Stand des Oberbaues in Bezug auf das verwendete Material orientieren folgende Zahlen:

Schwellenerneuerungen in Prozenten der durchgehenden Geleise:

	Eisen- schwellen.	Lauter Eichen- schwellen.	Holzschwellen gemischt oder Weich- holzschwellen.	Im ganzen.
Gotthardbahn	8,1	1,2	—	9,3
Ver. Schweizerbahnen .	2,8	3,1	1,8	7,7
Jura-Simplon-Bahn . .	3,2	2,1	1,3	6,6
Nordostbahn	3,2	—	3,2	6,4
Centralbahn	2,0	—	3,5	5,5
5 Hauptbahnen	3,6	1,2	2,1	6,9

Der Stand der Schwellen in den durchgehenden Hauptgeleisen ist auf Ende 1893 in Prozenten der Länge dieser Geleise:

	Eisen- schwellen.	Lauter Eichenschwellen.	Holzschwellen gemischt oder Weich- holzschwellen.
Centralbahn	60,1	—	39,9
Gotthardbahn	57,7	31,4	10,9
Nordostbahn	39,8	—	60,2
Jura-Simplon-Bahn . .	33,1	26,2	40,7
Ver. Schweizerbahnen .	17,9	12,7	69,4
5 Hauptbahnen	41,0	14,0	45,0

Schienenenerneuerungen in Prozenten der durchgehenden Hauptgeleise:

	Stahlschienen.	Eisenschienen.	Total.
Gotthardbahn	8,5	—	8,5
Centralbahn	5,2	—	5,2
Nordostbahn	4,2	—	4,2
Jura-Simplon-Bahn . .	2,8	—	2,8
Ver. Schweizerbahnen .	2,1	—	2,1
5 Hauptbahnen	4,2	—	4,2

Der Stand der Schienen in den durchgehenden Hauptgeleisen der 5 Hauptbahnen ergibt auf Ende 1893 in Prozenten der Länge dieser Geleise:

	Stahlschienen.	Eisenschienen.
Gotthardbahn	95,1	4,9
Ver. Schweizerbahnen	75,7	24,3
Nordostbahn	73,9	26,1
Jura-Simplon-Bahn	72,4	27,6
Centralbahn	65,9	34,1
5 Hauptbahnen	74,8	25,2

Im Sinne der in unserm vorjährigen Bericht erwähnten Anregung betreffend Verbesserung resp. Verstärkung des Oberbaues im Hinblick auf die Verwendung schwererer Lokomotiven und Einführung größerer Fahrgeschwindigkeiten der Züge, und von der Wahrnehmung geleitet, daß auf den Hauptbahnen noch immer eine wesentliche Zahl von Schienenbrüchen vorkommt, wurden die Bahngesellschaften eingeladen, ernstlich und mit aller Beförderung auf diejenigen Verbesserungen Bedacht zu nehmen, welche geeignet sind, mit den erhöhten Anforderungen Schritt zu halten. Dabei wurde namentlich die Wahl eines stärkeren Schienenprofils, die Notwendigkeit einer Verstärkung des Schienenstoßes, die Vermehrung der Schwellenzahl per Schienenlänge, die Verwendung von widerstandsfähigem Schwellenmaterial, insbesondere in den Kurven der Hauptgeleise, die Reinigung des Schotlers, verbunden mit einer guten Entwässerung des Schotterbettes, betont.

Auch an die schon früher von uns angestrebte Aufstellung einheitlicher Typen für die Oberbaumaterialien wurde wiederholt erinnert.

In Bezug auf letztern Punkt ist uns eine Antwort des Bahnverbandes noch nicht zugekommen. Auch betreffend die Verstärkung des Oberbaues haben nur einzelne Verwaltungen geantwortet.

Es scheint, daß eine Einigung zwischen den Verwaltungen der Hauptbahnen über ein einheitliches und stärkeres Schienenprofil nicht zu stande kam, was zu bedauern ist. Denn zur allgemeinen Einführung eines schwereren Schienenprofils wird man gelangen müssen, und dann wäre, abgesehen von ganz besondern Verhältnissen, die Verwendung verschiedener Typen wirklich nicht zu rechtfertigen.

Bis jetzt sind stärkere Schienenprofile in folgender Ausdehnung verwendet:

Gotthardbahn:

Schienen von 48 kg. per lf. m. auf eine Geleiselänge von 43,4 km.									
" " 46 " " " " " " " "	"	"	"	"	"	"	"	31,8	"
" " 44 " " " " " " " "	"	"	"	"	"	"	"	17,4	"

Jura-Simplon-Bahn:

Schienen von 42 kg. per lf. m. auf eine Geleiselänge von 83,3 km.

Zur Verminderung der Entgleisungsgefahr in Weichen, welche in Kurven liegen, sind auf Anregung des Departements ähnliche Fangschienen, wie sie gegen die Folgen von Entgleisungen auf Brücken zur Anwendung kommen, am innern Kurvenstrang vor der Weichenspitze bei 5 Weichen in verschiedenen Stationen versuchsweise angebracht worden und haben sich bis jetzt bewährt.

Stationen und deren Hochbauten.

Die in Ersetzung der bisherigen Station Gordola auf der Zweiglinie Cadenazzo-Locarno der Gotthardbahn neu erstellten Stationen Gordola-Verzasca und Reazzino (Haltstelle) wurden dem Betrieb übergeben.

Eine neue Haltstelle erhielt auch die Schmalspurbahn Tramelan-Tavannes beim Wärterhaus am Übergang der Straße Tavannes-St. Légio.

Auf den Bergbahnen Glion-Naye und Schynige Platte wurde je eine neue Ausweichstelle errichtet.

Über Erstellung einer von der Regierung von Schwyz postulierten neuen Station in Bäch an der linksufrigen Zürichseebahn, welche schon anlässlich des Bahnbaues angeregt worden war, sind die Verhandlungen im Gange. Ein bezüglicher Entscheid kann jedoch erst auf Grund neuer, von der Nordostbahn verlangter Untersuchungen und Vorlagen getroffen werden.

Für die Erweiterung des Bahnhofes Luzern und die damit im Zusammenhang stehende schon oben erwähnte Anlage eines zweiten Geleises auf der Strecke Sentimatte-Bahnhof wurden die im letzten Geschäftsbericht erwähnten definitiven Ausführungspläne genehmigt, so daß der Inangriffnahme der Arbeiten nichts mehr im Wege stand.

Anlässlich der Behandlung dieser Pläne wurde seitens der Regierung von Luzern auch das Gesuch eines Initiativkomitees für eine Haltstelle im Untergrund mit Empfehlung auf Entsprechung übermittelt. Die Bahnverwaltungen verhielten sich gegen dasselbe durchaus ablehnend; auch wir konnten diesem nachträg-

lich eingelangten Begehren nicht entsprechen, indem dasselbe ein Zurückkommen auf bereits gefaßte reiflich erwogene Beschlüsse bedeutet hätte. Ein wirkliches Bedürfnis zur Errichtung einer Haltestelle ist überdies nicht vorhanden, und es fielen sodann hier ähnliche Gründe in Betracht, wie sie zur Ablehnung der Haltestelle für die Immenseelinie an der Halde geführt hatten.

Die im letzten Geschäftsbericht erwähnte Konferenz betreffend den Umbau des badischen Bahnhofes in Basel führte zur Ausarbeitung und Vorlage eines neuen, den Wünschen der Regierung in Bezug auf die den Bahnhof kreuzenden Straßen etc. besser entsprechenden Projekts mit Höherlegung des Personenbahnhofes. Die damit geschaffene neue Grundlage für die Lösung der Bahnhoffrage wird von der genannten Regierung als die richtige anerkannt, und es finden nun zunächst behufs Verständigung über einzelne Postulate der kantonalen Behörden und Verteilung der Umbaukosten zwischen der Regierung und der badischen Bahnverwaltung weitere Verhandlungen statt, worauf ein definitives Ausführungsprojekt in Vorlage gebracht werden soll. Die Eingabe eines Komitees, welches die erwähnte Lösung bekämpft und die Erstellung eines Kopfbahnhofes anstrebt, wurde der Bahnverwaltung zur Kenntnis gebracht.

Die Verhandlungen zwischen der Regierung von Baselstadt und der Bahnverwaltung über die seit Jahren pendente Erweiterung des Centralbahnhofes in Basel, verbunden mit einer Verlegung der Elsässerlinie, sind noch nicht zum Abschlusse gekommen; es konnte daher hierseits die Angelegenheit einstweilen nicht weiter gefördert werden.

Ebenso stehen die verlangten Projekte für die als notwendig erkannten Erweiterungen der Bahnhöfe Aarau (mit Verbesserung der Straßenübergangsverhältnisse) und Lausanne noch aus.

Dagegen ist noch vor Jahresschluß das Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Zürich eingelangt und es ist dessen Prüfung im Gange.

Weitläufige Verhandlungen und Studien erforderte die Umgestaltung und Erweiterung des Bahnhofes Zug im Hinblick auf die Einmündung der neuen Linien Thalweil-Zug und Goldau-Zug. Nachdem die Anlage eines Halbinselbahnhofes nördlich des bisherigen Bahnhofes prinzipiell adoptiert worden, gelangte das definitive Ausführungsprojekt im Januar 1893 zur Genehmigung.

Genehmigt wurde ferner das Ausführungsprojekt für die Erweiterung des Personen- und Remisenbahnhofes in Winterthur unter Vorbehalt einer allfälligen spätern Lösung der

Frage des Übergangs der Zürcherstraße, deren gänzliche Unterführung vom Stadtrat Winterthur, unterstützt von der Kantonsregierung, angeregt worden ist.

Auch für die Vergrößerung des Bahnhofes Schaffhausen und für die Einmündung der neuen Linie von Etzweilen her wurde nach längern Verhandlungen ein Projekt genehmigt.

Im Bahnhof Rorschach sind die erweiterte Geleiseanlage und das neue Aufnahmsgebäude vollendet und im Betrieb.

Im Bahnhof Rapperswil sind die Geleiseanlagen nach dem genehmigten Projekt in der Hauptsache erstellt; ebenso die Bauten für das Maschinendepot; das neue Aufnahmsgebäude dagegen ist noch nicht begonnen.

Die Station Au an der linksufrigen Zürichseebahn wurde zur Güterstation erweitert.

Anderweitige Erweiterungen und Verbesserungen von Stationen und ihren Hochbauten fanden vielfach statt, so u. a. Erstellung eines neuen Ausweichgeleises in Serrières; Verlängerung der Ausweichgeleise auf 9 Stationen (Worb, Konolfingen, Signau, Twann, St. Ursanne, Granges, Muri, Benzenschwyl und Schwerzenbach); Erstellung neuer Stationsgeleise oder Verlängerung von solchen; Vergrößerung von Aufnahmsgebäuden und Güterschuppen; Verbesserung der Aborteinrichtungen u. s. w.

Auch die Wohnungsverhältnisse des Bahnpersonals gestalten sich da und dort günstiger infolge Erstellung neuer Wärterhäuser, Erweiterung von Dienstwohnungen, Beschaffung von gutem Trinkwasser etc.

Mechanische Einrichtungen und Signale.

Wir erwähnen hier zunächst, daß die stetige Zunahme der Seilbahnen in unserm Lande und die Wichtigkeit, welche den Kabeln derselben in Bezug auf Betriebssicherheit beizumessen ist, uns veranlaßten, nach Anhörung der Bahnverwaltungen besondere Vorschriften über die an diese Kabel zu stellenden Anforderungen, die Prüfung und Überwachung derselben zu erlassen.

Mit Weichen- und Signalverriegelungen sind im Berichtsjahre 30 Stationen versehen worden, nämlich:

Auf der Nordostbahn 15: Rapperswil, Koblenz, Richterswil, Pfäffikon (Schwyz), Wiedikon-Außersihl, Oberglatt, Bifurkation Kloten-Seebach, Wiesendangen, Islikon, Felben, Müllheim, Märstetten, Bürglen, Erlen, Amriswil;

auf den Vereinigten Schweizerbahnen 5: Altstädten, Rüthi, Nänikon, Schwarzenbach und Schwerzenbach;
 auf der Centralbahn 4: Liestal, Sissach, Muttenz und Lenzburg;
 auf der Gotthardbahn 2: Biasca und Gordola-Verzasca;
 auf der Jura-Simplon-Bahn: St. Ursanne;
 auf der Thunerseebahn 3: Gwatt, Spiez und Leißigen.

Der Stand der Riegelungen in Prozenten der Stationen, welche Weichen besitzen, ist auf Ende 1893 folgender:

Gotthardbahn	90	%
Centralbahn	73,2	„
Vereinigte Schweizerbahnen	55,7	„
Nordostbahn !	25,8	„
Jura-Simplon-Bahn	20	„

Wir haben nicht unterlassen, die wesentlich im Rückstand befindlichen Verwaltungen wiederholt zu mahnen.

Es kann beigelegt werden, daß eine größere Zahl von bezüglichen Projekten vorgelegt worden ist.

Die Signale wurden im Berichtsjahr zum Teil in erheblichem Umfange vermehrt und ergänzt; namentlich sind die Rückstände in Bezug auf die Weichensignale nunmehr bei der Mehrzahl der Bahnen auf ein Minimum reduziert.

Ebenso ist eine Anzahl von Stationen mit neuen Deckungssignalen, sowie mit Einrichtungen zur speciellen Kontrollierung der jeweiligen Stellung solcher Signale versehen worden.

Die Bahnverwaltungen wurden auf die noch ungenügende Deckung ein- und ausfahrender Züge gegen Rangierbewegungen in Bahnhöfen und Stationen aufmerksam gemacht mit der Einladung, auch hier die im Interesse der Betriebssicherheit nötigen Verbesserungen einzuführen.

Neue Glockensignale wurden im Berichtsjahre erstellt von:

Nordostbahn	152,5	km.
Jura-Simplon-Bahn	95,1	„
Vereinigte Schweizerbahnen	75,5	„
Centralbahn	13,8	„

Total 336,9 km.

In Prozenten der Länge derjenigen Bahnstrecken, welche gemäß einem Cirkular des Departements zunächst mit Glockensignalen zu versehen waren, ist der Stand dieser Signale auf Ende 1893 folgender:

Vereinigte Schweizerbahnen	100 %
Gotthardbahn	100 "
Centralbahn	100 "
Jura-Neuchâtelois	100 "
Nordostbahn	100 "
Jura-Simplon-Bahn	87,5 "

In Prozenten der Totallänge der einzelnen Bahnen (eigenes Netz) sind bis Ende 1893 ausgeführt:

Auf den Vereinigten Schweizerbahnen	100 %
„ dem Jura-Neuchâtelois	100 "
„ der Gotthardbahn	94,8 "
„ der Jura-Simplon-Bahn	56,8 "
„ der Nordostbahn	56,4 "
„ der Centralbahn	56,1 "

Wenn angenommen wird, daß auf einer Anzahl von zu den Hauptbahnnetzen gehörenden Nebenlinien die Erstellung der Glockensignale nicht als dringlich zu betrachten ist, so darf der gegenwärtige Stand als ein befriedigender bezeichnet werden.

Mit neuen Blockstationen wurden versehen: Die Strecken Palézieux-Chexbres, Biel-Reuchenette (neue Einrichtung), Pratteln-Läufelfingen und Dänikon-Aarau.

Aus vielfachen Wahrnehmungen und Erhebungen unserer Kontrollbeamten ergab sich, daß das Bahnpersonal, insbesondere die Barrierenwärter und -wärterinnen, häufig über die Bedeutung der Signale und deren richtige Anwendung nicht gehörig orientiert waren. Die Bahnverwaltungen wurden daher eingeladen, diesem Mangel ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden und für ausreichende Instruktion ihres Personals in dieser Richtung, sowie für Ausrüstung desselben mit den erforderlichen Reglements und Dienstsanweisungen besorgt zu sein.

Bahnabschluss.

Auf Ende 1893 ist der Mangel an notwendigen Einfriedigungen auf den fünf Hauptbahnen in Prozenten der doppelten Bahnlänge folgender:

auf der Gotthardbahn	0,6 %
„ „ Centralbahn	5,6 "
„ „ Jura-Simplon-Bahn	8,4 "
„ der Nordostbahn	17,5 "
„ den Vereinigten Schweizerbahnen .	31,1 "

An wiederholten Mahnungen zu rascherem Vorgehen in der Ergänzung des Bahnabschlusses hat es das Departement nicht fehlen

lassen, und es haben auch hie und da Unfälle, welche auf fehlende oder mangelhafte Einfriedigung zurückzuführen sind, ein solches Vorgehen im Interesse der Betriebssicherheit nahegelegt.

Der Zustand der Schlagbaumbarrieren aus Holz läßt, wie sich aus den Berichten unserer Kontrollbeamten ergibt, noch öfters zu wünschen übrig, und angefaulte Schlagbäume, welche in geschlossener Stellung wenig Widerstand leisten und bisweilen plötzlich brechen, werden nicht immer rechtzeitig ersetzt. Das Departement sah sich daher veranlaßt, die Aufmerksamkeit der Bahnverwaltungen auf diesen Punkt zu lenken, mit der Einladung, jeweilen auf rechtzeitigen Ersatz mangelhafter Barrieren Bedacht zu nehmen und bei solchen mit langem Schlagbaum oder mit Drahtgitter zu erwägen, ob die hölzernen Maste nicht besser durch eiserne zu ersetzen seien.

Die Beseitigung von stark frequentierten oder ungünstig situirten Niveauübergängen, d. h. die Ersetzung derselben durch Über- oder Unterführungen, gab auch im Berichtsjahr Anlaß zu vielfachen Verhandlungen mit den Bahnverwaltungen und den mitbetheiligten kantonalen Behörden. In größern Bahnhofen wie Zürich, Winterthur, Luzern, Aarau etc. stehen die zum Theil sehr schwierigen bezüglichlichen Fragen mehr oder weniger im Zusammenhang mit der in Ausführung begriffenen oder projektierten Erweiterung der dortigen Bahnhofanlagen, und finden meist ihre Lösung bei Erledigung der bezüglichlichen Projektvorlagen (Langgasse in Zürich, Baslerstraße, Obergrundstraße und Hirschmattstraße in Luzern etc.).

An andern Orten wird dem dringendsten Bedürfnis durch Erstellung von Passerellen abgeholfen.

Die Frage der Beseitigung der Geleisekreuzung der elektrischen Straßenbahn Vevey-Montreux-Chillon mit der Jura-Simplon-Bahn auf dem Niveauübergang der Kantonsstraße bei Territet ist trotz unablässigen Drängens des Departements auf endliche Realisierung der längst allseitig als notwendig erkannten Straßenunderführung nicht weiter gediehen, indem die Verwaltung der elektrischen Bahn sich weigerte, unserm Beschlusse gemäß ein Unterführungsprojekt vorzulegen.

Auf das vom Initiativkomitee für eine Straßenbahn Schwyz-Brunnen gestellte Gesuch um Gestattung einer Niveaure Kreuzung der Gotthardbahn durch die genannte Straßenbahn beim Übergang der Kantonsstraße in der Nähe der Station Brunnen konnte, abgesehen von einem förmlichen Protest der Gotthardbahn, aus den nämlichen Gründen der Verkehrssicherheit, wie sie schon bei frühern Ablehnungen derartiger Gesuche maßgebend gewesen, nicht eingetreten werden.

Verschiedene Begehren von Kantons- und Lokalbehörden um Abhülfe von unleidlichen Verkehrshemmungen etc. bei wichtigen Niveauübergängen (Bruggerstraße in Baden, Zürcherstraße in Brugg etc.) sind noch pendent.

Bahnbewachung.

Der Bahnbewachungsdienst gab bei der Mehrzahl der Bahnen zu wesentlichen Erinnerungen nicht Anlaß. Bei einer Hauptbahn dagegen mußte wegen ungenügender Bahnaufsicht auf einzelnen Linien reklamiert und betont werden, daß eine Kontrolle durch Dräsenfahrten ohne Begehung zu Fuß den Forderungen der Betriebssicherheit nicht entspreche.

Verschiedenes.

Die nach Vollendung des Bahnbaues vorzulegenden Grenz- und Katasterpläne sind im Berichtsjahr nur für die Linie Visp-Zermatt eingereicht worden. Für die noch ausstehenden Vorlagen wurden an die betreffenden Verwaltungen Mahnungen erlassen.

Den Festigkeitsproben mit Materialien zu Bahnzwecken wird von den Bahngesellschaften allmählich die nötige Aufmerksamkeit geschenkt. Soweit die im Berichtsjahr vorgenommenen Proben dem Departement zur Kenntnis gekommen sind, verteilen sich dieselben auf die verschiedenen Arten von Materialien wie folgt:

	Zahl der Proben.
Brückeneisen	1737
Schwellenmaterial	129
Schienenmaterial	445
Zahnstangen	10
Kesselblech	150
Achsenmaterial	33
Bandagenmaterial	36
Kuppelungen	6
Zug- und Tragfedern	32
Seilbahnkabel	6
Dachstuhlkonstruktionen	160
Verschiedenes	46

B. Rollmaterial.

Die Kontrolle über das rollende Material der schweizerischen Bahnverwaltungen erfolgte in gewohnter Weise auf Inspektionsreisen und bei Besuchen der Werkstätten und Depots durch die diesem Dienste zugewiesenen Kontrollingenieure. Dabei konnte konstatiert werden, daß im allgemeinen dem Unterhalt der Lokomotiven und Wagen mehr Sorgfalt geschenkt wird, als dies früher bisweilen geschah.

Erneuerung und Stand des Rollmaterials.

Die Prüfung der Vorlagen für neues Material wird dadurch vereinfacht, daß für die Anschaffungen der Normalbahnen die aufgestellten und genehmigten Normalien und zum Teil die Pläne früherer Lieferungen als maßgebend angenommen werden können.

Im Berichtsjahr fanden 106 Vorlagen ihre Erledigung, nämlich:

- 11 für Lokomotiven,
- 20 „ Personenwagen,
- 17 „ Gepäck- und Güterwagen,
- 21 „ Teile von Fahrzeugen,
- 37 „ bauliche Einrichtungen des Maschinendienstes.

Angeschafft wurden im Berichtsjahr:

	Lokomotiven.	Personenwagen- achsen.	Güterwagen- achsen.
Für Normalbahnen . . .	45	320	1532
„ sonstige Bahnen . . .	25	104	56
Im ganzen	70	424	1588

Außerdem wurden in Betrieb gestellt:

- 13 zweiachsige Gepäckwagen,
- 10 zweiachsige Bahnpostwagen,
- 3 dreiachsige Bahnpostwagen.

Ausrangiert wurden:

- 13 Lokomotiven der Hauptbahnen und 1 Schmalspurbahnlokomotive,
- 54 Personenwagenachsen der Hauptbahnen,
- 8 Postwagenachsen der Hauptbahnen,
- 18 Gepäckwagenachsen der Hauptbahnen,
- 268 Güterwagenachsen der Hauptbahnen.

Der Gesamtbestand des schweizerischen Rollmaterialparks war somit Ende 1893:

	Lokomotiven.	Personen- wagen- achsen.	Gepäck- und Bahnpost- wagenachsen.	Güterwagen- achsen.
Normalbahnen . .	767	5081	1169	21 082
Sonstige Bahnen .	165	1336	94	805
Im ganzen	932	6417	1263	21 887

Die in Zukunft alljährlich erscheinende detaillierte Statistik des Rollmaterials giebt über die nähern Verhältnisse und die Verteilung dieses Parkes auf die einzelnen Bahnverwaltungen Aufschluß.

Die zu Anfang des Winterdienstes vorhandenen 691 Lokomotiven der Hauptbahnen fanden folgende Verwendung:

Bahnen.	Im Strecken- dienst.		Im Rangier- dienst.		Total im Dienst.		Disponibel.		In Reparatur.		Total.
	An- zahl.	An- zahl.	An- zahl.	%	An- zahl.	%	An- zahl.	%	An- zahl.	%	An- zahl.
Jura-Simplon-Bahn .	135	13	148	69	26	12	41	19	215		
Nordostbahn	122	29	151	85	12	7	13	8	176		
Schweiz. Centralbahn .	72	21	93	74	7	6	25	20	125		
Ver. Schweizerbahnen	46	8	54	71	10	13	12	16	76		
Gotthardbahn	60	7	67	68	7	7	25	25	99		
Total	435	78	513	73	62	9	116	18	691		

Es stehen mithin von allen Hauptbahnlokomotiven 73 % im Dienst, was als normal bezeichnet werden darf. Etwas groß ist die Zahl der in Reparatur stehenden Lokomotiven. Es ist indessen das Verhältnis zu den disponibeln Lokomotiven ein schwankendes und von Zufälligkeiten abhängiges, das aber in obigen Zahlen noch nicht als abnormal bezeichnet werden kann. Zu den Zahlen der Nordostbahn bemerken wir, daß die nötigen Bestellungen erfolgt sind, um den Gesamtbestand auf 186 Lokomotiven zu bringen, und es ist zu gewärtigen, ob dieser Park auch nach Eröffnung der demnächst hinzukommenden neuen Linien genügen wird. Eine Parkvermehrung ist auch bei der Schweizerischen Centralbahn und Gotthardbahn vorgesehen.

Die neu beschafften Lokomotiven zeichnen sich, den Anforderungen des Verkehrs entsprechend, durch eine größere Leistungsfähigkeit gegenüber früheren Lokomotiven aus. Zu diesem Zwecke werden die zumeist aus Flußeisen hergestellten Kessel auch für einen höhern Dampfdruck konstruiert.

Die elektrische Bahn Sissach-Gelterkinden hat im abgelaufenen Jahr eine neue Reservelokomotive erhalten, welche wiederholt zur Verwendung kam, da während eines großen Theils des Jahres das nötige Triebwasser fehlte.

Der Personenwagenpark ist in stetiger Zunahme begriffen, welche es mit der Zeit ermöglichen dürfte, daß der schweizerische Park auch für außerordentliche Anlässe ausreichen kann. In dieser Beziehung wurde hauptsächlich mit der Jura-Simplon-Bahn verhandelt, bei welcher der Bestand an Personenwagen hinter demjenigen der andern Bahnen zurücksteht. Es hat die Bahnverwaltung auf unsere Veranlassung hin die nötigen Bestellungen gemacht und es wird deren Effektivierung in den Jahren 1894—1898 erfolgen.

Von den dabei vorgesehenen 104 neuen Personenwagen ist ein Teil als Ersatz für die auszuraugierenden Coupéwagen bestimmt. Um diese Ausrangierung auf den festgesetzten Termin (Ende 1898) zu sichern, hat die Bahn einen besondern Amortisationsfonds angelegt.

Bei der Beschaffung des neuen Personenwagenmaterials der schweizerischen Bahnen wird im allgemeinen getrachtet, den berechtigten Ansprüchen der Reisenden in baulicher Hinsicht gerecht zu werden.

Auch am bestehenden Material wurden zum Teil wesentliche Änderungen vorgenommen. Abgesehen von den kleinen Verbesserungen bei den Gepäcknetzen, Übertrittsgeländern, Übertrittsbrücken u. dergl., wurde hauptsächlich einem ruhigen Gang der Personenwagen alle Aufmerksamkeit geschenkt. Ein wesentliches Hilfsmittel hierzu bildet die Vergrößerung des Radstandes der Wagen, und es haben die Schweizerische Centralbahn, die Gotthardbahn und die Nordostbahn Umbauten in diesem Sinne vorgenommen.

Der Güterwagenpark wird nunmehr, nachdem er innerhalb fünf Jahren um 1629 Wagen vermehrt worden ist, den tatsächlichen Verhältnissen besser entsprechen. Die neuen Güterwagen sind durchweg geräumig und von größerer Tragkraft als früher und mit kräftigen, auf alle Radseiten wirkenden Bremsen versehen.

Ein großer Teil der gedeckten neuen Wagen erhielt die Einrichtungen der kontinuierlichen Bremse, um sie in Schnell- und Personenzüge einstellen zu können.

Werkstättendienst.

In Bezug auf die baulichen Einrichtungen ist zu bemerken, daß die Lokomotivwerkstätte der Jura-Simplon-Bahn in Biel wesentlich vergrößert und auch die Werkstätte der Vereinigten Schweizerbahnen in Rorschach um einige Lokomotivstände erweitert wurde. Dagegen liegt für die neue Werkstätte der Nordostbahn noch immer kein Projekt vor. Inzwischen sucht sich diese Bahn durch Provisorien zu behelfen und hat einen unbenützten Kornschuppen in Romanshorn als Wagenwerkstätte eingerichtet.

Beim Unterhalt der Lokomotiven wurde den Kesseln die gewohnte Aufmerksamkeit geschenkt, und es haben in üblicher Weise Pressungen und innere Untersuchungen derselben stattgefunden.

In Bezug auf Vornahme der von unsern Organen hierbei für nötig erachteten Reparaturen halten wir dafür, daß in diesem wichtigen Punkte besser etwas zu viel als zu wenig gethan werden sollte. Beobachtete Schäden lassen immer auf abnormale Verhältnisse schließen; es ist daher gründliche Abhülfe durch Ermittlung der Ursache und Entfernung der angegriffenen Teile angezeigt.

Wir dringen auch auf rechtzeitigen Ersatz älterer Kessel, und es wurden im Berichtsjahre 15 Lokomotivkessel durch neue ersetzt.

Der üblichen Wasserdruckprobe sind 60 neue Kessel, zum Teil für neue Lokomotiven, zum Teil als Reserve bestimmt, unterzogen worden.

An den im Dienst stehenden Lokomotivkesseln fanden im Jahr 1893 124 innere Revisionen und 211 periodische Pressungen statt.

Der Unterhalt der Personenwagen gab zu wenig Bemerkungen Anlaß.

Bei einer Hauptbahn mußte immerhin wegen mangelhaften Unterhalts des Innern der Wagen II. Klasse reklamiert werden.

Bezüglich der Güterwagen sind die Bahnverwaltungen mit dem Gesuch an uns gelangt, nach dem Beispiel von Deutschland, die Revisionsperiode von zwei auf drei Jahre auszu dehnen. Wir glaubten diesem Gesuch nicht entsprechen, sondern vorerst die Erfahrungen, welche die deutschen Bahnen mit dieser Neuerung machen werden, abwarten zu sollen.

Über die an Achsen, Radreifen und Kuppelungen vorgekommenen Brüche sind uns die üblichen Berichte zugegangen, die wir nachfolgend kurz resümieren:

Achsenbrüche.

Eigentümerin.	An Lokomotiven und Tondern.	An Personenwagen.	An Post-, Gepäck- und Güterwagen.
Normalbahnen	2	1	1
Andere und fremde Bahnen .	7	—	—
Total	9	1	1

Radreifenbrüche.

Eigentümerin.	An Lokomotiven und Tondern.	An Personenwagen.	An Post-, Gepäck- und Güterwagen.
Jura-Simplon-Bahn	7	2	3
Nordostbahn	3	5	6
Centralbahn	—	—	—
Vereinigte Schweizerbahnen .	5	—	9
Gotthardbahn	—	—	5
Andere und fremde Bahnen .	2	1	41
Total	17	8	64

Brüche an Zugapparaten.

Eigentümerin.	An Lokomotiven und Tondern.	An Personenwagen.	An Post-, Gepäck- und Güterwagen.	Total Anzahl.	in %
Jura-Simplon-Bahn	4	12	270	286	3,7
Nordostbahn	12	58	200	270	4,0
Centralbahn	8	10	102	120	2,8
Ver. Schweizerbahnen	2	9	192	203	7,7
Gotthardbahn	20	23	66	109	3,1
Diverse schweiz. Bahnen . . .	—	5	39	44	2,2
Total	46	117	869	1032	3,9

Davon auf offener Linie gebrochen 77, in Bahnhöfen und Werkstätten entdeckt 955.

Die Achsen- und Radreifenbrüche hatten, außer einer Entgleisung auf offener Linie, keine weitem Folgen.

Bei einer Schmalspurbahn ist der Ersatz sämtlicher Lokomotivachsen angeordnet worden.

Von den Kuppelungsbrüchen führte auch dieses Jahr einer zu einem Unfälle, bei dem ein Angestellter schwer verletzt und beträchtlicher Materialschaten verursacht wurde.

Wir haben bei den Bahnen neuerdings die Normierung der Maximalzuglast im Verhältnis zur Stärke der Zugapparate in Erinnerung gebracht.

Über Defekte an verschiedenen Teilen der Lokomotiven sind im Berichtsjahre 268 Mitteilungen eingegangen. Die betreffenden Vorkommnisse, welche meist mehr oder weniger bedeutende Zugsverspätungen veranlaßten, stehen zum Teil im Zusammenhange mit der weitgehenden Ausnützung der Lokomotiven von einer Revision zur andern, sowie mit dem vorgerückten Alter einzelner derselben. Auch gewisse Konstruktionsfehler veranlaßten regelmäßig wiederkehrende Brüche einzelner Teile. Wir haben nicht ermangelt, auf Beseitigung der erwähnten Ursachen zu dringen.

Zugkraftdienst.

Beim Zugkraftdienst sahen wir uns genötigt, darauf zu dringen, daß nur durchaus geeignetes, den bezüglichlichen Reglements entsprechendes Personal zum Dienst des Lokomotivführers und Heizers herangezogen werde.

Der Stand der kontinuierlichen Bremsen in % ausgedrückt war zu Ende 1893 folgender:

Bahn.	Lokomotiven.	Personen- wagen.	Gepäck- und Postwagen.
Jura-Simplon-Bahn	79,5	67,6	77,8
Nordostbahn	69,6	44,8	61,6
Centralbahn	71,0	82,3	81,0
Vereinigte Schweizerbahnen . .	91,4	84,4	100,0
Gotthardbahn	56,6	93,3	100,0
Postverwaltung	—	—	86,1
Normale Nebenbahnen	59,5	48,2	46,2
Schmalspurbahnen	90,9	85,9	92,1
Total	85,2	67,6	77,8

Außerdem sind 655 Eilgutwagen diverser Verwaltungen mit Apparaten für die kontinuierliche Bremse versehen.

Es ist anzunehmen, daß die Durchführung dieser Sicherheitseinrichtung in nicht zu ferner Zeit erfolgt sein wird. Wir legen besonders Gewicht darauf, daß die Schnell- und Personenzüge am Schluß möglichst wenig Güterwagen ohne kontinuierliche Bremse führen, indem nur so dieses wichtige Sicherheitsmittel voll zur Geltung kommen kann. Eine diesem Bestreben entgegenstehende Eingabe des schweizerischen Eisenbahnverbandes mußte daher ablehnend beantwortet werden.

Mit der automatischen Luftdruckbremse werden nunmehr auch Notbremseinrichtungen verbunden, die gestatten, das Bremsen des Zuges auch vom Innern der Wagen aus zu veranlassen.

Unter den Fällen, in welchen die kontinuierliche Bremse gute Dienste geleistet, ist u. a. die Entgleisung des Zuges 10 am 5. April in Wynigen zu erwähnen, wobei ein Zusammenstoß des auf der Einfahrtsweiche entgleisten Schnellzuges mit dem auf der Station stehenden Güterzug durch die Bremse verhindert wurde.

Auch die Einführung der Dampfheizung macht stetige Fortschritte.

Der Stand per Ende 1893 ist folgender:

Bahn.	Personen- wagenzahl.	Einrichtungen in % der Wagen.
Jura-Simplon-Bahn	392	70,5
Nordostbahn	186	32,1
Centralbahn	159	64,1
Vereinigte Schweizerbahnen . .	107	52,2
Gotthardbahn	206	98,6
Normale Nebenbahnen	138	66,9
Schmalspurbahnen	182	60,1
Total	1370	59,8

In Bezug auf Wagenbeleuchtung sind im Berichtsjahre wesentliche Fortschritte nicht gemacht worden.

Die elektrisch beleuchteten Wagen der Jura-Simplon-Bahn sind durch Neuanschaffungen vermehrt worden und es befriedigen die Resultate im allgemeinen. Die früher häufigen Störungen sind erheblich zurückgegangen, seit in der Behandlung der Accumulatoren mehr Übung gewonnen wurde.

Daß die alte Petroleumbeleuchtung als unzureichend betrachtet wird, haben wir den Bahnverwaltungen gegenüber wiederholt betont; wir gestatten deren Anbringung an neuem Material nur als Provisorium und so lange, bis die Beleuchtungsfrage genügend abgeklärt sein wird.

7. Bahnbetrieb.

a. Kontrolle des Tarif- und Taxwesens.

Im letztjährigen Bericht hatten wir die Frage des Transportes der Mannschaften der Fortwache in Airolo bei Dienstreisen in Civilkleidung zur Militärtaxe, die Eliminierung der Taxe für sogenanntes Freigepäck im deutsch-italienischen Verkehr via Gotthard auf der schweizerischen Strecke, sowie die Neuausgabe der schweizerischen Tarifvorschriften nebst Warenklassifikation als pendent bezeichnen müssen. Im Berichtsjahr gelangte hiervon nur der erste Punkt zur Erledigung, und zwar in der Weise, daß die Transportanstalten, gestützt auf Art. 25 des Eisenbahngesetzes, verpflichtet wurden, die Mannschaften der Fortwachen bei Dienstreisen in Civil gegen Vorweisung einer entsprechenden Legitimationskarte zur Militärtaxe zu befördern. Dagegen haben die Bahnen auch im Berichtsjahr der Weisung, die Taxe für sogenanntes Freigepäck für die schweizerische Strecke im deutsch-italienischen Verkehr aus den Billetpreisen zu beseitigen, keine Folge gegeben. Wir können hier nur wiederholen, daß der Fehler zum großen Teil darin zu suchen sein wird, daß die schweizerischen Eisenbahnen es an der nötigen Energie fehlen lassen, bei den ausländischen Verwaltungen die Neuausgabe des Tarifes durchzusetzen. Um endlich zu einer Erledigung dieses Geschäftes zu gelangen, werden wir die Frage prüfen lassen, ob nicht den schweizerischen Verwaltungen die Kündigung des betreffenden direkten Tarifes aufzugeben sei. Die Erledigung der Verhandlungen wegen Neuausgabe der schweizerischen Tarifvorschriften wurde durch die auf 1. Januar 1894 erfolgte Neuausgabe des Transportreglementes verzögert und mußte ins laufende Jahr verschoben werden.

Im Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen sind im Laufe des Jahres keine grundsätzlichen Änderungen vorgenommen worden, ebensowenig hatten wir Veranlassung zu einschneidenden Maßnahmen in diesem Gebiete. Wir glauben uns daher auf die nachfolgenden Mitteilungen beschränken zu dürfen:

Durch die Anwendung der Differentialzölle im Verkehr mit Frankreich wurde die Bevölkerung der westlichen Landesteile, welche bisher gewohnt war, ihre Lebensbedürfnisse zum großen Teil dorthin zu beziehen, am meisten betroffen. Wir sahen uns daher veranlaßt zu untersuchen, ob durch entsprechende Tarifmaßnahmen die Verproviantierung der Westschweiz aus andern Gegenden ohne wesentliche Verteuerung ermöglicht werden könnte. Eine Besprechung mit den Vertretern der Hauptbahnen, welche am 9. Januar stattgefunden hatte, ergab die Geneigtheit der Verwaltungen, der Frage einer möglichst ausgiebigen Frachtreduktion für den Import von Lebensmitteln aus den übrigen Nachbarländern nach der Westschweiz näher zu treten. Nach längern Verhandlungen wurde uns am 24. März ein Projekt für Ausnahmetarife für den Transport einer Reihe von Lebensmitteln, wie Butter, Fleisch, geräuchert, Speck, gedörrter, Speisefette, Öle, Wein und Zucker in Wagenladungen von 5000 und 10,000 kg. ab Buchs-transit, Romanshorn-transit und Basel S. C. B.-transit nach der Westschweiz vorgelegt. Den Einbezug von frischem Fleisch und totem Geflügel in die Ausnahmetarife haben die Verwaltungen mit der zutreffenden Begründung abgelehnt, daß diese Güter mit Rücksicht auf ihr leichtes Verderben sich zur frachtgutmäßigen Beförderung nicht eignen, für eilgutmäßige Beförderung denselben aber jetzt schon sehr reduzierte Taxen zur Verfügung gestellt seien. Diese Ausnahmetarife sind als Staffeltarif konstruiert mit folgender Abstufung:

		Wagenladung von	
		5000 kg.	10 000 kg.
		Taxen pro 100 kg. in Centimes pro km.	
a. Streckentaxe:			
Entfernungen von	1—205 km.	1.25 resp. 1.35 ^{*)}	1.10 resp. 1.25 ^{**) (normal)}
"	" 206—220 "	0.80	0.60
"	" 221—250 "	0.60	0.40
"	" 251 und mehr km.	0.40	0.20
b. Expeditionsgebühr:			
Alle Entfernungen		15.00	15.00 (normal)

Es ergeben sich hiernach beispielsweise für Güter aus Österreich nach Genf Ermäßigungen von 112—131 Centimes pro 100 kg. bei Wagenladungen von 5000 kg. und solche von 14—152 Centimes pro 100 kg. bei Wagenladungen von 10 000 kg.

Diese Ausnahmetarife sind auf 1. Mai 1893 in Kraft getreten und wurden ausdrücklich als temporäre bezeichnet, in der Meinung,

^{*)} Nordostbahn 1.25, Vereinigte Schweizerbahnen, Centralbahn, Jura-Simplonbahn 1.25.

^{**)} Nordostbahn 1.10, Vereinigte Schweizerbahnen, Centralbahn, Jura-Simplonbahn 1.10.

daß deren Aufhebung im Falle der Beendigung des Zollkrieges auf einmonatliche Voranzeige hin erfolgen könne; daneben steht natürlich den Verwaltungen das Recht der Kündigung derselben unter Beachtung der im Art. 35 des Eisenbahngesetzes niedergelegten Vorschriften jederzeit zu. — Einer Anregung auf allgemeine Ermäßigung der Taxen für den Import von lebenden Tieren erklärten die Verwaltungen, mit Rücksicht auf den niedrigen kilometrischen Ertrag aus diesen Transporten, nicht entsprechen zu können. (Für Buchs-Genf ergibt sich beispielsweise ein kilometrisches Ergebnis aus den niedrigst tarifierten Wagenladungsklassen von 40.⁹² Centimes pro Wagen, während sich bei den jetzigen Taxen aus einem Wagen Großvieh ein solches von nur 37.⁶³ Centimes und für Kleinvieh von 35.⁰⁰ Centimes pro Wagen ergibt.) — Für den Verkehr aus Italien wurden reduzierte Taxen für lebende Tiere und vegetabilische Öle in der Weise eingeführt, daß in gleicher Weise, wie dies schon früher für Wein und Petroleum geschehen ist, die via Mont-Cenis sich ergebenden Frachten auf die längere schweizerische Route via Gotthard übertragen wurden.

Wohl aus Veranlassung dieser Taxermäßigungen wurde von einer Versammlung der Weinbaugesellschaften des Kantons Waadt folgende Resolution beschlossen:

„Die eidgenössischen Behörden seien eingeladen, darüber zu wachen, daß die Eisenbahn-Transporttarife den einheimischen Produkten und dem internen Verkehr die gleichen Taxreduktionen zugestehen, welche in den internationalen Tarifen den ausländischen Produkten bewilligt werden.“

Diese Eingabe wurde von der Regierung des Kantons Thurgau mit dem Bemerken unterstützt, es wäre nicht verfrüht, wenn die alte Ungerechtigkeit höherer Eisenbahnfrachten bei dem internen Verkehr mit inländischen Produkten gegenüber denjenigen der importierenden ausländischen Staaten gehoben würde. Zu Ende des Berichtsjahres wurde dieselbe Frage von der Regierung des Kantons Zürich rücksichtlich der den italienischen Weinen bewilligten reduzierten Taxen neuerdings aufgegriffen. Da auch der Bundesversammlung ein Antrag auf eine hierauf bezügliche Motion vorliegt, so gestatten wir uns, auf diese Frage noch etwas näher einzutreten, indem wir zum vornherein bemerken, daß es sich hier nicht um neue Verhältnisse im Tarifwesen handelt, sondern um schon seit Jahren bestandene, wie dem Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 23. November 1883 (Bundesbl. 1883, IV, 477 u. ff.), betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen, entnommen werden kann. Die Bildung der Gütertarife der Eisenbahnen findet sowohl für den schweizerischen als auch

für den internationalen Verkehr auf Grund derselben kilometrischen Taxelemente (Streckentaxen und Expeditionsgebühren) statt. Eine Abweichung hiervon wird nur in dem Falle gemacht, wo für den Transport des Gutes mehrere Routen zur Verfügung stehen, von welchen eine oder mehrere das schweizerische Gebiet gänzlich oder größtenteils umgehen. Ist diejenige Route, welche den längsten schweizerischen Parcours ergibt, der billigste der in Betracht fallenden Transportwege, so werden von dieser keine reduzierten Taxen bewilligt, sondern es findet normale Taxrechnung statt. Ist aber die ausländische Route die billigere, so sind die schweizerischen Bahnen vor die Alternative gestellt: Entweder das Gut zur gleichen Taxe wie die ausländische Route zu befördern, oder auf den Wettbewerb am Transport zu verzichten. Seitens der Reklamanten will formell den Bahnen allerdings nicht verwehrt werden, die Konkurrenz gegenüber den billigeren ausländischen Routen aufzunehmen, sie sollen nur verhalten werden, dem internen Verkehr dieselben Ermäßigungen zu gewähren, welche sie dem konkurrenzierten internationalen Verkehr zugestehen müssen. Dabei wird nun aber nicht weiter darauf eingegangen, ob hierunter verstanden werden will, daß dem internen Verkehr dieselben kilometrischen Grundtaxen zur Verfügung gestellt werden müssen, welche sich aus dem Konkurrenzverkehr ergeben würden, oder ob die aus dem Konkurrenzverkehr auf die schweizerische Strecke entfallende Gesamtaxe auf den internen Verkehr in der Weise übertragen werden solle, daß Sendungen ab der Grenzstation und rückliegenden Stationen nach der betreffenden konkurrenzierten Station und rückliegenden Stationen keine höhere Fracht zu zahlen hätten, als die von den schweizerischen Bahnen übernommenen Konkurrenzfrachten.

Die praktische Durchführung dieser letztern Art der Berücksichtigung der Einwirkung der ausländischen Konkurrenz wäre ohne Vernichtung eines geordneten Tarifwesens kaum möglich, so daß wir hierauf nicht weiter eintreten wollen; zudem glauben wir nicht fehlzugehen, wenn wir annehmen, es werde von den Reklamanten die Übertragung der sich aus dem Konkurrenzverkehr ergebenden kilometrischen Einheitstaxen auf den internen Verkehr verlangt. Dieses Begehren würde aber nichts anderes bedeuten, als eine allgemeine Reduktion der internen schweizerischen Taxen, und zwar, soweit der Wagenladungsverkehr in Frage kommt, bis auf die Höhe von 0.3 Centimes pro 100 kg. und km. plus 10 Centimes Expeditionsgebühr pro 100 kg. Dies ist nämlich derjenige Satz, unter welchen herab die Bahnen in der Regel nicht gehen, auch wenn eine vollständige Übernahme der Konkurrenztaxen damit nicht erreicht werden kann. Es ist nun aber ohne weiteres klar,

daß die Bahnen auf eine derartige Forderung ohne ernstliche Gefährdung der finanziellen Grundlage der Unternehmen nicht eingehen könnten, sondern einfach gezwungen wären, auf eine Teilnahme am Wettbewerb zur Bedienung des Konkurrenzverkehrs zu verzichten, und zwar ohne daß den schweizerischen Interessenten irgend ein Nutzen daraus entstehen würde. Das Gut könnte ja ganz zum gleichen Preise unter Umgehung der schweizerischen Route an die Bestimmungsstation gelangen, eine Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Produzenten gegenüber den ausländischen, worauf die Reklamanten es schließlich abgesehen haben dürften, wäre daher gar nicht zu erwarten. Dagegen darf hier nicht verschwiegen werden, daß durch den Verlust des Transportes der sehr bedeutenden internationalen Sendungen über die längste schweizerische Route eine ganz beträchtliche Schwächung der finanziellen Kraft der Bahnen und eine unberechenbare Schädigung des nationalen Wohlstandes im allgemeinen eintreten müßte, deren Wirkung sich auf allen Gebieten sofort empfindlich fühlbar machen würde. Wir glauben daher im vollen Einverständnis mit der Bundesversammlung zu handeln, wenn wir zur Herbeiführung derartiger Zustände nicht Hand bieten und alle dahin zielenden Begehren ablehnend bescheiden. Dagegen haben wir es uns zur Aufgabe gemacht, streng darüber zu wachen, daß seitens der Bahnverwaltungen eine nicht durch die ausländische Eisenbahnkonkurrenz begründete Ermäßigung der Taxen für den internationalen Verkehr nicht eintritt, ohne dem schweizerischen Verkehr eine gleiche Behandlung zu sichern, und werden mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln die Bahnverwaltungen zur Beachtung dieser Regel verhalten.

Mit Rücksicht auf die durch die große Trockenheit des verflossenen Sommers entstandene landwirtschaftliche Notlage haben die Bahnen sich zur Reduktion der Transporttaxen für Futtermittel bereit erklärt. Ein bezüglich temporärer Ausnahmetarif für Transportstrecken von 40 km. und mehr ist auf 8. Juni 1893 in Kraft gesetzt worden. Derselbe beruht auf folgenden Grundlagen:

	Einzel- sendungen.	Wagenladungen.	
		5000 kg.	10 000 kg.
	Taxe per 100 kg. in Centimes.		
Streckentaxen per km.	0.8	0.45 und 0.40	0.35 und 0.30
Expeditionsgebühr . .	20	10	10

Dieser Ausnahmetarif wird auf 15. Mai 1894 wieder außer Kraft gesetzt werden.

Von verschiedenen Seiten wurden unter Verweisung auf die zum Teil sehr reichliche Obsternte das Gesuch an das Departement gerichtet, dasselbe möchte die Bahnverwaltungen veranlassen, den Export von Obst durch billige Tarife zu begünstigen. Wir haben diesem Begehren Folge gegeben und die Transportanstalten eingeladen, den in frühern Jahren angewandten Exporttarif für Obst auch dieses Jahr wieder in Kraft zu setzen, indem wir noch besonders betonten, daß der reiche Obstertrag in Österreich und in Süddeutschland selbst die schweizerischen Exporteure zwingt, ihre Absatzgebiete weiter im Norden als bisher zu suchen. Die Bahnen erklärten hierauf, daß sie sich nicht davon hätten überzeugen können, daß ein Exporttarif wesentlich zur Förderung der Obstausfuhr beitragen werde. Die Ermäßigungen der Transporttaxen auf schweizerischem Gebiet seien klein im Verhältnis zu den ausländischen Transporttaxen und kämen rücksichtlich der Marktschwankungen fast gar nicht in Betracht. Die zu gewährenden Taxreduktionen hätten daher voraussichtlich bloß die Wirkung der Herbeiführung eines erheblichen Einnahmefalles für die schweizerischen Eisenbahnen. Die finanzielle Lage der schweizerischen Bahnen wäre aber nicht derart, daß sie zu Taxopfern ermuntern könnte. Die Verwaltungen hätten daher ursprünglich davon abgesehen, Reduktionen für den Obsttransport zu bewilligen. Zu einer Wiedereinführung des frühern Obsttarifes könnten sie nicht Hand bieten, wären dagegen bereit, auf Wunsch des Departementes einen Ausnahmetarif für Wagenladungen von 10 000 kg. auf folgender Grundlage zur Einführung zu bringen:

Streckentaxe: 1—100 km. . . .	0.7	Cts.	per	100	kg.	und	km.	
101—200 „	0.5	„	„	„	„	„	„	„
201 und mehr km. . .	0.3	„	„	„	„	„	„	„
Expeditionsgebühr: alle Entfernungen	10	Cts.	per	100	kg.			

Wiewohl dieser Tarif für Sendungen bis auf 100 km. Distanz ab Stationen der Nordostbahn und Gotthardbahn gar keine und ab den Stationen der übrigen Bahnen nur eine ganz unbedeutende Ermäßigung (0.10 Cts. per 100 kg. und km.) gewährte, glaubten wir der Einführung des Tarifes doch zustimmen zu sollen. Wir unterließen aber nicht, die Verwaltungen darauf aufmerksam zu machen, daß dieser Tarif der Landwirtschaft kaum die gewünschten Dienste leisten werde. Der Tarif blieb vom 15. September bis 31. Dezember 1893 in Kraft.

Infolge einer Anregung der Vereinigung der landwirtschaftlichen Vereine der Westschweiz haben die Bahnverwaltungen für den Transport von Düngemitteln in Wagenladungen von

10 000 kg. einen Ausnahmetarif ausgearbeitet, wonach Düngemittel eine Taxe von 0.4 Cts. per 100 kg. und km. (statt 0.42 resp. 0.5 Cts.) plus 10 Cts. Expeditionsgebühr bezahlen. Der Tarif ist auf 1. Februar 1894 in Kraft getreten.

Das allgemeine Reglement und Tarif betreffend den Bezug der Nebengebühren ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 an auch für die schweizerischen Dampfschiffunternehmungen anwendbar erklärt worden.

Die Konkurrenzverhältnisse zwischen der am 1. Juni 1893 eröffneten Thunerseebahn und den Dampfschiffen auf dem Thunersee wurden so geregelt, daß den mit direkten Billets in Thun-See resp. Interlaken eintreffenden Reisenden freigestellt ist, sich zur Fahrt zwischen Interlaken und Thun-See der Eisenbahn oder der Dampfschiffe zu bedienen. Der Vertrag wurde fest abgeschlossen bis Ende 1894 und kann hernach eine Auflösung desselben nach 6monatlicher Kündigung erfolgen.

Der Sihlthalbahn haben Sie mit Schlußnahme vom 22. Dezember auch eine Erhöhung der Personen- und Gepäcktaxen um 25 % zugestanden, in der Meinung, daß dieselbe hinfällig werde, wenn während drei aufeinanderfolgenden Jahren das Reinerträgnis derselben 4 % übersteigt.

Von den Bahnverwaltungen wurde teils zur Kontrolle im Sinne des Art. 35 des Eisenbahngesetzes, teils zur formellen Genehmigung und teils lediglich zur Kenntnissnahme folgendes Tarifmaterial eingesandt:

Bezeichnung der		Neuerstellte Tarife.	Umgearbeitete Tarife.	Nachträge, Anträge, Instruktionen etc. zu Tarifen.	Total der eingelangten Stücke.
Verkehre.	Tarife.				
Personen- und Gepäckverkehr.					
Schweizerischer Verkehr . {	Normaltarife	12	8	34	} 66
	Ausnahmetarife	1	4	7	
Direkter Verkehr mit dem Ausland {	Normaltarife	—	6	7	} 21
	Ausnahmetarife	—	4	4	
Transitverkehr durch die Schweiz {	Normaltarife	1	—	—	} 1
	Ausnahmetarife	—	—	—	
Verkehr ausländischer Bahnen auf Schweizergebiet {	Normaltarife	—	2	10	} 13
	Ausnahmetarife	—	—	1	
<i>Total Personen- und Gepäckverkehr 1893</i>		14	24	63	101
Güterverkehr.					
Schweizerischer Verkehr . {	Normaltarife	21	12	52	} 126
	Ausnahmetarife	6	5	30	
Direkter Verkehr mit dem Ausland {	Normaltarife	3	3	56	} 106
	Ausnahmetarife	14	7	23	
Transitverkehr durch die Schweiz {	Normaltarife	—	—	10	} 29
	Ausnahmetarife	9	2	8	
Verkehr ausländischer Bahnen auf Schweizergebiet {	Normaltarife	8	8	95	} 137
	Ausnahmetarife	8	4	14	
<i>Total Güterverkehr 1893</i>		69	41	288	398
Gesamtsumme 1893		83	65	351	499
„ 1892		75	119	344	538

Daneben kamen von schweizerischen Verwaltungen 60 Rückvergütungen (1892: 35) und 52 Ausnahmefrachtsätze (1892: 33) und von ausländischen Verwaltungen auf Schweizergebiet 11 Rückvergütungen und 5 Ausnahmefrachtsätze zur Anzeige, welche alle veröffentlicht wurden.

b. Transportwesen.

Zu vielfachen Verhandlungen und Beratungen gab im Berichtsjahr das neue Transportreglement Veranlassung. Infolge des von den Räten unterm 29. März 1893 erlassenen neuen Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen wurde eine gründliche Umarbeitung des Transportreglements erforderlich. Bereits im Jahre 1892 waren die Bahnverwaltungen auf die Notwendigkeit der Umarbeitung des Transportreglements aufmerksam gemacht worden. Am 28. April hatten wir die Präsidialverwaltung des Eisenbahnverbandes eingeladen, bis 1. Juli einen Entwurf zum neuen Transportreglement vorzulegen. Dieser Termin konnte nicht eingehalten werden und der Entwurf gelangte erst am 8. Oktober in den Besitz unseres Eisenbahndepartements, das denselben sowohl den übrigen Transportanstalten als auch teils direkt, teils durch Vermittlung des schweizerischen Handels- und Industrievereins den Verkehrsinteressenten zur Prüfung und Vernehmlassung vorlegte. Nach eingehender konferenzieller Beratung des Entwurfes und der vielfachen Abänderungsvorschläge zu demselben konnten wir am 11. Dezember dem neuen Transportreglement unsere Genehmigung erteilen, wobei wir nur in einigen wenigen Punkten genötigt waren, mangels Verständigung eine Entscheidung zu treffen.

Durch das neue Transportreglement wurde, soweit dies innerhalb des Rahmens des Transportgesetzes möglich war, die Übereinstimmung der reglementarischen Vorschriften für den internen schweizerischen Verkehr mit denjenigen für den internationalen Verkehr wieder hergestellt und damit eine Reihe wichtiger Neuerungen im internen Verkehr eingeführt. Gleichzeitig wurden die Vorschriften des Transportreglements mit den Bestimmungen des Art. 5 des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen etc. vom 27. Juni 1890 in Übereinstimmung gebracht, wonach der Güterdienst an Sonntagen gänzlich untersagt ist und nur die Beförderung von Gütern und Vieh in Eilfracht als zulässig erklärt wird. Das neue Transportreglement ist gleichzeitig mit dem Transportgesetz auf 1. Januar 1894 in Kraft gesetzt worden und ist nicht nur für den Verkehr der Eisenbahnen maßgebend, sondern auch für denjenigen der Dampfschiffunternehmungen. Das Verbot der Verwendung der alten Frachtbriefe nach dem 1. Januar 1894 gab Anlaß zu einer Reihe von Beschwerden und Reklamationen. Als Urkunde für den Abschluß des Frachtvertrages wird nämlich durch das Transportreglement ein neues Formular vorgeschrieben, indem das alte den Anforderungen des Transportgesetzes vom 29. März 1893 nicht mehr entsprach. Da das neue Transportgesetz keinerlei Übergangsvorschriften enthält, so mußte, um den

Abschluß des Frachtvertrages in rechtsgültiger Weise zu sichern, die Verwendung der alten Frachtbriefformulare vom 1. Januar 1894 an gänzlich verboten werden.

Hieran wurde seitens des Handelsstandes vielfach Anstoß genommen und der Wunsch geäußert, es möchte gestattet werden, die vorhandenen alten Frachtbriefe noch aufzubrauchen. Ein solches Begehren konnte nur einer vollständigen Verkennung der rechtlichen Bedeutung des Frachtbriefes entspringen, und sahen wir uns genötigt, alle diese Begehren ablehnend zu bescheiden, indem wir, unter Rückweisung des Vorwurfes, es sei die Einführung neuer Formulare nicht rechtzeitig bekannt gemacht worden, speciell darauf verwiesen, daß schon im August 1892 von den Bahnen, auf hierseitige Veranlassung, darauf aufmerksam gemacht worden sei, daß im Laufe des Jahres 1893 ein neues Frachtbriefformular zur Einführung gelangen und der Handelsstand daher vor größern Anschaffungen von Frachtbriefen gewarnt werde.

Lieferfristverlängerungen resp. Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen wurden in folgenden Fällen bewilligt:

a. Den Berner Oberlandbahnen anlässlich der im Monat Januar durch die heftigen Schneestürme verursachten Verkehrsstörungen (31. Januar 1893).

b. Der Sihlthalbahn bezüglich derjenigen Frachtgüter, welche von Zürich-Hauptbahnhof nach Zürich-Gießhübel oder umgekehrt über das Verbindungsgeleise übergeführt werden müssen (14. Februar 1893).

c. Der Eisenbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds für die Überfuhr der Frachtgüter von Chaux-de-Fonds, Place d'armes, nach Chaux-de-Fonds, J. N. (21. Juli 1893).

d. Der Jura-Simplonbahn und der Centralbahn anlässlich der Einschränkung des Güterdienstes wegen der großen Militärtransporte bei der Besammlung und Entlassung der am Truppenzusammenzug beteiligten Mannschaften (8. und 29. August 1893).

Die Umarbeitung der Vorschriften betreffend den Krankentransport auf den Eisenbahnen und die Verbesserung der Einrichtungen für denselben sind während des Berichtsjahres nicht zum Abschluß resp. zur Durchführung gelangt, da trotz mehrfachen Reklamationen während des ganzen Jahres eine materielle Antwort auf die Vorschläge der schweizerischen Ärztekommision von den Bahnen nicht erhältlich war.

Dagegen gelangte auf 1. Mai 1893 ein neues Reglement betreffend die Taxrechnung für die dienstlichen Sendungen der Eisenbahnen zur Einführung, welches die Tarifierung auf Grund der Selbstkosten vorschreibt.

Auf Anregung des schweizerischen Konsulates in Frankfurt a./M. haben sich die Eisenbahnverwaltungen grundsätzlich damit einverstanden erklärt, daß die Heimbeförderung hilfsbedürftiger Schweizer ab den Grenzstationen in Zukunft statt gegen Bezahlung der halben Taxe durch die Reisenden selbst, mittelst Gutscheines erfolgen könne, unter Verrechnung der Taxbeträge mit einer Centralstelle der Bundesverwaltung. Damit kann in wirksamer Weise dem Übelstand begegnet werden, daß die Heimzubefördernden beim Eintritt in die Schweiz die Reise nach dem Bestimmungsort nicht fortzusetzen vermögen, weil sie das ihnen zur Lösung des Billets anvertraute Geld anderweitig verwendet haben. Diese Maßregel konnte im Jahre 1893 nicht mehr zur praktischen Durchführung gelangen.

Veranlaßt durch eine Anregung der Geschäftsprüfungskommissionen der beiden Räte, hatte das Eisenbahndepartement die Präsidialverwaltung des schweizerischen Eisenbahnverbandes unterm 7. August eingeladen, die Frage der Möglichkeit der Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillets zu prüfen, und dabei empfohlen, auf eine Erstreckung derselben Bedacht zu nehmen. Die Antwort des Verbandes traf erst im laufenden Jahre ein. Sie lautet nur teilweise zustimmend. Zudem knüpfen die Verwaltungen an ihr Zugeständnis Bedingungen betreffend die Unübertragbarkeit der Billets und die Einführung einer Kontrolle bei Fahrtunterbrechungen, welche weitere Verhandlungen erforderlich machen, über deren Verlauf wir uns vorbehalten müssen, im nächsten Geschäftsbericht die nötigen Mitteilungen zu machen.

Das neue Militärtransportreglement konnte im Berichtsjahr nicht zur Einführung gebracht werden. Gegen Ende desselben legte nämlich das Militärdepartement einen neuen, revidierten Entwurf zu demselben vor, der vorerst wieder zur Prüfung an die Transportanstalten geleitet werden mußte.

Das internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr gab im verflossenen Jahre Anlaß zu vielfachen Verhandlungen sowohl mit den Bahnverwaltungen, als auch mit dem Centralamt und den Vertragsstaaten. Als Amtsstelle für die Vermittlung des Verkehrs zwischen dem Centralamt und den Bahnverwaltungen haben wir das Eisenbahndepartement bezeichnet.

Das Verzeichnis der dem Übereinkommen unterstellten Eisenbahnlinien erfuhr im Berichtsjahre mehrfache Änderungen und Ergänzungen. Von schweizerischen Bahnen wurden dem Übereinkommen neben der im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Rorschach-Heidenbahn und der Sihlthalbahn (31. Januar 1893) am 27. Juni auch die Thunerseebahn und die Bödelibahn unterstellt. Ferner hat die Direktion der Nordostbahn am 31. Mai namens der an der Bodenseeschifffahrt beteiligten Verwaltungen die Erklärung abgegeben, daß diejenigen Routen, welche Bestandteile internationaler Eisenbahnrouuten bilden, und welche zur Vermittlung des durchgehenden Verkehrs dienen, dem internationalen Übereinkommen ebenfalls unterstellt werden.

Von den im letztjährigen Geschäftsbericht aufgeführten neuen reglementarischen Vorschriften für den internationalen Verkehr konnten nach zum Teil sehr mühsamen Verhandlungen genehmigt werden :

zum deutsch-schweizerischen Reglement, Nachtrag I, am 21. April;

das ⁿitalienisch-schweizerische ⁿReglement ⁿnebst ⁿNachtrag I, am ⁿ23. Dezember;
19. September;

„ belgisch-schweizerische Reglement nebst Nachtrag I, am 31. Oktober;

Reglement für den belgisch-Basler Verkehr via Delle (Reglement für den belgisch-deutschen Verkehr) nebst Nachtrag I, am 13. Oktober;

italienisch-deutsche Reglement nebst Nachtrag I, am 1. September.

Da die italienische Mittelmeerbahn sich weigerte, der Weisung des Bundesrates betreffend den Bezug der Lagergebühren in

Da die italienische Mittelmeerbahn sich weigerte, der Weisung des Bundesrates betreffend den Bezug der Lagergebühren in Chiasso Folge zu geben (siehe Geschäftsbericht pro 1892), so waren wir genötigt, die Angelegenheit auf dem diplomatischen Weg weiter zu verfolgen, ohne aber bisher zu einem befriedigenden Resultate gelangen zu können.

Die Station Au der Nordostbahn wurde vom 1. Oktober 1893 ab für den gesamten Güterverkehr eröffnet.

Die Namen der in Zürich gelegenen Stationen wurden mit der neuen territorialen Gestaltung der Stadt Zürich in Übereinstimmung gebracht. Ferner wurde der Stationsname Konolfingen abgeändert in „Konolfingen-Stalden“.

Anlaßlich von Unfällen und Betriebsgefährdungen war festgestellt worden, daß seitens einzelner Verwaltungen dem Ablöserpersonal nicht die nötige Aufmerksamkeit geschenkt wurde, daß diesem vielfach die nötige Instruktion über den zu be-

sorgenden Dienst nicht erteilt und daß ihm die erforderlichen Dienst- anweisungen nicht eingehändigt werden. Von andern Verwaltungen wurden zu diesem Dienste dem Betriebsdienste fremde Personen beigezogen. Wir haben die nötigen Anordnungen zur Beseitigung dieser Übelstände getroffen und die Verwaltungen eingeladen, für gehörige Instruktion ihres Personales zu sorgen und sich auch darüber Gewißheit zu verschaffen, daß die erteilten Instruktionen vom gesamten Personal richtig verstanden und gehandhabt werden.

Zu mehrfachen Korrespondenzen mit den Verwaltungen gab die mangelhafte Ausführung des Bundesratsbeschlusses vom 24. Mai 1892 betreffend die Befreiung der Zugführer der Schnell- und stark frequentierten Personenzüge vom Gepäck- und Billetkontrolldienst, die betriebsgefährliche Überlastung der Züge, die Reduktion des Begleitungspersonals der Züge, sowie die mangelhafte Rapportierung der Zugverspätungen Veranlassung.

Im Signalwesen wurden einheitliche Vorschriften über das Minimum der Ausrüstung des Personales mit Signalmitteln aufgestellt und Vereinfachungen in der Abgabe der elektrischen Glockensignale und der Signale mit den Stationsglocken eingeführt.

Verschiedene Brandausbrüche in Güterwagen fahrender Züge, welche in den letzten Jahren stattfanden, sowie die von den Kontrollorganen öfters konstatierte mangelhafte Deckung der mit feuergefährlichen Gütern beladenen offenen Wagen, haben uns veranlaßt, den Verwaltungen die Vorschriften betreffend den Transport feuergefährlicher Gegenstände in Erinnerung zu bringen und sie einzuladen, ihre Organe zur genauen Beachtung derselben anzuhalten.

Nach dem Vorgange ausländischer Verwaltungen haben die schweizerischen Eisenbahnen auf hierseitige Anregung hin einen Tarif für die Ausrichtung von Prämien für die Entdeckung betriebsgefährlicher Schäden durch das Bahnpersonal aufgestellt. Derselbe ist mit 1. Januar 1893 in Kraft getreten.

Die Vorschriften für den Fahrdienst der Normalbahnen sind vom Jahre 1880 datiert und waren seither verhältnismäßig wenige Änderungen an denselben vorgenommen worden. Infolgedessen waren sie seit längerer Zeit schon revisionsbedürftig und wir hatten daher den Bahnverwaltungen bereits vor einigen Jahren aufgegeben, eine Neuausgabe derselben vorzubereiten und uns beförderlichst einen Entwurf vorzulegen. Nach vielfachen, fruchtlosen Reklamationen sind wir am 6. Dezember endlich in den Besitz desselben gelangt. Die weitere Behandlung dieses Geschäftes gehört nicht mehr in den diesjährigen Bericht.

Auch im verflossenen Jahre erforderte die an verschiedenen Orten des Auslandes auftretende asiatische Cholera vielfache Anordnungen für den Verkehrsdienst. Es gereicht uns zur Genugthuung, diesmal konstatieren zu können, daß sich die sämtlichen Verwaltungen der Transportanstalten angelegen sein ließen, den Anordnungen der Behörden rasch und sorgfältig Folge zu leisten.

Im Hinblick auf den zu erwartenden starken Herbstverkehr haben wir die Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes ermächtigt, in der Zeit vom 10. September bis Ende Oktober auf den verschiedenen Linien an Sonntagen, den Bettag ausgenommen, bei Bedarf in jeder Richtung einen fakultativen Güterzug für die Abfuhr der mit Obst, Wein, Kartoffeln und andern landwirtschaftlichen Erzeugnissen beladenen Wagen, sowie für die Zufuhr von Leermaterial verkehren zu lassen und an ebendenselben Sonntagen Obst, Wein, Kartoffeln und andere landwirtschaftliche Erzeugnisse in den Stationen ausladen zu lassen.

In teilweiser Berücksichtigung eines Gesuchs des Staatsrats von Waadt haben wir der Jura-Simplon-Bahn im besondern noch gestattet, an den Sonntag-Vormittagen im Oktober in den Stationen der Weinbau treibenden Landesgegenden Sendungen von neuem Wein in Fässern zum Transport anzunehmen und zu verladen.

Wegen außerordentlich starker Zufuhr von Most- und Traubensendungen aus Italien mit Bestimmung Deutschland entstand im Bahnhofe Chiasso eine große Stauung, infolgedessen wir die Gotthardbahn ermächtigten, an den Sonntagen im Monat Oktober nach Bedarf gewöhnliche Güter abzufertigen und zu befördern. Das gleiche Zugeständnis wurde dann auch der Centralbahn für die Linie Rothkreuz-Aarau-Olten-Basel gemacht.

Da der Weihnachtstag 1893 und der Neujahrstag 1894 auf den Montag fielen, so hat die Direktion der Jura-Simplon-Bahn das Gesuch gestellt, es möchte ihr gestattet werden, an den Sonntagen 24. und 31. Dezember auf den Linien Genf-Biel, Delle-Basel und Renens-Pontarlier-Neuenburg fakultative Güterzüge auszuführen, um einer Überfüllung der Grenzbahnhöfe über die Festtage Weihnachten und Neujahr vorzubeugen. Das Gesuch ist ablehnend beschieden worden. Dagegen haben wir der Nordostbahn im Hinblick auf die beschränkte Leistungsfähigkeit der Trajektanstalten behufs Vermeidung von Stauungen gestattet, an den Sonntagen 24. und 31. Dezember auf den Bodenseerouten Romanshorn-Lindau und Romanshorn-Bregenz Güter zu trajektieren.

Im Sommer hat die Nordostbahn sich beim Departement über starke Zufuhr von Güterwagen von seiten der Großherzoglich Badi-

schen Staatsbahnen an den Sonntagen in Schaffhausen beklagt, derzufolge dieser Bahnhof in einer Weise mit Wagen angefüllt wurde, daß die sichere Abwicklung des Dienstes an den Sonntagen in Frage gestellt war. Die Generaldirektion der Großherzoglich Badischen Staatsbahnen ist in der Folge eingeladen worden, die Zufuhr von Güterwagen in Schaffhausen an den Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen gänzlich zu sistieren.

Rücksichtlich der Frage der Einführung der Stundenzeiten bei den schweizerischen Verkehrsanstalten haben Sie mit Schlußnahme vom 5. Juni 1893 den Bundesrat als kompetent erklärt, die diesfalls zweckmäßig erscheinenden Anordnungen zu treffen. Infolgedessen haben wir unterm 11. Dezember 1893 beschlossen, es sei vom 1. Juni 1894 ab für die schweizerischen Verkehrsanstalten (Post, Telegraph, Eisenbahnen und Dampfschiffe) die Bernerzeit durch die mitteleuropäische Zeit, d. h. die Zeit des 15. Längengrades östlich von Greenwich, zu ersetzen (s. Bundesbl. 1893, V, 552).

Im Berichtsjahre sind die Reglements für den Betrieb der folgenden im Laufe desselben neu eröffneten Bahnen geprüft und genehmigt worden:

der Wengernalpbahn,
der Schynigen Plattebahn,
der Thunerseebahn,
der Stanserhornbahn,
der elektrischen Straßenbahn Stansstad-Stans,
der Eisenbahn Yverdon-St^e.Croix,
der Seilbahn St. Gallen-Mühleck.

Die Reglements für den Betrieb der Straßenbahn Neuenburg-St-Blaise wurden vorgelegt, konnten aber im Berichtsjahre nicht erledigt werden.

Folgende Betriebsverträge wurden vorgelegt, geprüft und Ihnen zur Genehmigung zugeleitet:

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebs der Wengernalpbahn durch die Berner Oberlandbahnen (genehmigt am 14. Februar).

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebs der Schynigen Plattebahn durch die Thunerseebahn (genehmigt am 9. Juni).

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebs der Bodelibahnstrecke Därligen-Interlaken Hauptbahnhof durch die Thunerseebahn (genehmigt am 22. Dezember).

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebs der Stanserhornbahn durch die Firma Bucher & Durrer in Kägiswyl (genehmigt am 22. Dezember).

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebs der Eisenbahn Yverdon - St^e Croix durch die Jura-Simplon-Bahn (genehmigt am 22. Dezember).

Rücksichtlich des Vertrages betreffend die Übergabe des Betriebes des Bahnhofes Genf, nach stattgehabtem Rückkauf durch den Kanton Genf, an die Jura-Simplon-Bahn und desjenigen der Strecke Genf-La Plaine an die französische Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn verweisen wir auf unsere Botschaft vom 14. Dezember (siehe Bundesbl. 1893, V, 741). Ferner wurde am 15. Dezember ein Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebes der dem Kanton Neuenburg gehörenden Linie Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds durch die Neuenburger Jurabahn vorgelegt, dessen Behandlung aber nicht mehr ins Berichtsjahr fällt.

Über die Verkehrsmengen und Transporteinnahmen der schweizerischen Eisenbahnen giebt die beiliegende Tabelle nähern Aufschluß, wobei zur Vergleichung die entsprechenden Ziffern des Vorjahres mit aufgeführt sind. Wir können diesmal eine ganz wesentliche Vermehrung der Einnahmen konstatieren.

Die Betriebslänge der Normalbahnen (exkl. normalspurige Bergbahnen) erfuhr einen Zuwachs von 23 km.; sie stieg von 2966 km. Ende 1892 auf 2989 km. Ende 1893.

Die Zahl der beförderten Reisenden betrug

im Jahre 1893 . . .	34,922,455	Reisende, dagegen
„ „ 1892 . . .	33,098,584	Reisende, daher

Vermehrung 1,823,871 Reisende.

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

1893	10,067,654 t.
1892	9,348,163 t., daher ergibt sich

eine Vermehrung von 719,491 t.

Die Vergleichung der Transporteinnahmen der Normalbahnen ergiebt folgendes Resultat:

Transport-Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen.

(Die Ergebnisse pro 1893 sind approximativ.)

Betriebs- längen.		Bezeichnung der Eisenbahnen.	Verkehrsmengen.				Transport-Einnahmen.							
			Personen.		Güter, inkl. Gepäck.		Personen.		Güter, Gepäck und Vieh.		Total.		Durchschnittlicher Ertrag pro Kilometer.	
			1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.
km.	km.			Tonnen.	Tonnen.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
985	985	Jura-Simplon ¹	9,282,441	9,928,955	1,998,209	2,125,602	10,826,287	10,891,832	13,317,630	14,061,045	24,143,917	24,952,877	24,512	25,333
19	19	Bulle-Romont	92,876	101,348	36,611	37,507	76,802	80,101	164,970	175,439	241,772	255,540	12,725	13,449
14	14	Traverthalbahn	187,545	196,803	40,791	41,763	58,401	59,559	76,485	80,484	134,886	140,043	9,635	10,003
633	633	Schweizerische Nordostbahn.	8,366,047	8,753,474	2,209,771	2,390,114	7,589,119	8,025,635	10,964,527	11,647,316	18,553,646	19,672,951	29,311	31,079
84	84	Bötzbergbahn ²	504,166	587,454	535,029	588,844	847,798	949,618	2,055,129	2,201,548	2,902,927	3,151,166	42,071	37,514
323	323	Schweizerische Centralbahn	5,336,663	5,574,370	1,598,055	1,689,448	5,257,325	5,430,815	8,299,618	8,871,006	13,556,943	14,301,821	41,972	44,278
5	5	Verbindungsbahn	88,074	87,436	265,385	289,428	59,607	59,236	289,448	322,380	349,055	381,616	69,811	76,323
58	58	Aargauische Südbahn	311,795	313,293	472,007	492,892	208,107	208,049	1,197,391	1,224,838	1,405,498	1,432,887	24,233	24,705
8	8	Wohlen-Bremgarten	26,148	29,217	4,518	7,485	10,823	11,655	9,448	12,417	20,271	24,072	2,534	3,009
278	278	Vereinigte Schweizerbahnen	4,266,994	4,347,422	831,882	913,035	3,700,972	3,772,177	4,377,419	4,656,048	8,078,391	8,428,225	29,059	30,317
25	25	Toggenburgerbahn	350,488	361,806	42,178	47,543	154,278	161,245	129,216	139,718	283,494	300,963	11,340	12,039
7	7	Wald-Rutli	93,859	99,231	19,742	21,289	37,028	39,315	37,886	38,272	74,914	77,587	10,702	11,084
266	266	Gothardbahn	1,452,585	1,490,334	775,266	795,769	4,743,640	4,876,862	9,107,771	9,384,309	13,851,111	14,261,171	52,073	53,613
50	50	Schweizerische Südostbahn	473,342	482,223	53,488	74,130	453,830	472,799	230,484	286,509	684,314	759,308	13,686	15,186
46	46	Schweizerische Seethalbahn	265,333	273,210	39,074	40,693	164,788	173,570	114,924	123,231	279,710	296,801	6,081	6,452
43	43	Emmenthalbahn	455,065	469,009	167,773	188,571	200,843	204,938	292,888	306,945	493,731	511,883	11,482	11,904
40	40	Töftthalbahn	254,510	262,182	71,032	75,215	146,608	149,046	167,868	184,486	314,474	339,552	7,862	8,338
40	40	Jura-Neuchâtelois	620,573	635,517	121,851	118,817	493,453	508,745	365,468	383,020	860,921	891,765	21,523	22,294
—	23	Thunersee-Bahn ³	130,484	130,484	17,831	17,831	106,936	106,936	58,015	58,015	124,813	124,813	7,085	7,085
15	15	Langenthal-Huttwil	109,197	103,525	17,956	19,388	57,272	55,496	40,174	42,053	97,446	97,549	6,496	6,503
15	15	Sihlthalbahn ⁴	135,431	343,332	3,853	54,795	45,124	107,273	7,546	65,605	152,670	172,778	8,721	11,519
9	9	Bödelibahn	225,901	147,970	32,202	24,306	89,765	59,430	128,565	90,798	218,330	150,228	24,259	16,692
3	3	Kriens-Luzern	199,548	203,860	11,470	13,099	30,460	31,559	15,498	17,428	45,958	48,987	15,319	16,329
10	10	Uetlibergbahn	61,377	70,425	260	352	82,970	91,609	2,467	3,076	85,437	94,685	8,544	9,469
74	74	Genfer Schmalspurbahnen	1,393,119	1,489,706	526	2,078	442,894	480,074	9,203	16,642	452,097	496,716	6,109	6,712
50	50	Landquart-Davos	155,434	152,113	27,097	31,025	303,291	311,181	331,352	344,009	634,643	655,190	12,693	13,101
36	36	Visp-Zermatt	38,095	31,368	2,693	2,872	319,375	291,307	55,541	51,120	374,916	342,427	10,414	9,512
26	27	Saiguelégier-Chaux-de-Fonds ⁵	8,006	91,057	418	10,538	5,150	77,408	1,845	41,551	6,995	118,959	2,269	4,561
26	26	Appenzellerbahn	342,176	349,764	25,824	26,717	168,546	175,867	86,943	92,493	255,489	268,360	9,826	10,322
—	25	Yverdon-St.-Croix ⁶	119,182	107,383	19,538	19,323	74,858	69,560	78,006	76,022	152,864	145,582	6,369	6,066
24	24	Lausanne-Echallens-Bercher	154,372	169,345	11,250	9,721	269,965	304,529	53,408	52,166	323,373	356,695	13,474	14,862
24	24	Berner Oberland-Bahnen	131,492	141,246	9,728	9,877	63,959	70,481	27,503	23,210	91,462	98,691	5,081	5,483
18	18	Frauenfeld-Wyl	60,347	57,583	3,503	2,836	39,342	37,928	14,055	12,226	53,397	50,154	3,141	2,950
17	17	Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds	92,872	97,201	8,065	7,008	47,146	49,827	20,792	19,636	67,938	69,463	4,853	4,962
14	14	Waldenburgerbahn	182,872	180,043	8,057	7,892	118,417	116,898	34,424	36,435	152,841	153,333	10,917	10,952
14	14	Appenzeller Strassenbahn	441,542	563,153	11,177	2,540	110,799	131,204	13,738	15,782	124,537	146,986	9,580	11,307
13	13	Birsigthalbahn	192,303	622,680	18,220	2,234	33,663	114,621	1,012	7,665	34,675	122,286	3,818	11,117
11	11	Neuchâtel-Cortailod-Boudry ⁷	37,992	58,883	5,907	6,207	31,135	31,282	24,114	23,472	55,249	54,754	6,139	6,084
9	9	Tramelan-Tavannes	11,157	10,606	3,411	5,498	14,066	15,103	5,800	7,003	19,866	22,108	2,838	3,158
7	7	Rigi-Kaltbad-Scheidegg	242,932	250,865	7,64	10,782	76,885	76,265	590	1,731	77,475	76,996	12,913	12,833
6	6	Genève-Veyrier	107,950	113,569	5,927	3,613	35,399	36,923	2,470	2,291	37,869	39,214	7,574	7,843
5	5	Brenets-Loche	104,891	106,661	54,219	31,825	21,026	21,266	33,766	34,331	21,792	25,597	6,498	6,399
4	4	Sissach-Gelterkinden	1,305,410	1,290,110	260	3,038	443,201	440,134	10,945	10,945	423,001	408,110	6,100	5,915
—	18	Wengernalp-Bahn ⁸	67,311	37,395	—	734	—	254,281	—	11,563	—	265,844	—	14,769
12	12	Arth-Rigibahn	152,133	44,415	3,678	3,436	132,373	129,588	21,376	19,878	183,749	149,466	12,812	12,456
9	9	Monte Generoso ⁹	321,750	303,810	11,593	13,000	76,161	81,220	10,295	11,732	86,456	92,951	18,808	19,941
8	8	Brienzer Rothhornbahn ¹⁰	353,668	2,248	33,354	57,330	59,929	25,498	152,434	60,490	360,363	128,988	37,545	3,249
8	8	Glion-Rochers-de-Naye ¹¹	133,225	37,738	3,237	23,26								

	1893. Fr.	1892. Fr.	Vermehrung pro 1893. Absolute. Fr.	%
Einnahmen aus dem Personenverkehr .	36,435,891	35,254,326	1,181,565	3,35
Einnahmen aus dem Güter- (inkl. Ge- päck- und Vieh-) verkehr	54,370,810	51,390,353	2,980,457	5,80
Gesamttransportein- nahmen	90,806,701	86,644,679	4,162,022	4,80

Industrieeisenbahnanschlüsse. Aus dem Jahre 1892 wurden 4 (und nicht 2, wie der letzte Geschäftsbericht irrtümlich angiebt) Begehren um Gestattung des Anschlusses eines Industrie-eisens an die öffentlichen Bahneisenbahn unerledigt übernommen. Neue Begehren langten im Berichtsjahre 20 ein. Von diesen 24 Anschlußgesuchen konnten 17 durch Genehmigung erledigt werden, eines ist als dahingefallen zu betrachten, eines wurde, weil die Betriebssicherheit der Hauptbahn gefährdend, abgelehnt und 5 waren Ende 1893 noch nicht spruchreif.

Ein Rekurs gegen die Kündigung eines Anschlußeisens durch eine Bahnverwaltung wegen bevorstehender großer Bahnhofumbauten wurde, gestützt auf das Bundesgesetz über die Rechtsverhältnisse der Verbindungseisenbahn, vom 19. Dezember 1874, abgewiesen.

c. Fahrleistungen und Zugverspätungen.

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

20,960,629 Zugskilometer (1892: 20,363,248),
 522,408,293 Achskilometer (1892: 491,832,159), und zwar von
 326,053 fahrplanmäßigen Schnell- und Personenzügen (1892:
 311,552),
 2,851 außerordentlichen Schnell- und Personenzügen (1892:
 2508),
 88,746 gemischten Zügen (1892: 78,684),
 99,927 fahrplanmäßigen Güterzügen (1892: 90,974),
 21,000 außerordentlichen Güterzügen (1892: 17,211).

Verspätungen der fahrplanmäßigen Schnell- und Personenzüge (10 Minuten und mehr) am Endpunkt der Fahrt wurden gemeldet 4189 (1892: 2788) und der gemischten Züge (15 Minuten und mehr) 424 (1892: 257), zusammen 4613, gegenüber 3045 des Vorjahres. Dieselben verteilen sich folgendermaßen:

Zu Seite 709.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32			
Bezeichnung der Eisenbahnen.	Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien in Kilometer	Wovon doppel-spurig	Total der beförderten			Im ganzen zurückgelegte		Von den Zugskilometern entfallen		An den Endpunkten der Fahrt trafen verspätet ein				Ursache der Verspätungen			Prozente		Anschlüsse wurden versäumt		Zugs-	Achs-	Durchschnittlich legten per Stunde Gesamt-fahrtzeit inkl. Aufenthalt zurück											
			Fahrplanmäßigen			Extra		auf die Fahrplanmäßigen		auf einen dieser Züge durchschnittlich		Schnell- u. Personenzüge		Gemischte Züge		Auf der eigenen Linie		der auf der eigenen Bahn verspäteten Züge im Verhältnis zur Gesamtzahl der Züge	im Vorjahre	bei Schnell- und Personen-zügen			bei ge-mischten Zügen	Kilometer kommen auf eine Verspätung eigener Bahn	Schnell- und Personen-züge	Ge-mischte Züge								
			Schnell- und Personen-	Ge-mischten	Güter-	Schnell- und Per-sonen-	Güter-	Zugs-	Achs-	Schnell- und gemischten Züge	auf einen dieser Züge durchschnittlich	Anzahl	Durchschnittliche Ver-spätung	Größte Ver-spätung	Anzahl	Durchschnittliche Ver-spätung	Größte Ver-spätung										Total	Durch Ver-spätung der Anschluß-anstalten	infolge von Unfällen ver-schied. Art	durch den Stations- und Zugs-dienst	Total			
			Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Kilometer	Zugskilometer	Kilometer	Zugskilometer	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten										Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	
Jura-Simplon-Bahn	1090	—	76380	13282	29 746	32790	250	6 324 107	156 887	32 1	1 970 997	56	143 934	1160	0 24	\$205	0 09	0 31	\$206	0 26	0 45	230	0 39	1 824	0 92	0 47	366	45	7 675	190 398	26,9	18,8		
Nordostbahn	1072	—	81 470	08 028	20 088	4005	10 478	5 049 932	127 729	269	1 872 651	44	175 994	773	0 21	\$178	0 13	0 30	0 12	0 12	0 12	112	0 216	1 328	0 87	0 28	58	1	15 397	389 419	28,9	17,8		
Centralbahn	393	—	48 958	07 987	29 380	2880	185	3 087 409	92 631	980	2 113 216	38	235 705	803	0 20	\$136	0 25	0 27	0 16	0 16	0 16	0 91	0 444	0 235	0 41	0 29	174	13	13 138	394 179	30,2	22,2		
Vereinigte Schweizerbahnen	310	—	27 839	06 729	4 661	1061	1 464	1 887 033	48 644	164	1 625 673	48	150 466	407	0 21	\$203	0 33	0 25	0 22	0 22	0 22	151	0 025	0 176	0 51	0 28	75	3	10 722	265 027	27,9	15,5		
Gothardbahn	266	—	15 088	08 609	8 960	4608	4 559	2 482 525	76 391	008	1 472 455	94	287 185	205	0 20	\$234	0 18	0 23	0 54	0 223	0 182	0 29	0 02	0 131	0 88	1,01	27	2	18 951	583 138	26,7	17,8		
Südostbahn	566	—	16 662	04 31	1 340	1326	1 828	2 492 525	2 348 618	—	202 062	13	46 052	362	0 17	\$154	—	—	—	362	0 201	0 38	0 423	0 161	0 97	0 43	46	—	1 550	14 588	21,9	—		
Landschaftsbahn	50	—	2 190	00 730	—	196	40	147 934	1 634	161	146 000	50	32 684	11	0 65	\$205	0 3	0 84	\$189	0 14	0 021	0 13	—	0 45	0 27	3	3	11 380	125 705	16,8	14,2			
Schweizerische Seethalbahn	46	—	5 531	00 730	—	976	68	197 947	1 751	586	171 442	31	38 072	38	0 24	\$108	—	—	—	38	0 208	0 58	0 28	0 10	0 45	0 20	8	—	19 735	175 128	19,6	—		
Emmenthalbahn	49	—	5 112	01 460	1 239	284	373	170 715	2 266	614	141 298	22	52 712	85	0 16	\$142	0 3	0 23	0 27	0 88	0 14	0 14	0 3	0 11	0 16	4	—	24 388	323 802	29,8	23,8			
Neuenburger Jura-Bahn	40	—	3 639	00 248	445	204	845	205 034	2 613	579	179 848	27	65 340	98	0 27	146	2	52	80	100	54	28	18	0 67	0 69	—	—	4 458	56 817	22,0	17,2			
Tödtalbahn	40	—	3 501	00 695	1 236	32	136	146 310	1 575	813	125 528	30	39 396	13	28	68	5	23	32	18	7	3	8	11	0 98	0 27	6	—	13 301	143 256	20,7	14,5		
Thunersee-Bahn	17	—	2 279	—	210	7	1	69 897	1 265	553	63 812	28	74 445	32	15	30	—	—	—	32	16	—	3	16	16	0 70	—	—	—	—	4 369	79 098	29,7	—
Appenzellerbahn	26	—	—	8 868	—	35	5	117 203	1 414	034	116 754	14	54 386	32	11	31	24	13	34	41	36	3	2	5	0 66	0 04	—	3	23 442	282 807	—	16,8		
Saignelégier-Chaux-de-Fonds	26	—	—	2 478	—	45	—	55 761	494	150	64 676	27	19 006	—	—	—	—	—	—	20	20	1	2	20	0 81	8,83	—	2	3 288	24 708	—	17,2		
Berner Oberlandbahnen	25	—	6 860	—	—	103	156	82 676	740	756	69 511	12	29 631	23	39	114	52	20	178	15680	23	18	—	18	0 36	0 24	—	—	4 593	41 154	15,7	—		
Lausanne-Echallens	23	—	—	3 023	—	22	41	70 356	685	814	69 456	23	38 514	—	—	—	—	—	—	36	31	122	36	1	12	23	35	2	2 011	25 309	—	16,5		
Frauenfeld-Wyl	18	—	—	3 910	—	83	—	69 094	564	800	67 864	17	31 350	—	—	—	—	—	—	7	126	\$380	7	2	5	—	—	7	13 819	112 860	—	15,7		
Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds	17	—	—	2 887	—	7	—	49 178	280	348	49 079	17	16 491	—	—	—	—	—	—	29	72	\$485	29	12	14	3	17	—	2 893	16 491	—	17,0		
Langenthal-Huttwyl	17	—	1 564	1 460	—	4	1	45 435	469	866	45 360	15	31 325	40	15	45	6	28	—	40	46	25	—	21	21	0 69	0 28	—	2 164	22 375	24,8	20,7		
Sihlthalbahn	14	—	4 589	1 226	91	15	—	74 339	647	308	63 927	14	43 154	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,6		
Waldenburgerbahn	14	—	—	—	—	12	—	54 593	485	614	54 516	14	34 687	18	18	46	19	1	36	2 36	19	17	2	—	2	0 05	0 15	—	27 297	242 807	14,9	12,8		
Appenzeller Straßenbahn	14	—	—	3 250	—	153	13	47 534	561	054	45 500	14	40 076	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	—	4	0 12	—	—	1	11 884	140 264	—	11,0	
Birsigthalbahn	13	—	8 348	644	—	64	—	99 450	1 010	023	93 975	12	77 694	—	—	—	—	—	—	32	26	65	32	—	14	18	32	0 89	—	3 108	31 563	—	15,6	
Regionalbahn Neuchâtel-Cortland	12	—	16 988	—	—	563	12	79 985	566	448	76 538	5	47 204	29	25	382	52	21	320	3029	1302	230	20	7	27	0 16	0 58	21	—	2 963	20 980	11,5	—	
Boudry	9	—	311 225	18 650	80 334	3105	11 311	50 333 885	204	255	32 850	9	22 695	—	—	—	10	23	35	10	8	2	—	2	2	0 05	0 08	—	—	16 943	102 128	—	15,3	
Tramelen-Tavannes	7	—	5 828	—	—	2	—	23 137	196	152	20 543	4	28 022	92	17	335	33	32	220	1092	3483	34	—	5	9	0 15	0 04	—	—	2 571	21 795	14,9	—	
Bödelibahn	5	—	358 023	25 364	88 253	3281	5 140	50 230 210	148	500	29 805	5	29 700	—	—	—	27	19	42	27	26	1	—	1	1	0 02	0 08	—	1	30 210	148 500	—	20,8	
Regionalbahn Brenet-Locle	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Totale und Durchschnittszahlen	3312	374	326 053	88 746	99 927	2881	21 000	20 960 629	522 408 293	15 995 336	39	157 732	4189	21	234	424	39	680	4619	2487	725	1431	2156	0 52	0 34	788	81	9 722	242 305	26,8	17,2			
Im Jahre 1892	3238	336	311 552	78 684	90 974	2508	17 211	20 363 248	491 832 159	15 659 005	41	151 894	2788	22	300	257	31	230	3045	1702	547	796	1343	0 34	—	662	42	15 163	366 220	26,8	17,2			
Inkl. Bülte-Romont, Regional Val de Travers-Yverdon-St-Croix und Visp-Zermatt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Bötzbergbahn und Koblenz-Stein.	—	—	3 520	—	—	123	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Aarg. Südbahn, Wohlen-Bremgarten und Basler Verbindungsbahn.	—	—	4 288	1 550	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Wald-Rüti und Toggenburgerbahn	—	—	1 400	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Därligen-Interlaken-Bahnhof.	—	—	3 281	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Echallens-Bercher.	—	—	3 810	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	2 053	—	—	35	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	6 200	—	—	103	199	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	5 418	—	—	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	8 202	—	—	32	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	5 510	—	—	510	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	2 201	—	—	35	130	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

	Aus Verschulden der Anschluss- anstalten.	Infolge von Unfällen.	Aus Verschulden des Stations- und Zugsdienstes.	Total 1893.	1892.
Jura-Simplon-Bahn . .	445 (349)	230 (200)	594 (221)	1269	770
Nordostbahn	458 (298)	112 (102)	216 (146)	786	546
Centralbahn	593 (395)	91 (44)	144 (121)	828	560
Ver. Schweizerbahnen .	264 (191)	51 (40)	125 (57)*	440	288
Gotthardbahn	92 (81)	29 (46)	102 (102)	223	229
Übrige Bahnen	605 (388)	212 (115)	250 (149)	1067	652
	2457 (1702)	725 (547)	1431 (796)	4613	3045

Die Vermehrung der auf dem schweizerischen Netz entstandenen Zugsverspätungen rührt einestheils von den im Anfang des Berichtsjahres eingetretenen Verkehrsstörungen durch Schneestürme und andernteils von dem wesentlich größeren Verkehre im Jahr 1893 her.

d. Fahrplanwesen.

Die Prüfung und Genehmigung der Fahrplanentwürfe erforderte im Berichtsjahre einen außerordentlichen Zeitaufwand, indem zu den Entwürfen für den Sommerfahrplan nicht weniger als 334 und zu denjenigen für den Winterfahrplan 244 Abänderungsbegehren beim Eisenbahndepartement eingingen, welche Ziffern bisher auch nicht annähernd erreicht worden sind. Von diesen Begehren haben 204 ihre Erledigung durch Zugeständnisse der Bahnverwaltungen gefunden, 147 sind anlässlich der Fahrplan-Konferenzen mit Rücksicht auf die von den Verwaltungen geltend gemachten Ablehnungsgründe zurückgezogen worden und in 227 Fällen war der Entscheid des Departements, beziehungsweise des Bundesrats notwendig, indem eine Einigung in den Konferenzen nicht erzielt werden konnte.

Die meisten Begehren richteten sich gegen die Fahrplanentwürfe der Jura-Simplonbahn, welche letztere sowohl für den Sommer 1893, als für den Winter 1893/94 im Vergleich mit früheren Jahren aus Gründen der Sparsamkeit eine wesentliche Verschlechterung des Fahrplanes in Aussicht genommen hatte.

Diese Gesellschaft beabsichtigte unter anderem:

1. Die Weglassung mehrerer Züge, welche seit Jahren verkehrt hatten;
2. die Umwandlung von einigen Personenzügen in gemischte Züge mit langsamerer Fahrt behufs besserer Ausnützung der Zugskraft für die Beförderung von gewöhnlichen Frachtgütern;

3. die Unterdrückung der III. Wagenklasse in einzelnen Schnellzügen, welche seit längerer Zeit alle 3 Wagenklassen geführt hatten, und deren anschließende Züge der Nachbarbahnen ebenfalls alle 3 Klassen führten.

Für den Sommer wurde der Gesellschaft gestattet, auf der Linie Neuenburg-Pontarlier in jeder Richtung einen Zug weniger als im Vorjahre zu führen, weil einer dieser Züge bis dahin ungenügend frequentiert war und der andere Zug, welcher im Vorjahre ab Pontarlier die Fortsetzung eines Schnellzuges Paris-Pontarlier bildete, nunmehr wegen Unterdrückung des letztern Zuges von seiten der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn kein Bedürfnis mehr war.

Für den Winter 1893/94 wurde der Jura-Simplon-Bahn mit Rücksicht auf die schwache Reisendenfrequenz gestattet, den bisherigen Frühzug 163 Lausanne-Basel, sowie den bisherigen Frühzug 162 Neuenburg-Lausanne nur noch ab Yverdon zu führen.

Es sind dagegen nachstehende Anträge der gleichen Gesellschaft ablehnend beschieden worden:

a. Für den Sommer 1893:

1. betreffend die Führung der Züge 711 und 724 auf der Linie Bern-Freiburg nur am Dienstag, statt wie bis dahin täglich;
2. betreffend die Unterdrückung der Schnellzüge 165/176 Lausanne-Basel-Lausanne auf der Strecke Basel-Delsberg;
3. betreffend die Unterdrückung der III. Wagenklasse in den Schnellzügen 1, 2, 10, 25 und 26 auf der Linie Bern-Genf, 259/226 und 229/256 auf der Linie Bern-Pontarlier, sowie 168 und 171 auf der Linie Basel-Lausanne;
4. betreffend die Umwandlung der Personenzüge 257 und 258 auf der Linie Bern-Biel, 161, 166, 173 und 178 auf der Linie Biel-Neuenburg, 241, 246, 249 und 258 auf der Linie Biel-Chaux-de-Fonds, 191, 193 und 199 auf der Linie Delsberg-Delle, 174 auf der Linie Neuenburg-Lausanne, 110 und 111 auf der Linie Lausanne-Genf und endlich 143 und 146 auf der Linie St. Maurice-Brig in gemischte Züge mit verlängerter Fahrzeit.

b. Für den Winter 1893/94:

1. betreffend die Unterdrückung der Nachtzüge auf der Linie Bern-Genf vom 1. Januar 1894 ab;
2. betreffend die Weglassung der III. Wagenklasse in den Schnellzügen 1, 10, 25 und 26 auf der Linie Bern-Genf;
3. betreffend die Bezeichnung sämtlicher Züge der Linien Lyß-Lausanne, Freiburg-Yverdon, Bulle-Romont, Pont-Vallorbes und Bouveret-St. Maurice als gemischte Züge;

4. betreffend die Unterdrückung des Schnellzuges 13 auf der Linie Genf-Lausanne und des gemischten Zuges 712 Freiburg-Lausanne;
5. betreffend die totale oder temporäre Unterdrückung der Züge 161, 163, 178 und 230 auf der Linie Biel-Neuenburg, 241 und 258 auf der Linie Bern-Biel, 149 und 156 auf der Linie Sitten Brig, eventuell Umwandlung einzelner dieser Personenzüge in gemischte Züge;
6. betreffend Umwandlung der Personenzüge 110 und 111 auf der Linie Lausanne Genf, 166, 167 und 173 auf der Linie Lausanne-Biel, 240 und 257 auf der Linie Bern-Biel, 167 und 172 auf der Linie Delsberg-Basel und 193 und 196 auf der Linie Delsberg-Delle in gemischte Züge;
7. betreffend die Späterlegung des Frühzuges 113 Lausanne-Bern um eine Stunde, womit in Bern der Anschluß an die Züge 9 und 245 nach Olten und Biel dahingefallen wäre.

Zum Entwurf für den Sommerfahrplan der Centralbahn sind von den interessierten Kreisen folgende Begehren gestellt worden:

- a. Die tägliche Führung des Sonntagszuges 416 Luzern-Basel (ab Luzern 7 Uhr 22 Minuten abends, Basel Ankunft 10 Uhr 27 Minuten).
- b. Die Einführung eines neuen Abendzuges Bern-Basel mit Abgang von Bern circa 7 Uhr 10 Minuten, im Anschluß an den Zug 103 vom Berner Oberlande.
- c. Die Führung eines neuen Abendschnellzuges Bern-Zürich.

Die Vertretung der Centralbahn hat anlässlich der Fahrplankonferenz anboten, einen neuen Abendzug Bern-Basel mit Abgang von Bern um 7 Uhr 10 Minuten und ohne Bedienung der Stationen Zollikofen bis Lyssach zu führen, sofern gestattet werde, den Schnellzug 17 Bern-Olten (ab Bern 1 Uhr 40 Minuten) mit dem Personenzuge 21 Bern-Olten (ab Bern 2 Uhr 5 Minuten) auf der Strecke Bern-Olten zu vereinigen und mit Abgang von Bern um 1 Uhr 20 Minuten als beschleunigten Personenzug zu führen, und im fernern den Spätzug 87 Bern-Olten (ab Bern 8 Uhr 8 Minuten) nur noch bis Burgdorf zu führen.

Das Eisenbahndepartement hat sich mit diesem Angebot nicht begnügt, weil es befürchtete, daß die Ersetzung des Mittagschnellzuges Bern-Olten durch einen, wenn auch beschleunigten, Personenzug, sowie die Unterdrückung des Personenzuges 87 Burgdorf-Olten, welcher in Burgdorf die Anschlüsse von Solothurn und Langnau aufzunehmen hatte, lebhaften Protesten von seiten des Publikums rufen würde und zudem zu erwarten stand, daß der neue Zug mit

Abgang von Bern um 7 Uhr 10 Minuten abends, Bedienung aller Stationen von Burgdorf bis Basel und Ankunft in Basel erst etwa 10 Uhr 30 Minuten, nur eine geringe Frequenz aufweisen würde.

Das Departement hat die Centralbahn eingeladen, die Züge 17, 21 und 87 Bern-Olten nach der bisherigen Fahrordnung verkehren zu lassen und versuchsweise in der Zeit vom 15. Juli bis 15. September einen neuen Schnellzug Bern-Basel mit Abgang von Bern um 7 Uhr nachts und Ankunft in Basel circa 9 Uhr 50 Minuten zu führen und diesem Zuge ab Olten eine Fortsetzung nach Aarau zum Anschlusse an den Zug 59/107 Aarau-Zürich (Ankunft Zürich 10 Uhr 12 Minuten) zu geben. Auf das Begehren der täglichen Führung des Sonntagszuges 416 Luzern-Basel wurde nicht eingetreten, weil der Schnellzug 58 mit Abgang von Luzern um 6 Uhr 10 Minuten abends und Ankunft in Basel um 8 Uhr 20 Minuten eine vorzügliche Abendverbindung herstellte und der Zug 416 an Werktagen jedenfalls nur wenig benützt worden wäre.

Das Direktorium hat gegen den Entscheid des Departements den Rekurs ergriffen, worauf dann der Bundesrat der Centralbahn gestattete, die Züge 17 und 21 Bern-Olten zu vereinigen, dagegen aber verfügte, daß der vom Departement verlangte neue Schnellzug Bern-Basel mit Fortsetzung von Olten nach Aarau-Zürich während der ganzen Sommersaison geführt werden mußte. Die Centralbahn hat dann diesen Zug auch in den Winterfahrplan aufgenommen.

Die Gotthardbahn hat für den Sommer 1893 behufs Entlastung der Nachtzüge 42 und 57 die Führung von Parallelzügen (Nr. 44 und 55) in Aussicht genommen, vorausgesetzt, daß ihr gestattet werde, bei den Zügen 42 und 57 einige der bis dahin bestandenen Zwischenhalte zu unterdrücken und den neuen Zügen, welche annähernd ebenso günstige Verbindungen wie die Züge 42 und 57 herstellten, zu überbinden.

Von der Erwägung ausgehend, daß die Nachtschnellzüge 42 und 57 hauptsächlich dem internationalen Verkehr dienstbar gemacht werden sollen, haben wir, entgegen dem eindringlichen Begehren der Regierung von Schwyz, der Gotthardbahn gestattet, die bisherigen Halte der Züge 42 und 57 in Schwyz und Arth-Goldau zu unterdrücken, beziehungsweise durch die Halte der neuen Züge 44 und 55 zu ersetzen.

Der Umstand, daß der Zug 44 in Rothkreuz und Luzern erst nach einem Stilllager von 68, beziehungsweise 80 Minuten eine Fortsetzung nach Zürich, beziehungsweise Bern hat, ist im Sommer nicht von großer Bedeutung, während allerdings im Winter am frühen Morgen ein Stilllager von über einer Stunde sehr lästig ist.

Aus diesem Grunde haben wir denn auch für den Winter 1893/94 entgegen dem Antrage der Gotthardbahn wenigstens die Bedienung von Schwyz mit dem Zuge 42 verfügt.

Dem wiederholten Begehren der Regierung von St. Gallen Folge gebend, haben wir die Vereinigten Schweizerbahnen verhalten, im Sommer 1893 versuchsweise im Anschlusse an die Abendzüge von Chur und St. Gallen einen neuen Zug Sargans-Weesen zu führen. Das Begehren der gleichen Regierung um Beibehaltung dieses Zuges auch im Winter 1893/94 haben wir abgelehnt, weil schon im Sommer die Frequenz dieses Zuges weit hinter den gehegten Erwartungen zurückgeblieben war, und somit ein Bedürfnis, diesen Spätzug auch im Winter beizubehalten, nicht zu erkennen war.

Die Regierung des Kantons Aargau hat anlässlich der Vorlage der Fahrplanentwürfe wiederholt darauf hingewiesen, daß die Nachmittagsverbindungen vom Frickthale nach Basel dem Bedürfnisse nicht genügen, indem für die Besorgung von Geschäften in Basel der Zug 96 mit Ankunft in Basel 12¹/₄ Uhr zu früh, und Zug 100 mit Ankunft daselbst um 4³/₄ Uhr zu spät liege, und die Einlage eines neuen Zuges zwischen den eben genannten Zügen verlangt. Da die Direktion der Nordostbahn die Übernahme weiterer Fahrleistungen entschieden ablehnte, haben wir dieselbe verhalten, im Winter 1893/94 einen der bestehenden Güterzüge zwischen die Züge 96 und 100 einzulegen und demselben ab Stein einen Personenwagen mitzugeben.

Die Feststellung des Winterfahrplans 1893/94 für die Linie Bern-Interlaken-Brünig gab zu längern Verhandlungen Anlaß. Die Thunerseebahn und die Bödelibahn, sowie die Berner Regierung (letztere namens einiger Gemeinden des Oberlandes), stellten das Begehren, daß die Fahrzeiten zwischen Bern und Meiringen in beiden Richtungen durch Herstellung des unmittelbaren Anschlusses zwischen den Zügen der Thunerseebahn und der Bödelibahn einerseits und den Dampfschiffkursen auf dem Brienersee anderseits gekürzt werde.

Bei Zustimmung zu diesem Begehren hätte in Thun die Koincidenz zwischen den Zügen der Centralbahn und den Dampfschiffen, oder in Interlaken diejenige zwischen den Schiffen beider Seen gebrochen werden müssen, weil die Schiffe für die Fahrt Thun-Interlaken und umgekehrt durchweg mehr Zeit beanspruchen, als die Züge der Thunerseebahn.

Die Dampfschiffverwaltung, unterstützt von den Gemeinden am rechtsseitigen Thunerseeufer, protestierte gegen eine solche Benachteiligung der Seeroute und verlangte, daß wie bis dahin die

Anschlüsse sowohl zwischen den Zügen der Centralbahn und den Dampfschiffen in Thun, als zwischen den Schiffen der beiden Seen in Interlaken aufrecht erhalten werden.

In einer Specialkonferenz konnte für 2 Kurse eine Kürzung der Fahrzeit zwischen Bern und Meiringen, resp. Meiringen und Bern um 90 bezw. 15 Minuten und nebstdem die Erstellung einer bessern Nachmittagsverbindung Bern-Meiringen (ab Bern 4 Uhr 40 Minuten statt 2 Uhr 15 Minuten nach Entwurf) erzielt werden. Im übrigen hat das Departement dem Fahrplanentwurfe der Dampfschiffsgesellschaft mit Aufrechthaltung der durchgehenden Kurse zwischen den Zügen der Brünigbahn und den Schiffskursen auf dem Brienzersee einerseits, und den Schiffskursen auf dem Thunersee und den Zügen der Centralbahn anderseits, zugestimmt; es hat aber die beteiligten Verwaltungen eingeladen, für den Sommer 1894 die Frage der Führung von Schnellzügen auf der Linie Bern-Interlaken im Anschlusse an die Schiffe auf dem Brienzersee behufs Kürzung der Fahrzeit zwischen Bern und Meiringen ernstlich in Erwägung zu ziehen.

Auch im Berichtsjahre mußte, wie in frühern Jahren, eine größere Anzahl von Begehren betreffend die Einschaltung von neuen Halten bei den Schnellzügen abgelehnt werden, weil diese Züge bei Gewährung von weitem Halten ihrer Aufgabe nicht genügen könnten und zudem nach und nach ihrer Bestimmung entfremdet würden.

Die im vorjährigen Geschäftsberichte besprochene Frage der Erstellung eines möglichst stabilen Fahrplanes konnte im Berichtsjahre nicht weiter verfolgt werden, weil die für eine durchgreifende Änderung des schweizerischen Fahrplanes erforderliche frühere Anbringung der Nachtzüge vom Auslande in Basel von den beteiligten Bahnverwaltungen als unmöglich erklärt wurde.

e. Unfälle und Betriebsgefährdungen.

Im Berichtsjahr wurden die folgenden Unfälle im Eisenbahnbetrieb zur Anzeige gebracht; zur Vergleichung setzen wir die entsprechenden Ziffern des Vorjahres bei:

	1893.	1892.
Entgleisungen in Ausweichungen (Stationen)	42	41
„ auf offener Bahn	16	10
Zusammenstöße in den Stationen	38	28
„ auf offener Bahn	1	1
Sonstige Unfälle	706	601

Diese Unfälle hatten 56 Tötungen (gegen 50 im Vorjahr) und 633 Verletzungen (gegen 538 im Vorjahr) von Personen zur Folge, und zwar wurden:

	getötet					
	Reisende		Bahnbedienstete		Drittpersonen	
	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.
bei Entgleisungen und Zusammenstößen . .	—	—	1	1	—	—
infolge sonstiger Unfälle	11	8	15	30	29	11

	verletzt					
	Reisende		Bahnbedienstete		Drittpersonen	
	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.
bei Entgleisungen und Zusammenstößen . .	5	—	12	16	—	—
infolge sonstiger Unfälle	38	31	550	470	28	21

Nach Bahnen zusammengestellt entfallen hiervon:

	Tötungen.		Verletzungen.	
	1893.	1892.	1893.	1892.
Auf die Jura-Simplonbahn . . .	20	21	151	110
" " Nordostbahn	11	7	149	140
" " Centralbahn	6	4	109	92
" " Vereinigten Schweizerbahnen	3	3	58	70
" " Gotthardbahn	4	3	66	37
" " übrigen Normalbahnen .	6	9	42	32
" " Schmalspurbahnen mit eigenem Bahnkörper .	—	—	10	7
" " Straßenbahnen	3	1	25	25
" " Seil- und Zahnradbahnen	—	1	5	7
" " Tramways	3	1	18	18

Die üblichen weitem Angaben finden sich in der angefügten Tabelle.

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

Statistik der Unfälle beim Eisenbahnbetrieb im Jahre 1893.

Bezeichnung der Eisenbahnen.	Kilometer im Betrieb.	Entgleisungen.						Zusammenstöße.						Sonstige Unfälle.		Gesamtzahl der Unfälle.	Tötungen und Verletzungen von Menschen										Selbstmorde und Selbstmord- versuche.							
		Ursachen.					Total.	Ursachen.					Total.	Davon entfallen			infolge von Entgleisungen und Zusammenstößen.		infolge anderer Unfälle.						Gesamtzahl der Tötungen.	Gesamtzahl der Verletzungen.	Getödt.	Verletzt.						
		Mangelhafte Bahnanlage.	Hindernisse auf der Bahn.	Befahren unrichtig bedienter Weichen.	Defekte an den Fahrzeugen.	Andere und unermittelte Ursachen.		Unrichtige Dispositionen des Personals.	Unrichtige Weichen- oder Signalstellung.	Vorschriftswidriges Manövrier und Unachtsamkeit des Lokomotiv- personals.	Unrichtige Anstellung von Fahrzeugen.	Andere und unermittelte Ursachen.		auf die offene Bahn.	auf Ausweichungen.		Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden.	Andere Unfälle.	Reisende.	Bahnbedienstete.	Reisende.	Bahnbedienstete.	Dritte Personen.											
																								Getödt.					Verletzt.	Getödt.	Verletzt.	Getödt.	Verletzt.	Getödt.
A. Hauptbahnen:																																		
Jura-Simplon.	1077†	—	—	2	2	5	9	4	5	1	3	3	1	2	10	—	10	167	4	190	—	—	1	3	4	13	4*	129*	11	6	20	151	3	—
Schweizerische Nordostbahn.	721	—	1	3	2	3	9	3	6	3	3	2	2	—	10	—	10	159	3	181	—	1	—	3	4	5	143*	3	1	11	149	5	1	
Schweizerische Centralbahn.	393	—	—	5	—	4	9	—	8	3	5	3	—	—	11	1	10	107	5	132	—	—	8	—	—	2	93	3	5	6	109	1	—	
Vereinigte Schweizerbahnen.	310	—	—	—	—	—	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	61	6	69	—	—	—	—	1	2	55	5	1	3	58	1	1	
Gotthardbahn.	266	—	—	3	—	—	3	—	—	—	—	2	—	—	2	—	2	69	3	77	—	—	—	1	1	2	63	3	1	4	66	—	—	
B. Schweizerische Nebenbahnen:																																		
Landquart-Davos.	50	3	3	30	2	32	22	10	15	—	15	13	—	—	32	—	32	24	22	213	—	2	—	45	11	38	12	30	32	20	1	29	1	3
Schweizerische Südostbahn.	50†	—	—	—	—	2	2	1	1	1	—	—	—	—	1	—	1	9	—	12	—	—	—	—	—	—	2	9	32	32	20	29	1	3
Emmenthalbahn.	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	5	—	—	—	—	—	—	2	5	1	3	4	—	—	
Jura-Neuchâtel.	40	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	8	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	3	—	—	
Tödtalbahn.	40	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	2	—	—	
Thunerseebahn.	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Saignelégier-Chaux-de-fonds.	27	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	4	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	
Appenzellerbahn.	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Berner Oberlandbahnen.	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ponts-Sagne-Chaux-de-fonds.	17	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sihlthalbahn.	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Birsigthalbahn.	13	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ütlibergbahn.	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Trametan-Tavannes.	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Rigikaltbad-Scheideggbahn.	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bödelibahn.	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Brenets-Loole.	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
C. Straßenbahnen:																																		
Voies étroites, Genf.	64	1	—	—	—	7	8	1	7	—	—	—	—	—	—	—	—	16	5	29	—	—	—	—	2	—	—	11	1	2	1	15	—	—
Schweizerische Seethalbahn.	46	—	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—	1	1	—	1	1	3	3	—	—	—	—	—	—	1	1	2	—	1	2	—	
Lausanne-Echallens-Bercher.	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	4	—	—	—	—	—	—	—	3	1	2	1	5	—	
Appenzeller Straßenbahn.	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	
Neuchâtel-Cortailod-Boudry.	11	—	—	3	—	—	6	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Genève-Veyrier.	6	—	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sissach-Gelterkinden.	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
D. Zahnradbahnen:																																		
Arth-Rigibahn.	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	
E. Seilbahnen:																																		
Lausanne-Ouchy.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	
Beatenbergbahn.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	
F. Tramways:																																		
Tramways-Suisses.	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	
Vevey-Montreux-Chillon.	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	
Zürcher Straßenbahnen.	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	
Berner Tramway.	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	
G. Fremde Bahnen:																																		
Badische Staatsbahn.	42	1	—	—	—	1	2	1	1	—	—	—	—	—	1	—	1	7	—	10	—	3	—	—	—	—	—	5*	1	1	1	9	—	
Paris-Lyon-Méditerranée.	20†	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	11	—	12	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	
		3	2	20	5	28	58	16	42	8	12	12	3	4	39	1	38	671	35	803	—	5	1	12	11	38	15*	530**	29	28	56	633	11	2

	Reisende.		Bahn- bedienstete.		Drittpersonen.	
	Tötung.	Verletzung.	Tötung.	Verletzung.	Tötung.	Verletzung.
Überfahren von Fuhrwerken, Rollwagen und Draisinen	—	—	—	4	—	—
Infolge Scheuwerdens von Pferden bei der Fahrt von Zügen	—	—	—	—	—	1
Infolge Ausglitschens von Fahrzeugen, Fehltreten beim Auf- und Absteigen	1	1	2	95	—	—
Fehltreten beim Überschreiten und Begehen der Geleise	—	—	—	36	—	—
Springen auf und von im Gang befindlichen Fahr- zeugen	7	19	—	16	1	1
Unvorsichtiges Überschreiten der Geleise und Gehen in denselben	1	1	11	29	28	16
Unvorsichtiges Benehmen im fahrenden Zug	2	4	1	19	—	—
Bei Mitwirkung von Dritt- personen beim Manöver .	—	—	—	—	—	5
Infolge unglücklichen Zufalls bei Manövern	—	—	—	57	—	—
Beim An- und Abkuppeln von Fahrzeugen	—	—	1	55	—	—
Infolge verbotener oder un- richtig ausgeführter Ma- növer	—	—	—	6	—	1
Beim Aus-, Ein- und Umlad von Gütern	—	—	—	95	—	—
Beim Schließen von Wagen- thüren	—	11	—	32	—	—
Aus andern Ursachen	—	2	—	106	—	4

In selbstmörderischer Weise haben sich 11 Personen getötet (im Jahr 1892 14), 2 Personen wurden nur verletzt.

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

- 14 Fälle durch Verurteilung,
- 5 " " Freisprechung,
- 8 " " Sistierung der Untersuchung,
- 17 " noch pendent sind.

Eine Anzahl Fälle sind noch nicht zur Überweisung gelangt.

Von den 18 Pendenzen des Vorjahres wurden im Berichtsjahr 8 durch Verurteilung, 7 durch Freisprechung, 3 durch Sistierung erledigt.

Nach den Mitteilungen der Bahnverwaltungen waren an Entschädigungsforderungen infolge von Tötungen und körperlichen Verletzungen beim Eisenbahnbetrieb bezahlt:

- a. Für die beim Betrieb der Jura-Simplon-Bahn vorgekommenen Unfälle:
Fr. 32,551. 30 an 7 Reisende, 123 Bahnbdiensstete und 4 Drittpersonen;
unerledigt sind 12 Fälle.
- b. Für die beim Betrieb der Nordostbahn vorgekommenen Unfälle:
Fr. 29,953. 65 an 137 Bahnbdiensstete und 1 Drittperson
unerledigt sind 12 Fälle.
- c. Für die beim Betrieb der Schweizerischen Centralbahn vorgekommenen Unfälle:
Fr. 15,684. 65 an 1 Reisenden, 98 Bahnbdiensstete und 1 Drittperson;
unerledigt sind 9 Fälle.
- d. Für die beim Betrieb der Vereinigten Schweizerbahnen vorgekommenen Unfälle:
Fr. 5578. 57 an 47 Bahnbdiensstete;
unerledigt sind 8 Fälle.
- e. Für die beim Betrieb der Gotthardbahn vorgekommenen Unfälle:
Fr. 12,985. 92 an 61 Bahnbdiensstete;
unerledigt sind 4 Fälle.
- f. Beim Betrieb der übrigen schweizerischen Eisenbahnunternehmungen:
Fr. 12,399. 80 an 3 Reisende, 51 Bahnbdiensstete und 7 Drittpersonen;
7 Fälle sind noch unerledigt.

An Entschädigungen für die anlässlich der im Jahre 1891 stattgefundenen Eisenbahnunfälle von Mönchenstein und Zollikofen Verunglückten waren laut Mitteilung der Jura-Simplon-Bahn auf 31. Dezember 1893 bezahlt, respektive festgestellt:

- a. Mönchenstein:
Fr. 357,680. 20 einmalige Entschädigung und
Fr. 13,638. — jährliche Rente an die Hinterlassenen von 69 Getöteten;

Fr. 593,939. 09 einmalige Entschädigung und
 Fr. 17,800. — jährliche Rente an 169 Verletzte;
 14 Fälle waren Ende Dezember 1893 noch unerledigt (Ende
 1892 107 Fälle).

h. Zollikofen:

Fr. 128,142 einmalige Entschädigung und
 Fr. 3,800 Rente an die Hinterlassenen von 15 getöteten
 Reisenden;
 Fr. 251,336. 70 einmalige Entschädigung und
 Fr. 2,150 Rente an 115 Verletzte;
 12 Fälle waren Ende Dezember 1893 noch unerledigt (Ende
 1892 16 Fälle).

Bei Hilfsarbeiten des Eisenbahnbetriebes wurden

1893	gegen 1892
2 Tötungen	3
1390 Verletzungen	1226

gemeldet.

Beim Dampfschiffbetrieb sind laut den beim Departement eingegangenen Mitteilungen 24 Schiffsbedienstete verletzt und 1 Drittperson getötet worden. Bei den Hilfsarbeiten des Betriebes wurden 79 Personen verletzt. Im Vorjahre wurden beim Betrieb und dessen Hilfsarbeiten zusammen 36 Personen getötet und 67 verletzt.

An Entschädigungen wurden im Berichtsjahre bezahlt Fr. 2213. 60 an 23 verletzte Angestellte, 1 Fall ist noch unerledigt.

Für die im Jahre 1892 bei der Katastrophe des „Montblanc“ Verunglückten sind laut Mitteilung der Verwaltung bezahlt worden:

Fr. 233,506. 85 für 18 getötete Reisende.

Fr. 72,052. 60 für 4 getötete und 1 verletzten Restaurationsbedienstete;

4 Fälle sind noch unerledigt.

Daneben sollen laut Mitteilung der Verwaltung von ihr noch Fr. 6982. 85 an Advokatenhonorar und circa Fr. 10,000 für Spitalkosten etc. bezahlt worden sein.

f. Arbeitszeit und Ruhetage.

Im vorjährigen Geschäftsberichte haben wir mitgeteilt, daß es der Verwaltung der Nordostbahn bis dahin nicht gelungen war, ihr Lokomotivpersonal in dem Umfange zu vermehren, daß sie jedem Angestellten die im Gesetze vom 17. Juni 1890 geforderten 17 Freisonntage per Jahr hätte zuteilen und die Inanspruchnahme des Personals durchweg in den durch das Gesetz gezogenen Schranken halten können.

Unterm 5. Juli 1893 hat sodann die Direktion dieser Gesellschaft dem Eisenbahndepartement mitgeteilt, daß nunmehr ihrem gesamten Lokomotivpersonale im Minimum die im Gesetze geforderten Ruhetage, mit Inbegriff der Freisonntage, zugeteilt seien. Abgesehen von den ziemlich zahlreichen, durch besondere Verhältnisse bedingten und von der Aufsichtsbehörde in Ansehung der von den Verwaltungen vorgebrachten Gründe auf Zusehen hin bewilligten Ausnahmen, konnte das Gesetz von diesem Zeitpunkte an bei sämtlichen Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften als durchgeführt betrachtet werden, wenngleich wir uns wiederholt veranlaßt gesehen haben, die zu weitgehenden Ansprüche einzelner Verwaltungen mit Bezug auf Ausnahmeverfügungen im Sinne von Art. 6 des Gesetzes zurückzuweisen und die striktere Beobachtung der Gesetzesbestimmungen zu verlangen.

Wie im Jahre 1892, so gab auch im Berichtsjahre die Dauer der zusammenhängenden Ruhepause (Art. 3 des Gesetzes) des fahrenden Personals zu den meisten Ausnahmeverfügungen Anlaß, weil je nach der Gestaltung des Fahrplanes es mancherorts unmöglich ist, jedem Angestellten täglich eine 10stündige Ruhepause zu sichern, wenn man das Personal nicht in einem Umfange vermehren will, daß auf den einzelnen Angestellten nur noch ganz geringe wirkliche Arbeitsleistungen entfallen. In Berücksichtigung dieses Umstandes haben wir in vielen Fällen eine Kürzung der zusammenhängenden Ruhepause zugestanden, wenn diese Kürzung durch größere Ruhepausen während der Tagesarbeit kompensiert war oder die 10stündige Ruhepause wenigstens im Mittel von 2 bis 3 Tagen erreicht wurde.

Einigen kleinern Unternehmungen, deren Personal einen verhältnismäßig leichten Dienst hatte, und deren Finanzlage die Anstellung eines genügenden Reservepersonals nicht gestattete, haben wir eine Reduktion der Ruhetage und speciell der Freisonntage zugestanden.

Eine Sekundärbahn hat den Anspruch erhoben, die Vorsteher und Vorsteherinnen kleinerer Stationen, welchen in der Diensterteilung eine tägliche Arbeitszeit von nur $5\frac{1}{2}$ —8 Stunden vorgeschrieben war, welche aber gleichwohl den ganzen Tag über dienstbereit sein mußten und von denen einzelne zudem weniger als die im Gesetze geforderte Nachtruhe hatten, hinsichtlich der Ruhetage dem Gesetze nicht zu unterstellen, resp. die Betriebsleitung wollte den betreffenden Angestellten nur 10 Ruhetage per Jahr zur Verfügung stellen. Von der Erwägung ausgehend, daß auch die Angestellten, deren wirkliche Arbeitsleistung zwar erheblich unter der sonst üblichen Beanspruchung steht, welche aber regelmäßig und den ganzen Tag

hindurch dienstbereit sein müssen, der Wohlthat einer angemessenen Zahl von Ruhetagen und speciell der Freisonntage bedürftig sind, haben wir die Bahnverwaltung eingeladen, den betreffenden Angestellten per Jahr wenigstens 36 Ruhetage, worunter 12 Sonntage, zu gewähren.

Es sind dem Eisenbahndepartement von Angestellten mehrerer Gesellschaften Beschwerden wegen Überschreitung der gesetzlichen Maximalarbeitszeit und unregelmäßiger oder ungenügender Zuteilung von Ruhetagen zugegangen. Das Departement hat diese Beschwerden jeweils untersucht und, soweit dieselben begründet waren, von den betreffenden Verwaltungen Abhülfe verlangt.

Dem Direktorium der Centralbahn haben wir auf gestelltes Ansuchen gestattet:

1. Die Verschiebung der gemäß Tabelle auf den 8., 9., 10. und 11. Juli (eidg. Sängertag in Basel) fallenden Ruhetage einer Anzahl von Beamten und Arbeitern der Stationen Basel bis Olten, der Zugführer und Kondukteure der Depots Basel und Olten, sowie von 6 Lokomotivpersonalen;
2. die Verschiebung der gemäß Tabelle auf den 28. und 29. August (Einrücken der Mannschaften zum Truppenzusammenzug) fallenden Ruhetage des Lokomotiv- und Zugpersonals der grössern Depots;
3. die Verschiebung der gemäß Tabelle auf den 14. und 15. September (Heimbeförderung der Truppen) fallenden Ruhetage des gesamten Lokomotiv- und Zugpersonals, sowie des Stations- und Bahndienstpersonals der Linien Basel-Olten, Olten-Bern, Bern-Thun und Olten-Aarau;
4. ebenfalls für den 14. und 15. September eine mäßige Überschreitung der gesetzlichen Maximalarbeitszeit im Falle des Bedarfs, in der Meinung, daß bei vorkommenden Überschreitungen den Angestellten eine billige Entschädigung ausgerichtet und übrigens, wie dieses bereits bei mehreren Anlässen geschehen, für gehörige Verpflegung gesorgt werde.

Die von der nationalrätlichen Kommission betreffend die Motion der Herren Comtesse und Curti verlangten Erhebungen über die Vollziehung des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 sind im Berichtsjahre zum Abschlusse gebracht und die Resultate derselben im Bericht vom 15. Juni 1892 niedergelegt worden (siehe Bundesbl. 1893, III, 573).

8. Rechnungswesen und Statistik.

a. Vollziehung des Rechnungsgesetzes.

In Ausführung des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1883 über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften hat das Eisenbahndepartement im Jahre 1893 die das Jahr 1892 betreffenden Rechnungen und Bilanzen von 65 Bahnunternehmungen geprüft und dem Bundesrat zur Beschlußfassung vorgelegt.

Ausführliche Mitteilungen über die Ergebnisse des Bahnbetriebes finden sich in der schweizerischen Eisenbahnstatistik. Über den Betrag des Baucontos und der zu amortisierenden Verwendungen am Anfang und am Ende des Jahres, sowie über die im Verlaufe des Jahres 1892 vorgekommenen Veränderungen giebt die beiliegende Tabelle nähern Aufschluß. Nach derselben bezifferte sich der Bauconto per Ende 1891 auf Fr. 1,017,738,064, per Ende 1892 auf Fr. 1,050,301,364. Die Vermehrung beträgt also netto Fr. 32,563,300. Dieser Betrag verteilt sich wie folgt:

Verwendungen für alte Linien:

Bahnanlagen und feste Einrichtungen	Fr.	9,560,665	
Rollmaterial	"	5,736,926	
Mobiliar und Gerätschaften	"	216,902	
			Fr. 15,514,493

Ausgaben für neue Linien:

Bahnanlagen und feste Einrichtungen	Fr.	15,657,077	
Rollmaterial	"	1,222,284	
Mobiliar und Gerätschaften	"	169,446	
			" 17,048,807
			Fr. 32,563,300

Den vorstehenden Angaben über Bauausgaben ist noch folgendes beizufügen:

1. In den Verwendungen für alte Linien (Bahnanlagen und feste Einrichtungen) sind die Ausgaben für das zweite Geleise der Gotthardbahn (Erstfeld-Biasca Fr. 3,311,649) und der Jura-Simplon Bahn (Lausanne-Villeneuve Fr. 510,044) inbegriffen.

2. Dem Conto für Mobiliar und Gerätschaften (alte Linien) sind in der Eisenbahnstatistik pro 1892 Fr. 625,693 für Schotterwagen, Schneepflüge etc. beigefügt worden, welche bis dahin im Conto für Rollmaterial inbegriffen waren.

Eisenbahnen.	Bauconto.					Zu amortisieren.			
	Ende 1891. 1	Ende 1892. 1	Nettoausgaben im Jahr 1892			Ende 1891.	Ende 1892.	Veränderung.	
			für alte Linien.	für neue Linien.	Zusammen.			+	—
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Centralbahn	120,010,234	120,784,784	774,550	—	774,550	17,749,412	17,825,774	651,959	575,597
Aargauische Südbahn	11,785,126	11,923,416	138,290	—	138,290	—	—	—	—
Wohlen-Bremgarten	1,232,377	1,232,377	—	—	—	—	—	—	—
Gotthardbahn	235,992,006	240,634,973	4,517,062	125,905	4,642,967	15,323,856	15,388,339	326,306	261,823
Jura-Simplon-Bahn	272,828,147	276,550,917	3,722,770	—	3,722,770	8,715,749	8,663,759	7,612	59,602
Bulle-Romont	2,799,504	2,801,142	1,638	—	1,638	—	—	—	—
Val-de-Travers	1,119,260	1,145,048	25,788	—	25,788	—	—	—	—
Viège-Zermatt	4,799,805	5,276,061	—	476,256	476,256	233,000	223,300	—	9,700
Nordostbahn	² 164,007,193	173,379,624	3,985,360	5,387,071	9,372,431	17,950,826	17,446,842	36,016	540,000
Bötzbergbahn	³ 26,123,918	27,916,331	71,801	1,720,612	1,792,413	—	—	—	—
Vereinigte Schweizerbahnen	75,896,353	77,303,374	1,407,021	—	1,407,021	8,093,333	7,640,933	—	452,400
Toggenburgerbahn	4,000,000	4,000,000	—	—	—	—	—	—	—
Wald-Rüti	1,287,918	1,287,918	—	—	—	—	—	—	—
Bödelibahn	1,696,482	1,706,238	9,756	—	9,756	79,096	69,096	—	10,000
Emmenthalbahn	4,849,003	4,940,026	91,023	—	91,023	—	—	—	—
Jura Neuchâtelois	5,866,905	⁵ 6,037,963	171,058	—	171,058	—	—	—	—
Ponts-Chaux-de-Fonds	825,572	829,980	4,408	—	4,408	2,063	1,375	—	688
Neuchâtel-Boudry	—	809,054	—	809,054	809,054	—	—	—	—
Kriens-Luzern-Bahn	250,991	250,991	—	—	—	—	—	—	—
Langenthal-Huttwil	1,111,503	1,118,544	7,041	—	7,041	24,000	21,600	—	2,400
Seethalbahnhof	3,757,177	3,801,136	43,959	—	43,959	—	—	—	—
Sihlthalbahn	⁴ 60,000	2,723,110	—	2,663,110	2,663,110	—	27,609	27,609	—
Südostbahn	12,167,212	12,281,931	—	114,719	114,719	865,515	153,728	734,538	⁶ 1,446,325
Tößthalbahn	7,641,867	7,652,396	10,529	—	10,529	17,536	—	—	17,536
Ütlibergbahn	1,407,526	1,430,097	22,571	—	22,571	—	—	—	—
Appenzellerbahn	4,028,203	4,028,203	—	—	—	—	—	—	—
Appenzeller Straßenbahn	1,925,995	1,928,148	2,153	—	2,153	17,000	17,000	—	—
Berner Oberlandbahnen	3,021,899	3,112,329	90,430	—	90,430	271,220	210,000	10	61,230
Birsigthalbahn	898,969	898,969	—	—	—	—	—	—	—
Brenets-Loche	880,250	906,427	26,177	—	26,177	4,332	4,382	50	—
Frauenfeld-Wyl	702,410	703,619	1,209	—	1,209	—	—	—	—
Genève-Veyrier	510,980	508,980	— 2,000	—	— 2,000	—	—	—	—
Grütschalp-Mürren	496,768	580,095	—	83,327	83,327	112,620	100,000	200	12,820
Landquart-Davos	6,836,264	6,914,727	78,463	—	78,463	105,000	100,000	—	5,000
Lausanne-Echallens	1,313,388	1,318,147	4,759	—	4,759	—	—	—	—
Central Vaudois	528,940	528,940	—	—	—	25,993	25,993	—	—
Rigi-Scheidegg-Bahn	65,500	65,500	—	—	—	—	—	—	—
Saignelégier-Chaux-de-Fonds	—	1,212,423	—	1,212,423	1,212,423	—	4,109	4,109	—
Sissach-Gelterkinden	381,920	382,066	146	—	146	—	—	—	—
Tramelan-Tavannes	526,082	526,032	— 50	—	— 50	—	—	—	—
Voies étroites Genève	6,436,064	6,448,854	—	12,790	12,790	160,186	160,186	—	—
Waldenburgerbahn	379,242	402,182	22,940	—	22,940	—	—	—	—
Arth-Rigibahn	6,147,399	6,155,301	7,902	—	7,902	—	—	—	—
Brienzi-Rothornbahn	—	2,016,110	—	2,016,110	2,016,110	—	275,193	275,193	—
Generosobahn	1,926,251	1,928,526	2,275	—	2,275	30,176	30,276	100	—
Glion-Naye	—	2,080,165	—	2,080,165	2,080,165	—	53,560	60,848	7,288
Pilatusbahn	2,314,944	2,314,944	—	—	—	—	—	—	—
Rigibahn	2,235,297	2,258,097	22,800	—	22,800	—	—	—	—
Rorschach-Heiden	2,160,000	2,160,000	—	—	—	—	—	—	—
Beatenbergbahn	677,745	677,745	—	—	—	20,000	17,000	—	3,000
Biel-Magglingen	450,000	450,000	—	—	—	—	—	—	—
Bürgenstockbahn	364,000	364,000	—	—	—	15,750	13,500	—	2,250
Ecluse-Plan	193,786	197,046	3,260	—	3,260	3,669	4,979	1,310	—
Gießbachbahn	150,000	161,000	11,000	—	11,000	—	—	—	—
Gütschbahn in Luzern	86,000	86,000	—	—	—	—	—	—	—
Lausanne-Ouchy	3,373,464	3,373,464	—	—	—	3,215	—	—	3,215
Lauterbrunnen-Grütschalp	745,153	797,002	—	51,849	51,849	—	—	—	—
Luganer Drahtseilbahn	185,399	185,363	— 36	—	— 36	—	—	—	—
Marzilibahn in Bern	70,842	70,842	—	—	—	—	—	—	—
Ragaz-Wartenstein	—	244,985	—	244,985	244,985	—	9,092	9,092	—
Salvatorebahn	589,417	589,417	—	—	—	55,800	52,700	—	3,100
Territet-Glion	472,846	554,295	81,449	—	81,449	14,093	11,912	1,319	3,500
Zürichbergbahn	259,463	259,433	— 30	—	— 30	3,000	—	—	3,000
Berner Tramway	459,666	477,459	17,793	—	17,793	1,000	—	—	1,000
Tramway Monte Generoso	20,000	20,000	—	—	—	—	—	—	—
Tramways suisses	2,652,339	2,740,431	37,661	50,431	88,092	92,819	60,893	—	31,926
Vevey-Chillon	675,920	717,883	41,963	—	41,963	—	65,679	107,049	41,370
Zürcher Tramways	1,079,180	1,138,784	59,604	—	59,604	—	—	—	—
Total	1,017,738,064	1,050,301,364	15,514,493	17,048,807	32,563,300	69,990,259	68,678,809	2,243,320	3,554,770

Bemerkungen. ¹ Im Bauconto sind einige Ausgabeposten inbegriffen, deren Abschreibung noch stattzufinden hat. Ferner sind in demselben inbegriffen die Ausgaben für unvollendete Linien und Objekte. — ² Inklusive Zürich-Zug-Luzern. — ³ Inbegriffen das Beteiligungskapital der Centralbahn und Nordostbahn mit je Fr. 1,350,000, welches in der vorjährigen Zusammenstellung auf Bauconto der beiden genannten Bahnen figurirt. — ⁴ Beteiligung der Nordostbahn, welche in der vorjährigen Zusammenstellung im Bauconto der Nordostbahn inbegriffen ist. — ⁵ Inbegriffen Fr. 100 für Mobiliar, welches der Betriebs-gesellschaft gehört. — ⁶ Durch Reduktion des Nominalwertes der Aktien gedeckt.

3. Die Baukosten der in der Tabelle nicht aufgeführten Eisenbahn von Genf bis zur schweizerischen Grenze bei Annemasse (Eigentum des Kantons Genf) betrugen Ende 1891 und 1892 Fr. 3,222,543. Eine Prüfung und eventuelle Richtigstellung dieser Ausgaben im Sinne des Eisenbahnrechnungsgesetzes ist ausgeschlossen.

4. Zuverlässige Angaben über die Baukosten der ausländischen Unternehmungen angehörenden Bahnstrecken in der Schweiz liegen nicht vor.

Die Prüfung der Rechnungen und Bilanzen pro 1892 hat in den folgenden zwei Fällen Austände ergeben, welche im Sinne von Art. 5 des Eisenbahnrechnungsgesetzes dem Bundesgerichte zum Entscheide vorgelegt werden mußten:

1. Die Gotthardbahngesellschaft hat den Bauconto im Jahre 1892 unter anderem mit Fr. 8713. 77 für die Verstärkung der Eisenkonstruktion der Moësa-Brücke zwischen Castione und Bellinzona und der Melide-Brücke zwischen Melide und Maroggia belastet. In dieser Ausgabe waren auch die Kosten der Gerüstung und Abrüstung, des Ersatzes von Nieten und der Neuanstrich eines Teiles der Brücke inbegriffen. Die genannte Summe umfaßt also nicht nur die eigentlichen Verstärkungskosten, sondern auch die Kosten des Ersatzes von Brückenbestandteilen und die Ausgaben für Arbeiten, welche zum Unterhalt der bestehenden Anlagen und Einrichtungen gehören. Gestützt auf Art. 3, Absatz 2, des Eisenbahnrechnungsgesetzes haben wir verlangt, daß ein Teil der erwähnten Ausgaben der Betriebsrechnung belastet werde. Eine Ausscheidung der eigentlichen Verstärkungskosten von den übrigen Ausgaben war an der Hand des vorliegenden Rechnungsmaterials nicht möglich, schien uns aber auch nicht als notwendig, weil wir schon in unserem vorjährigen Berichte über einen analogen Rechnungsanstand mit der Centralbahngesellschaft dargethan haben, daß die Kosten für Verstärkung einer Brücke per Gewichtseinheit des verwendeten Eisens den aus den erstmaligen Erstellungskosten sich ergebenden Einheitspreis in keinem Falle übersteigen dürfen. Diesen Standpunkt haben wir auch im vorliegenden Falle eingenommen und verlangt, daß von der vorgenannten Summe, welche die Gotthardbahngesellschaft für die Verstärkung von Brücken auf Bauconto getragen hat, ein Betrag von Fr. 1797. 67 zu Lasten der Betriebsrechnung abgeschrieben werde. Der Entscheid des Bundesgerichtes über diese Streitfrage steht noch aus.

2. Die Bodelibahngesellschaft ist eingeladen worden, vom Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung per Ende 1892 (Fr. 25,494. 48) einen Betrag von Fr. 8887. 10 zur Deckung des Hilfskassendefizits zu verwenden und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen und

zum Ersatz verschiedener ungedeckter Wertabgänge zu reservieren. Trotz dieser Verfügung und entgegen dem Antrage der Mehrheit des Verwaltungsrates hat die Generalversammlung beschlossen, den Prioritätsaktionären pro 1892 eine Dividende von 4 % aus-zuzahlen, wozu Fr. 16,000 erforderlich gewesen wären. Wir haben gegen diese Dividendenzahlung beim Bundesgericht Einsprache er-hoben. Im Verlaufe der daherigen Rekursverhandlungen hat die Bahnverwaltung als Antwort auf unsere Replik den Abstand er-klärt, so daß die Verfügung des Bundesrates rechtsgültig gewor-den ist.

Mit Bezug auf die Zusammenfassung der Rückkaufsbestim-mungen der Eisenbahnkonzessionen zum Zwecke einheitlicher Er-tragsberechnungen im Sinne von Ziffer 6 des Bundesratsbeschlusses vom 21. Juli 1888 (Eisenbahnaktensammlung n. F. X, 79) führen wir hier kurz an, daß durch den Bundesbeschluß vom 22. Dezember 1893 die bis dahin zwischen dem Bundesrat und neun verschie-denen Bahnverwaltungen getroffenen bezüglichlichen Vereinbarungen genehmigt worden sind. Die Unterhandlungen mit der Nordostbahn und mit den Vereinigten Schweizerbahnen zum Zwecke analoger Vereinbarungen konnten noch nicht zum Abschluß gebracht werden. Wir werden jedoch nichts unterlassen, eine möglichst rasche Er-ledigung dieser Angelegenheit herbeizuführen.

b. Vollziehung des Hülfskassengesetzes.

Der Bundesrat hat Ihnen am Schlusse der Junisession 1893 einen vom 13. Juni datierten Specialbericht des Eisenbahndeparte-mentes über die Vollziehung des Bundesgesetzes vom 28. Juni 1889, betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesell-schaften, vorgelegt. Wir fügen diesem Berichte über den Geschäfts-gang im Jahr 1893 folgendes bei:

Der auf pag. 37—41 des vorgenannten Specialberichtes be-sprochene Rekurs betreffend Krankenkasse der Jura-Simplon-Bahn ist noch nicht zum Entscheide gelangt, weil das Gutachten der in Sinne von Art. 4, Absatz 2, des Hülfskassengesetzes bestellten Ex-pertenkommission noch nicht eingelangt ist.

Im Jahr 1893 sind nach vorausgegangener Prüfung folgende Statuten und Bilanzen von Hülfskassen genehmigt worden:

1. Die Statuten der Sparkasse für die Angestellten der Zürich-bergbahn.
2. Das Regulativ für die Dienstalterskasse der Zürichbergbahn.

3. Die Statuten der Dienstalterskasse für die Angestellten der Thunerseebahn.
4. Die Statuten der Pensions- und Hülfskasse für die Angestellten der schweizerischen Nordostbahn und die versicherungstechnische Bilanz dieser Kasse per 31. Dezember 1889.
5. Die Statuten der gegenseitigen Kranken- und Unterstützungskasse für die ständigen Arbeiter und Bediensteten der Jura-Simplon-Bahn und die versicherungstechnische Bilanz dieser Kasse per 31. Dezember 1890.
6. Die Statuten der Dienstalterskasse (Sparkasse) für die Angestellten der Sihlthalbahn.
7. Die Statuten der Hilfs- und Vorsichtskasse (Krankenkasse und Sparkasse) für das Personal des Jura Neuchâtelois.
8. Die Statuten der Kranken- und Unterstützungskasse für die Angestellten der Birsigthalbahn.
9. Die Statuten der Hülfskasse für die Beamten und Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen und die versicherungstechnische Bilanz dieser Kasse per 31. Dezember 1890.
10. Die Statuten der Dienstalterskasse (Sparkasse) für die Angestellten der Bodelibahn.
11. Die Statuten der Hülfskasse für die Beamten und Angestellten der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienersees und die versicherungstechnische Bilanz dieser Kasse per 31. Dezember 1892.
12. Die Statuten der Unterstützungskasse (Krankenkasse) für die Angestellten der Genfer Schmalspurbahnen.

Die Direktion der Jura-Simplon-Bahn hat unterm 29. Dezember 1893 neue Statuten für die Pensionskasse mit zugehöriger versicherungstechnischer Bilanz per Ende 1890 vorgelegt. Die Prüfung und Behandlung dieser Statuten und Bilanz fällt nicht mehr in das Berichtsjahr.

Der Bodelibahngesellschaft ist vom Bundesrat gestattet worden, die bisherige Pensionskasse für die Angestellten, welche wegen zu kleiner Mitgliederzahl nicht weiter bestehen konnte, auf Ende 1893 aufzuheben, beziehungsweise in eine Dienstalterskasse (Sparkasse) umzuwandeln, und zwar in der Weise, daß die im Sinne von Art. 7 des Hülfskassengesetzes auf jedes Mitglied entfallende rechnungsmäßige Reserve demselben auf Sparkassenkonto gutgeschrieben werde. Die sämtlichen Mitglieder haben sich mit dieser Liquidation unterschriftlich einverstanden erklärt und unter Verzichtleistung auf Nachforderungen an die Pensionskasse oder an die Bahngesellschaft für die denselben gutgeschriebenen Anteilsbeträge quittiert.

Mit der Verwaltung der Südostbahn haben im Berichtsjahr Unterhandlungen stattgefunden betreffend Errichtung einer Dienstalterskasse und einer Krankenkasse für sämtliche Angestellte. Eine Vorlage der Statuten für diese Institute hat noch nicht stattgefunden.

Wir haben Ihnen bereits früher mitgeteilt, daß die Verwaltung der Eisenbahn Sissach-Gelterkinden den Entwurf von Statuten für eine Dienstalterskasse vorgelegt habe. Mit Schreiben vom 16. November 1893 hat nun die genannte Verwaltung dem Eisenbahndepartement die Mitteilung gemacht, daß sie für die 6—8 Angestellten, welche in ihrem Dienste stehen, keine eigene Kasse gründen könne und daher den Anschluß des Personals an die Hilfskasse einer andern Bahnunternehmung suchen werde.

Wir lassen auf der Beilage noch eine Zusammenstellung der per 31. Dezember 1892 berechneten Bilanzen derjenigen Hilfskassen folgen, welche den Bestimmungen in Art. 2 und 3 des Hilfskassengesetzes unterstellt sind, und schicken der Tabelle hier folgende Bemerkungen voraus:

1. Das Hilfskassendeficit der Vereinigten Schweizerbahnen bezifferte sich per Ende 1890 auf Fr. 2,522,368. Zur Verzinsung und Amortisation dieses Deficits sind von der Bahngesellschaft alljährlich Fr. 175,000 zu verwenden.

2. Die per Ende 1892 festgesetzte versicherungstechnische Bilanz der Pensionskasse für die Angestellten der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienzersees ergab ein Deficit von Fr. 60,970. Die Dampfschiffgesellschaft hat zur Verzinsung und Amortisation dieses Fehlbetrages jährlich Fr. 4000 oder 5000 zu verwenden, und zwar die höhere Quote, wenn die Aktiendividende 5 % oder mehr ausmacht.

3. Das Deficit der Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten der Jura-Simplon-Bahn bezifferte sich nach der auf 31. Dezember 1890 berechneten provisorischen Bilanz auf Fr. 3,503,488. In dieser Bilanz waren die Beiträge der Versicherten und der Bahngesellschaft zusammen zu 8 % der Besoldungen angesetzt. In dem neuen Statutenentwurf dagegen sind die Beiträge zu 8½ % angenommen. Infolgedessen vermindert sich das vorgenannte Deficit um Fr. 279,113. Dagegen vermehrt sich dasselbe um die Zinsen pro 1891 und 1892 und um den Zuschlag von ½ % der beitragspflichtigen Besoldungen, welcher in den beiden Jahren noch nicht einbezahlt worden ist. Nach Anbringung dieser Korrekturen macht das Deficit per Ende 1892 den in der Zusammenstellung der Bilanzen angegebenen Betrag von Fr. 3,524,842 aus. Das definitive Deficit, welches noch zu ermitteln ist, wird voraussichtlich etwas kleiner werden.

Bezeichnung der Kassen.	Aktiven.			Passiven.		
	Vorhandenes Vermögen.	Deficit.	Total der Aktiven.	Deckungskapital.	Reserve.	Total der Passiven.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Hilfskasse für die Beamten der Schweizerischen Centralbahn	3,428,720	2,127,613	5,556,333	5,556,333	—	5,556,333
2. Unterstützungs- und Pensionskasse für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn . . .	2,036,018	—	2,036,018	2,036,018	—	2,036,018
3. Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten der Jura-Simplon-Bahn (provisorische Bilanz) . . .	3,472,935	3,524,842	6,997,777	6,997,777	—	6,997,777
4. Gegenseitige Kranken- und Unterstützungskasse für die ständigen Arbeiter und Bediensteten der Jura-Simplon-Bahn	211,997	26,951	238,948	238,948	—	238,948
5. Pensions- und Hilfskasse für die Angestellten der Nordostbahn	4,156,712	2,892,937	7,049,649	7,049,649	—	7,049,649
6. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen	853,516	2,728,194	3,581,710	3,581,710	—	3,581,710
7. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Emmenthalbahn	160,656	—	160,656	160,656	—	160,656
8. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Seethalbahn	27,109	—	27,109	25,097	2,012	27,109
9. Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten der Bodelibahn	56,178	—	56,178	56,178	—	56,178
10. Unterstützungs- und Pensionskasse für die Angestellten der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees	207,125	154,616	361,741	361,741	—	361,741
11. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- u. Brienzersees	109,592	60,970	170,562	170,562	—	170,562
Zusammen	14,720,558	11,516,123	26,236,681	26,234,669	2,012	26,236,681

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

Im Jahre 1893 sind die Rechnungen und Berichte betreffend das Jahr 1892 eingelangt und geprüft worden. Das Vermögen der Pensionskassen der Eisenbahnen betrug Ende 1892 Fr. 14,191,843. Davon waren Fr. 325,395 oder 2,29 % noch in den Passiven der Gesellschaftsbilanzen inbegriffen und im Sinne des Gesetzes vom Vermögen der Gesellschaften auszuscheiden.

Das Vermögen der Krankenkassen, Sparkassen und Unterstützungsfonds bezifferte sich Ende 1892 auf Fr. 869,680. Hier von waren in den Passiven der Gesellschaftsbilanzen inbegriffen Fr. 30,713 oder 3,53 %.

Die Barkautionen des Personals betrugen Ende 1892 Fr. 1,444,757, wovon Fr. 23,986 oder 1,66 % in den Passiven der Gesellschaftsbilanzen inbegriffen waren.

d. Eisenbahnstatistik.

Die Statistik pro 1891 ist anfangs März 1893, diejenige pro 1892 Ende März 1894 erschienen.

II. Postverwaltung.

I. Allgemeines.

Die Ergebnisse des Postbetriebes sind im Jahre 1893 ganz unerwartet hohe. Statt des budgetierten Reinertrages von 501,000 Franken ergibt sich ein solcher von Fr. 1,389,446. 92, trotzdem die Rechnung des Berichtsjahres mit Nachtragskrediten im Gesamtbetrage von Fr. 197,300 hat belastet werden müssen. Wir werden uns im Rechnungsbericht näher darüber aussprechen, welchen Umständen dieses unerwartet erfreuliche Ergebnis zuzuschreiben ist.

In dem gegenwärtigen Berichte haben wir uns über die Hauptzweige des Verkehrs vernehmen zu lassen. Alle Details, diesen

letztern betreffend, sind enthalten in der in besonderer Ausgabe erscheinenden „allgemeinen Post- und Telegraphenstatistik“. Die hauptsächlichsten Angaben über den Verkehr finden sich auf den nachstehenden Tabellen dargestellt.

Auszug aus der Statistik der Postverwaltung.

	Anzahl	
	1898	1892
Postbureaux	1,491	1,491
Postablagen, rechnungspflichtige	1,022	942
" nicht rechnungspflichtige	773	809
Agenturen im Auslande	13	13
Beamte	2,785	2,747
Bedienstete (Ablagehalter, Briefträger, Kondukteure etc.)	4,789	4,652
Zahl der beförderten Reisenden	817,570	796,010
Briefpost:		
Interner Verkehr:		
Briefe	72,206,123	70,359,154
Postkarten	14,766,330	14,576,625
Drucksachen	27,548,682	21,396,907
Warenmuster	1,174,260	1,175,921
Zeitungen	82,865,451	83,605,899
Rekommandierte Briefpostsendungen	1,740,752	1,509,509
Zahlungsbefehle u. Konkursandrohungen	273,312	272,142
Verkehr mit dem Auslande:		
Briefe Versand	14,829,919	13,595,021
Postkarten "	4,762,290	4,296,968
Drucksachen "	7,212,257	6,063,889
Warenmuster "	706,056	763,581
Rekommandierte Briefpost-gegenstände "	657,579	651,625

		1893		1892	
		Anzahl	Wert, resp. Betrag	Anzahl	Wert, resp. Betrag
			Fr.		Fr.
Geldanweisungen:					
Interner Verkehr		3,676,434	398,749,963	3,510,913	386,772,041
Verkehr mit dem Auslande	{ Versand	449,600	20,424,120	439,483	21,773,550
	{ Empfang	287,605	14,978,543	275,423	15,987,025
Fahrpost:					
Interner Verkehr		12,081,748	1,499,494,492	11,361,646	1,440,302,742
Verkehr mit dem Auslande (inkl. Poststücke —	{ Versand	1,030,149	105,189,863	1,015,541	95,131,665
colis postaux)	{ Empfang	1,759,498	58,244,862	1,703,027	57,130,719
	{ Transit	385,683	23,436,076	381,259	21,078,685
Nachnahmen:					
Interner Verkehr		4,593,461	29,807,076	4,457,049	28,826,683
Verkehr mit dem Auslande	{ Versand	78,886	1,491,964	87,396	1,496,098
	{ Empfang	134,822	2,704,833	131,887	2,800,924
Einzugsmandate:					
Interner Verkehr		413,312	45,579,668	357,423	37,056,232
Verkehr mit dem Auslande	{ Versand	9,653	—	9,073	—
	{ Empfang	75,024	3,623,696	81,858	4,013,483

Wir bemerken zu denselben folgendes :

a. Interner Verkehr.

Eine erhebliche Verkehrszunahme erzeugt sich bei der Zahl der beförderten Reisenden, sodann bei den Briefen, Postkarten, Drucksachen und rekommandierten Briefpostgegenständen, dagegen ist der Verkehr an Zahlungsbefehlen und Konkursandrohungen annähernd stabil geblieben, die Zunahme beträgt hier im Jahre 1893 gegenüber 1892 nur 1170 Sendungen. Ein kleiner Rückschlag erzeugt sich im Jahre 1893 gegenüber 1892 bei den Warenmustern, größer ist derselbe bei den Zeitungen (740,448 Exemplare). Wir können uns diese Erscheinung nicht ohne weiteres erklären und sind zur Stunde auch noch nicht im Falle, dieselbe zu beurteilen, respektive uns bestimmt darüber auszusprechen, auf welche Ursachen sie zurückzuführen ist. Wir vermuten indessen, daß die Abnahme nicht eine wirkliche sein dürfte, sondern auf Zufälligkeiten, die bei den statistischen Erhebungen mitgewirkt haben können, beruhe. In dieser Vermutung werden wir bestärkt durch die Thatsache, daß der Ertrag der Zeitschriften (Einnahmenrubrik c), interner Verkehr, gegenüber dem Vorjahre erheblich zugenommen hat, was nicht der Fall gewesen wäre bei einer wirklichen Verkehrsabnahme. Wir werden das nächste Jahr im Falle sein, uns über diese Angelegenheit näher aussprechen zu können, indem bis dahin eine richtige Beurteilung möglich sein wird.

Eine ganz erhebliche Verkehrszunahme erzeugt sich bei den Geldanweisungen und bei den Einzugsmandaten. Bei der erstern Kategorie beträgt die Zunahme gegenüber dem Vorjahre 165,521 Stück mit einem Betrag von Fr. 11,977,922 und bei der letztern von 55,889 Stück mit einem Betrag von Fr. 8,523,436. Auch bei den internen Nachnahmen ist eine erfreuliche Verkehrsentwicklung zu konstatieren; ebenso hat der Verkehr an internen Fahrpoststücken in einer Weise zugenommen, die hervorgehoben zu werden verdient.

b. Verkehr mit dem Ausland.

Eine Verkehrssteigerung, welche sich in normalen Bahnen bewegt, ist vorab zu verzeihen bei den Briefen, Postkarten, Drucksachen und rekommandierten Briefpostgegenständen. Eine Abnahme in der Zahl der Sendungen ist dagegen eingetreten bei den Warenmustern. Wir sind veranlaßt, anzunehmen, es sei diese Erscheinung auf die Zollverhältnisse mit Frankreich zurückzuführen.

Die Geldanweisungen haben der Zahl nach sowohl im Versand als im Empfang zugenommen, dagegen ist der vermittelte Betrag

in beiden Richtungen geringer als im Vorjahre. Die Abnahme des Betrages beträgt bei den Anweisungen aus der Schweiz nach dem Auslande Fr. 1,349,430 und bei denjenigen aus dem Auslande nach der Schweiz Fr. 1,008,482.

Eine nennenswerte Zunahme ist gegenüber dem Vorjahre zu Tage getreten im Fahrpostverkehr (inklusive Poststücke), und zwar ist eine Steigerung zu verzeichnen im Versand und im Empfang, sowie bei den Stücken, welche durch die Schweiz transitirten.

Bei den Nachnahmen erzielt sich eine Abnahme bei den abgegangenen nicht aber bei den angekommenen Sendungen und bei den Einzugsmandaten beim Empfang. Die Abnahme im Versand der Nachnahmen entfällt fast ausschließlich auf den Verkehr mit Deutschland, während der Verkehr mit Frankreich, wenn auch nicht eine bedeutende, so doch eine kleine Zunahme aufweist. Im Empfang der Nachnahmen entfällt die Abnahme der Hauptsache nach auf den Verkehr mit Frankreich, der Verkehr mit Deutschland verzeigt eine Zunahme sowohl in Bezug auf die Stückzahl als auf den Betrag. (Im Jahre 1892 sind aus Frankreich 15,497 Stück im Betrage von Fr. 647,588 eingelangt; 1893 waren es 7214 Stück mit einem Betrage von Fr. 213,539.)

Bei den Einzugsmandaten entfällt die Verminderung im Empfang ausschließlich auf den Verkehr mit Frankreich. Im Jahre 1892 langten aus Frankreich 45,769 Einzugsmandate im Betrage von Fr. 1,376,804 ein; im Berichtsjahre waren es deren 35,294 Stück im Betrage von Fr. 950,663. Auch diese Erscheinung dürfte durch die Handelsbeziehungen mit Frankreich zu erklären sein.

II. Vorlagen an die Bundesversammlung und Erlasse derselben.

1. Der vom Bundesrat in seiner Sitzung vom 14. Januar 1893 zu Ende beratene Entwurf zu einem neuen Postregalgesetz befindet sich noch im Stadium der Beratung vor den eidgenössischen Räten.

2. In Bezug auf den Abschnitt c (Beförderung von gefährlichen Stoffen, A. S. lauf. Band, S. 745) der Beilage zum Protokoll vom 6. Mai 1892 betreffend die Revision der internationalen Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee wurde im Berichtsjahre auf dem Korrespondenzwege zwischen den Bodenseeufestaaten ein Übereinkommen erzielt. Die Vollziehung der Bestimmungen dieses Übereinkommens wird in das Jahr 1894 fallen.

3. Den in Schaffhausen unterm 13. Mai 1893 zwischen Abgeordneten der Schweiz und des Großherzogtums Baden getroffenen Vereinbarungen betreffend die Revision des Vertrages zwischen der Schweiz und Baden über die Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein wurde vom Ständerat unterm 16. Dezember 1893, und vom Nationalrat unterm 21. gleichen Monats die Genehmigung erteilt.

Andere Vereinbarungen betreffend die Regelung der Schifffahrts- und Hafenordnung konnten mit Nachbarstaaten im Berichtsjahre nicht erzielt werden. Italien hat sich auf die Vorschläge der Schweiz betreffend den Langen- und Luganersee noch nicht vernehmen lassen. (Für den Genfersee besteht der schweizerisch-französische Vertrag vom 9. Juli 1887, A. S. n. F. X, 171.)

Die Frage, ob nicht wenigstens für die zum Postdienst verwendeten Fahrzeuge auf den Schweizerseen Bestimmungen betreffend die Betriebssicherheit der Schifffahrt mit den Kantonen zu vereinbaren seien, befindet sich im Stadium der Vorprüfung und Erwägung beim Post- und Eisenbahndepartement.

4. Durch den Bundesbeschluß vom 15. März 1893 wurde der Bundesrat ermächtigt, an der Bahnhofstraße in Glarus um den Preis von Fr. 40,000 einen Bauplatz anzukaufen und auf demselben ein Post- und Telegraphengebäude im Kostenbetrage von Fr. 260,000 zu erstellen. Der für den gedachten Zweck in Aussicht genommene Bauplatz wurde im Berichtsjahre angekauft.

5. Unterm 9. Dezember 1893 wurde von der Bundesversammlung ein Kredit von Fr. 1,750,000 bewilligt für Erstellung eines Post- und Telegraphengebäudes in Zürich.

6. Mit Botschaften vom 14. Dezember 1893 (Bundesblatt 1893, Bd. V, S. 717 und 729) sucht der Bundesrat um Kredite nach für den Ankauf je eines Bauplatzes für Erstellung von Post-, Telegraphen- und Telephongebäuden in Schaffhausen und Frauenfeld.

III. Unterhandlung, Abschluß und Vollziehung von wichtigeren Verträgen.

a. Inland.

Zur Regelung der Beziehungen des Postdienstes mit einigen Eisenbahnen wurden folgende Verträge mit den Verwaltungen derselben abgeschlossen:

a. den 6./10. Januar 1893, mit der Schmalspurbahn Neuchâtel-Cortailod-Boudry;

- b. den 23. Januar 1893, mit der Monte-Generoso-Bahn;
- c. den 18./21. Februar 1893, mit der Schmalspurbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds;
- d. den 6./12. Mai 1893, mit der Beatenbergbahn (Drahtseilbahn);
- e. den 16./24. Mai 1893, mit der Thunerseebahn;
- f. den 20. Mai/5. Juni 1893, mit der Schmalspurbahn Landquart-Davos (Nachtrag zum Vertrag vom 30./31. Dezember 1892);
- g. den 29. Juni/1. Juli 1893, mit der Rigi-Kaltbad-Scheideggbahn;
- h. den 20./22. Juli 1893, mit der Wengernalpbahn;
- i. den 19./23. August 1893, mit der Bahn Glion-Rochers de Naye;
- k. den 19./23. Juli 1893, mit der Bahn Territet-Glion;
- l. den 31. August/6. September 1893, mit der Bahn Neuchâtel-St. Blaise;
- m. den 6./10. Oktober 1893, mit der Rigibahn Vitznau-Rigi;
- n. den 10./17. Oktober 1893, mit der Straßenbahn Stansstad-Stans;
- o. den 9. Oktober 1893, mit der Bahn Cossonay-gare-Cossonayville;
- p. den 12. Oktober 1893, mit der Bahn Orbe-Chavornay.

b. Ausland.

1. Nach erfolgter Abstimmung unter den beteiligten Postverwaltungen wurde mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1894 an litt. a von Abschnitt 1 des Artikels 16 des Weltpostvertrages dahin abgeändert, daß auch solche Geschäftspapiere, Warenmuster und Drucksachen nicht zu befördern seien, welche Briefe oder handschriftliche Notizen enthalten, denen der Charakter einer wirklichen oder persönlichen Korrespondenz beizumessen ist.

Der Antrag zu dieser Abänderung ist von der Postverwaltung von Frankreich ausgegangen.

2. Die unterm 4. Juli 1891 in Wien abgeschlossene Übereinkunft betreffend die postalische Besorgung von Abonnements auf Zeitungen und andere periodische Veröffentlichungen ist auf den 1. Januar 1893 in Vollzug gesetzt worden. Die Übereinkunft ist enthalten in der amtlichen Sammlung, Band XII, 855.

IV. Personelles und Besoldungen.

1. Bestand des Personals.

Die Gesamtzahl der Postbureaux belief sich Ende 1893 auf 1491.

Die Zahl der Postablagen betrug auf Ende 1893: 1795. Hier- von wurden 44 im Jahre 1893 neu errichtet.

Die Gesamtzahl der Poststellen, einschließlich 13 Agenturen im Auslande, beträgt 3299, was eine Vermehrung im Berichtsjahre um 44 ausmacht.

Die Postbureaux klassifizieren sich wie folgt:

I. Klasse (Sitz der Kreispostdirektionen)	11
II. Klasse (Bureaux mit mehreren Beamten)	96
III. Klasse (übrige Bureaux)	1355
Filialen	29
Total	1491

Die 1795 Postablagen zerfallen in

1022 rechnungspflichtige, alle mit dem gesamten internen Geld- anweisungsdienst und mit dem Aufgabedienst für interne Ein- zugsmandate betraut und 136 zum direkten Geldanweisungs- verkehr mit dem Auslande ermächtigt (Einzahlungen nach dem Auslande können bei allen rechnungspflichtigen Ablagen gemacht werden), und

773 nicht rechnungspflichtige.

Die Zahl der Bureaubeamten (inkl. die Kreispostdirektionen, aber mit Ausnahme der eigentlichen Direktionsbeamten [Direktor, Adjunkt, Controleur und Kassier]) belief sich Ende 1893 auf 2674, gegen 2636 auf Ende 1892. Vermehrung sonach um 38.

Die Bureaubeamten unterscheiden sich wie folgt:

Bureau- und Dienstchefs bei den Kreispostdirektionen (ohne Direktor, Adjunkt, Controleur und Kassier), sowie bei den Bureaux I. Klasse	107
Commis bei den Bureaux I. Klasse (inkl. die bei den Kreis- postdirektionen verwendeten)	777
Postverwalter und Chefs bei den Bureaux II. Klasse	112
Commis bei den Bureaux II. Klasse	326
Posthalter (Beamte bei den Bureaux III. Klasse)	1352
Total	2674

Die Zahl der definitiv angestellten Kondukteure hat sich gegen- über 1892 um 5 vermindert.

Die Zahl der Brief-, Paket- und Marschatträger, Packer, Bureau-diener und übrigen Bediensteten, ohne Ablagehalter und Kondukteure, hat sich um 100 vermehrt (2746—2646).

Die Gesamtvermehrung des fix angestellten Personals beträgt 175 und die Gesamtzahl der Beamten und Bediensteten, einschließlich des Personals der Oberpostdirektion und der Kreisdirektionsbeamten 7574.

Weiblichen Geschlechts sind:

von	884	Beamten der Bureaux	I. Klasse	.	53	=	5,99 %
"	438	"	"	II.	"	.	54 = 12,32 %
"	1352	"	"	III.	"	.	370 = 27,36 %
"	1793	Ablagehaltern	.	.	.	.	375 = 20,91 %
"	2996	Bediensteten	.	.	.	.	63 = 2,1 %
von	7463	Beamten und Bediensteten	.	.	.	.	915 = 12,26 %

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

	Beamte.	Bedienstete.	Total.
Versetzungen (freiwillige)	33	10	43
Todesfälle	45	77	122
Freiwillige Rücktritte	24	63	87
Abberufungen (inkl. Demissionen auf Einladung der Verwaltung hin)	7	36	43
Total	109	186	295

2. Aspiranten und Lehrlinge.

Im Berichtsjahre wurden keine Lehrlinge aufgenommen.

283 Lehrlinge legten die Patentprüfung ab. Davon erhielten:

50 die Note 1 (vorzüglich);

109 " " 2 (gut);

108 " " 3 (genügend);

16 konnten wegen ungenügender Leistungen nicht patentiert werden.

Total 283.

Ende 1893 standen in Verwendung:

322 patentierte Aspiranten (34 weibliche),

14 Lehrlinge (keine weiblichen.)

Total 336 Aspiranten und Lehrlinge, wovon 34 weibliche.

3. Stand der Besoldungen.

Der Stand der Besoldungen, auf Ende des Berichtsjahres, verglichen mit dem Stand auf Ende 1891 und 1892, findet sich auf nachstehender Tabelle.

Gehaltsvergleichen.

Dezember 1891, 1892 und 1893.

			Zahl der fix Angestellten.	Fixe Jahres- besoldung derselben.	Durchschnitt der Jahres- besoldung.	Erhöhung 1893 gegenüber 1892, resp. 1892 gegenüber 1891.	Ver- minderung
				Fr.	Fr.	%	%
Oberpostdirektion . .	1891	45	178,340	3963	—	—	
	1892	51 ¹	199,780	3917	—	1,17	
	1893	52	205,076	3943	0,66	—	
Kreispostdirektionen .	1891	44	213,066	4842	—	—	
	1892	44	213,066	4842	—	—	
	1893	44	212,874	4838 ³	—	0,08	
Bureaux I. Klasse:							
a. Bureau- und Dienstchefs .	1891	103	391,380	3799	—	—	
b. Commis		698	1,689,768	2421	—	—	
a. Bureau- und Dienstchefs .	1892	102	390,276	3826	0,7	—	
b. Commis		745	1,753,056	2353	—	2,9	
a. Bureau- und Dienstchefs .	1893	107	408,360	3816 ³	—	0,26	
b. Commis		777	1,831,704	2357	0,17	—	
Bureaux II. Klasse:							
a. Postverwalter u. Bureauchefs	1891	112	409,932 ²	3660 ²	—	—	
b. Commis		320	735,084 ²	2297 ²	—	—	
a. Postverwalter u. Bureauchefs	1892	112	415,596 ²	3710 ²	1,35	—	
b. Commis		323	752,664 ²	2330 ²	1,41	—	
a. Postverwalter u. Bureauchefs	1893	111 ¹	421,956	3800 ²	2,42	—	
b. Commis		326	789,600	2422 ²	3,94	—	
Bureaux III. Klasse .	1891	1350	2,062,928 ²	1528 ²	—	—	
	1892	1352 ¹	2,059,212 ²	1524 ²	—	0,3	
	1893	1352	2,044,572	1512 ³	—	0,78	
Ablagen	1891	1674 ⁴	893,592 ²	533 ²	—	—	
	1892	1710 ⁴	931,669	544	2,02	—	
	1893	1743 ⁴	950,178	545	0,18	—	
Briefträger, Boten etc.	1891	2510	3,504,424	1396	—	—	
	1892	2646	3,951,912	1510	7,55	—	
	1893	2746	4,114,612	1498 ³	—	0,79	
Kondukteure	1891	252 ¹	758,736	3010	—	—	
	1892	253 ¹	762,564	3014	0,13	—	
	1893	250	759,761	3039	0,82	—	

¹ Stellen vakant.² Fixes Telegrapheneinkommen nicht inbegriffen.³ Die Verminderung hat ihren Grund in dem Umstande, dass verstorbene oder ausgetretene Beamte, bezw. Angestellte, durch jüngere, mit geringerem Gehalte, ersetzt, resp. neue Anstellungen mit dem Gehaltsminimum bedacht wurden.⁴ Nicht inbegriffen Ablagen, welche nur im Sommer geöffnet sind.

4. Entschädigungen bei Unfällen des Postpersonals.

Die durch einen ständigen jährlichen Bundesbeitrag von Fr. 8000 unterhaltene Unfallkasse wurde in 174 Fällen für eine Gesamtsumme von Fr. 17,762. 50 in Anspruch genommen.

Die Specialrechnung über die Unfallkasse schließt auf Ende 1893 mit einem Aktivsaldo von Fr. 36,656. 40, gegenüber von Fr. 44,500. 50 auf Ende 1892, so daß für das Berichtsjahr eine Vermögensverminderung von Fr. 7844. 10 zu verzeichnen ist.

Der ständige Bundesbeitrag von Fr. 8000 wurde im Berichtsjahre erheblich überschritten. Es rührt dies daher, daß eine ungewöhnlich große Zahl von Unfällen, namentlich infolge Ausgleitens von Bestellpersonal auf gefrorenen Straßen, glatten Treppen, Trottoirs und Auftritten, vorgekommen und daß im Jahre 1893 für einen Unfall, welcher den Tod zur Folge hatte, die Maximalentschädigung von Fr. 5000 an die Hinterlassenen des Verunglückten zu leisten gewesen ist.

5. Bürgschaften.

1. Der schweizerische Amtsbürgschaftsverein hatte im Berichtsjahre Verluste im Betrage von Fr. 2308. 60 der Post- und Telegraphenverwaltung zu vergüten (1892 Fr. 9518. 57).

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

	Zahl der Mitglieder auf 1. Januar		Bürgschaftssummen auf 1. Januar	
	1894.	1893.	1894. Fr.	1893. Fr.
Postverwaltung	7539	7247	24,655,500	23,744,000
Telegraphenverwaltung .	797	735	1,525,000	1,421,000
Zollverwaltung	676	533	1,291,900	1,106,700
Andere eidg. Verwaltungen	32	27	280,000	236,000
Total	9044	8572	27,752,400	26,507,700

3. Die von jedem Mitgliede zu entrichtende jährliche Prämie beträgt $\frac{1}{2}$ pro mille der Bürgschaftssumme. Auf Ende 1893 besaß der Verein nach dem vorläufigen Rechnungsabschluß ein reines Vermögen von Fr. 165,962. 80 (Ende 1892 Fr. 153,831. 01).

V. Inspektionen.

Es wurden folgende Inspektionen vorgenommen:

	1893.	1892.
1. Bei stationären Poststellen	3223	3148
2. Bei fahrenden Postbureaux (Bahn- und Schiffsposten)	425	446
3. Über die Besorgung des Trainmaterials	131	153
	3779	3747

Die Abnahme der Inspektionen bei den fahrenden Postbureaux (Bahn- und Schiffsposten) rührt daher, daß in Bezug auf dieselben neue Bestimmungen aufgestellt worden sind. Die von Beamten der Postkreise vorzunehmenden Inspektionen wurden der Zahl nach eingeschränkt; um jedoch einer intensiven Dienstüberwachung keinen Eintrag zu thun, wurde in Aussicht genommen, daß vermehrte Inspektionen von Beamten der Oberpostdirektion vorzunehmen seien.

VI. Postregal.

Der Entwurf zu einem neuen Bundesgesetze über das Postregal liegt, wie bereits in Abschnitt II, Ziff. 1, erwähnt wurde, bei den eidgenössischen Räten.

VII. Postlokale.

1. Zum Zwecke der Erstellung eines neuen Post-, Telegraphen- und Telephongebäudes in Lausanne wurde mit Herrn Louis Grenier, der Erbschaft des Herrn August Grenier und Frau Widmer in Lausanne ein Kaufvertrag über einen Bauplatz vereinbart (Bundesbeschluß vom 22. Dezember 1892).

2 Im Postgebäude in Chur wurden bauliche Änderungen vorgenommen, um die Lokale der Briefdistribution, welche verschiedene Übelstände — ungenügenden Raum, mangelhafte Beleuchtung und Ventilation, ungünstige Schalterverhältnisse für das Publikum — aufwiesen, zu verbessern.

3. In Zürich wurde auf den 1. April in besonders gemieteten Lokalen ein Bahnpostbureau eingerichtet.

4. Auf den 1. Mai wurden die Postdienstlokale in dem vom Bunde in Sitten angekauften und zu einem Post- und Telegraphengebäude ungebauten geräumigen frühern Lycée cantonal bezogen.

5. Das Postbureaulokal in Weinfelden entsprach den Anforderungen nicht mehr. Dasselbe wurde auf den 1. Juni erweitert.

6. Infolge der Betriebseröffnung der Thunerseebahn wurde das Postbureau in Spiez auf den 1. Juni vom Landungsplatz der Dampfschiffe in ein neues, gegenüber der Bahnstation liegendes Lokal verlegt.

7. In Samaden mußte das Postlokal, entsprechend dem vermehrten Somerverkehr, vergrößert werden. Die erweiterten Lokale wurden auf den 6. Juni bezogen.

8. Neue, allen Anforderungen entsprechende Dienstlokale wurden gemietet auf den 6. Juni in Zuz und den 30. Juni in Schuls.

9. Das in Lichtensteig gemietete Postbureaulokal wurde auf den 28. Juni, entsprechend den Verkehrsbedürfnissen, vergrößert.

10. Ein neues Lokal wird seit dem 1. Juli in Meilen benützt.

11. Das Lokal in Payerne entsprach den Anforderungen nicht mehr. Es wurde auf den 1. Juli vergrößert und verbessert.

12. Um im Postgebäude in Basel für die im Plainpied sich befindenden Bureaux der Briefdistribution und das Mandatbureau mehr Raum zu gewinnen, wurde über die Ausführung der erforderlichen baulichen Änderungen mit dem Regierungsrat von Baselstadt ein Vertrag vereinbart. Nachdem diese Änderungen vorgenommen waren, wurden auf den 17. Juli das Briefträgerbureau vom Erdgeschoß in den ersten Stock und die Bureaux der dortiger Kreispostkontrolle und der Kreispostkasse vom I. in den II. Stock des Gebäudes verlegt.

13. Das neue, dem Bunde gehörende Postgebäude in Soothurn wurde auf den 24. Oktober bezogen.

14. In Küsnacht (Zürich) ist auf den 1. November ein neues gemietetes Lokal bezogen worden.

15. In Rolle waren die Lokale schon längere Zeit ungenügend. Es wurden von der Stadtgemeinde daselbst neue, allen Anforderungen entsprechende Bureau lokalitäten gemietet und von denselben auf 1. November Besitz ergriffen.

16. In Brunnen, wo des regen Somerverkehrs wegen die Beschaffung neuer größerer Lokale notwendig geworden war, wurden solche in günstiger Verkehrslage gemietet. Dieselben werden seit dem 5. November benützt.

17. Auf den 20. November wurde das Postbureau in Pontresa in das dortige dem Bunde gehörende Zollgebäude verlegt.

18. In Meiringen war bei dem großen Brande vom 25. Oktober 1891 auch das Gebäude, in welchem das Post- und Telegraphenbureau untergebracht war, ein Raub der Flammen geworden. Da zweckentsprechende neue Lokale zu annehmbarem Preise mietweise nicht erhältlich waren, wurde auf dem Budgetwege in der Dezembersession 1893 der erforderliche Kredit zur Erstellung eines eigenen Gebäudes nachgesucht. Die Verwendung des Kredites fällt in das Jahr 1894.

VIII. Wichtigere Vorkommnisse im Postbetrieb.

1. Auf den 30. April wurde eine Instruktion betreffend die Ordnung des Archivs, die Anlage und Führung der Centralbibliothek und die Besorgung der Registratur und der Expeditionskanzlei der Oberpostdirektion erlassen.

2. In den letzten Jahren sind die Zollgebühren, welche auf Postsendungen haften und die von der Postverwaltung zu Handen der Zollverwaltung bezogen werden, erheblich gestiegen, und deren Zunahme hat die Einnahmenrubrik „Wertzeichen“ der Postverwaltung in einer Weise beeinflußt, die unzulässig erschien und einen genauen Überblick über dieselbe erschwerte. Im Berichtsjahre wurde versuchsweise für die Verrechnung dieser Gebühren auf Sendungen aus Frankreich und Italien und den rückliegenden Ländern das Verfahren eingeführt, daß sie nicht mehr als Porto behandelt und mit Taxmarken gedeckt, sondern als Nachnahme weiter gerechnet und eingehoben werden. Dieses Verfahren hat sich bewährt, und da der beabsichtigte Zweck mit demselben erreicht wird, ist es mit Beginn des Jahres 1894 auf den Verkehr mit allen Ländern ausgedehnt worden.

3. Infolge der Zollverhältnisse mit Frankreich wurde auf den Beginn des Berichtsjahres eine specielle Instruktion an die Eingangs-Auswechslungsbureaux erlassen in Bezug auf die Behandlung der Sendungen, enthaltend Taschenuhren, Uhrwerke für Taschenuhren oder Gehäuse zu solchen.

4. Unterm 10. Mai wurde eine Instruktion über Behandlung und Aushingabe des Reisendengepäckes auf den wichtigeren Postwagenrouten erlassen.

5. Auf den 1. Juli wurde eine Instruktion über Führung von Abgangsregistern durch die Auswechslungsbureaux (Postbureaux, welche den Austausch der Postsendungen mit dem Auslande vermitteln) aufgestellt.

6. Über die Statistik des Warenverkehrs der Schweiz mit dem Auslande wurden zu Handen der Poststellen neue Vollziehungsvorschriften ausgearbeitet und auf den 1. Oktober in Vollzug gesetzt.

7. In Bezug auf die Organisation und Inspektion der nicht rechnungspflichtigen Postablagen sind einheitliche Vorschriften aufgestellt worden.

8. Unterm 27. Juni 1893 hat die nationalrätliche Geschäftsprüfungskommission den Wunsch geäußert, es möchte bei internen Expreßbestellungen die Taxe von 30 Cts. per Stück auf 10 Cts. bei Briefen und 20 Cts. bei Fahrpoststücken bis auf 5 kg. herabgesetzt und die Frage geprüft werden, ob man eventuell anstatt der Bestellzettel Extrabestellmarken verwenden könnte. Diese Angelegenheit befindet sich im Stadium der Untersuchung und Prüfung.

9. Folgende Tarife und Instruktionen sind im Berichtsjahre zum Teil neu ausgearbeitet herausgegeben worden:

- am 15. Juni, Fahrposttarif für Spanien und Portugal;
- am 1. Juli, Tarif und Instruktion betreffend die Fahrpoststücke im Innern der Schweiz;
- am 1. August, Fahrposttarif für Amerika (via Hamburg oder Bremen);
- am 1. Oktober, Fahrposttarif für Afrika, Asien und Australien;
- am 1. November, provisorischer Fahrposttarif für Frankreich mit der Eisenbahn Paris-Lyon-Méditerranée;
- am 1. November, Fahrposttarif für die französischen Ortschaften Divonne (Ain), les Rousses und Morez (Jura), sowie für Fernex und Gex (Ain).

10. Im Laufe des Jahres 1893 wurde von der Postverwaltung die „offizielle Postkarte der Schweiz mit Angabe der Telegraphenbureaux und Eisenbahnen“ neu herausgegeben. Die Bearbeitung der Neuausgabe erfolgte unter Aufsicht des eidgenössischen topographischen Bureaus.

11. Die zweite, vermehrte und verbesserte Auflage des illustrierten Posthandbuchs „Die schweizerischen Alpenpässe und das Postwesen im Gebirge“ wurde im Berichtsjahre vorbereitet. Sie wird im Jahre 1894 erscheinen.

12. Die deutschen Ausgaben des Posthandbuchs und des Taschenposttarifes wurden auf 1. Oktober, beziehungsweise 1. November neu herausgegeben. Die französischen Ausgaben werden 1894 erscheinen.

13. Im Berichtsjahre wurde eine durchgreifende Revision der postamtlichen Verfügungen vorgenommen, welche es ermöglichte, die Bändchen der Jahrgänge 1873 bis und mit 1891 zu beseitigen.

14. Um den wichtigern Postbureaux und den Bahnposten ein ganz zuverlässiges Hilfsmittel für die Instradierung der Postgegenstände in die Hand zu geben, wurde erstmals im Sommerdienst 1893 und auch für den Winterdienst 1893/94 zum Dienstgebrauch das „Postkursbuch der Schweiz“ herausgegeben.

15. Den Erwerbsverhältnissen der Postillone wurde auch im Berichtsjahre volle Aufmerksamkeit zugewendet. Die Verordnung in Bezug auf die Löhnungszulagen, welche denselben bewilligt werden, wurde einer Modifikation unterzogen im Sinne der billigen Regelung des Verhältnisses derjenigen Postillone, welche nur temporär verwendet werden.

16. Identitätsbücher wurden im Jahre 1893 60 Stück verkauft.

17. Die Zahl der Schloßfächer ist seit Ende Dezember 1892 von 5001 auf 5302 gestiegen. Die Vermehrung im Laufe des Jahres beträgt somit 301 Stück.

18. Auf Ende 1893 bestanden 377 Privatverkaufsstellen für Wertzeichen. Die Vermehrung gegenüber dem Vorjahre beträgt 8 Stellen. Die Verkäufer bezogen Fr. 8557. 22 Provision (Fr. 8080. 71 pro 1892).

19. Im Berichtsjahre wurden folgende neue Eisenbahnen eröffnet:

- | | |
|---------------|-----------------------|
| 1. Juni: | Thun-Interlaken; |
| 14. „ | Schynige Platte-Bahn; |
| 20. „ | Wengernalp-Bahn; |
| 23. August: | Stanserhorn-Bahn; |
| 1. September: | Stans-Stansstad; |
| 27. November: | Yverdon-Ste-Croix; |
| 14. Dezember: | St. Gallen-Mühleck. |

Infolge dieser Eröffnung von Bahnbetrieb konnten die Postkurse Stans-Stansstad und Yverdon-Ste-Croix

aufgehoben werden.

20. Dagegen wurden im ganzen 25 neue Postkurse mit Personenbeförderung und einige neue Kurse nur für den Transport von Postsendungen (Mauttierdienste, Fourgonfahrten) errichtet. Sodann ist auch im Berichtsjahre für verschiedene Routen den vermehrten Verkehrsbedürfnissen durch Vermehrung der Zahl der Fahrten oder Verwendung größerer Fuhrwerke entsprochen worden.

21. Die Öffnung der Alpenpässe für den Wagenverkehr erfolgte:

		1893.	1892.
Am	Ofenberg	29. März.	5. Mai.
"	Maloja	1. April.	12. April.
"	Simplon	5. "	30. "
"	Julier	14. "	17. Mai.
"	Albula	16. "	27. "
"	Bernina	16. "	27. "
"	Splügen	22. "	30. "
"	St. Bernhardin	24. "	3. Juni.
"	Flüela	29. "	3. "
An der	Oberalp	14. Mai.	3. "
Am	Lukmanier	15. "	13. "
An der	Furka	16. "	30. Mai.

III. Telegraphenverwaltung.

1. Allgemeine Bemerkungen.

Das finanzielle Ergebnis der Telegraphenverwaltung stellt sich mit einem Aktivsaldo von Fr. 207,236. 23 weit ungünstiger als im Vorjahre und ist überhaupt das ungünstigste seit Inkrafttreten des Telephongesetzes, wie die folgende Nebeneinanderstellung der Rechnungsergebnisse in den Jahren 1890 bis 1893 zeigt:

	Einnahmen.	Ausgaben.	Aktivsaldo.
1890	Fr. 4,309,938. 03	Fr. 3,266,834. 44	Fr. 1,043,103. 59
1891	" 4,387,795. 68	" 3,527,239. 19	" 860,556. 49
1892	" 4,628,145. 46	" 3,780,322. 69	" 847,822. 77
1893	" 5,584,111. 81	" 5,376,875. 58	" 207,236. 23

Nach dem Voranschlage und den bewilligten Nachtragskrediten hätte sich ein Passivsaldo von Fr. 793,300 ergeben; das bedeutend günstigere Rechnungsergebnis ist der ungewöhnlich großen Inventarvermehrung zuzuschreiben, welche hauptsächlich von der Anschaffung einer größern Reserve an Apparaten und Linienbauvorratsmaterial herrührt. Diese bei der immer mehr zunehmenden Ausdehnung

des Telephonwesens unerläßlichen Anschaffungen haben eine Vermehrung des Inventarwertes um Fr. 902,603. 83 bewirkt, während der betreffende Einnahmeposten des Jahres 1892 nur Fr. 222,588. 92 betrug.

Folgende Verteilung der Einnahmen und Ausgaben auf den Telegraphen- und den Telephonbetrieb giebt darüber Aufschluß, in welchem Maße die beiden Dienstzweige zu obigem Rechnungsergebnisse beigetragen haben, und gestattet zugleich eine Vergleichung mit den entsprechenden Ziffern der beiden vorhergehenden Jahre.

A. Telegraph.

	1891.	1892.	1893.
	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . . .	2,754,282. 14	2,775,847. 08	2,790,592. 45
Ausgaben . . .	2,389,039. 47	2,474,760. 38	2,571,908. 99
Aktivsaldo	365,242. 67	301,086. 70	218,683. 46

B. Telephon.

	1891.	1892.	1893.
	Fr.	Fr.	Fr.
Einnahmen . . .	1,633,513. 54	1,852,298. 38	2,793,519. 36
Ausgaben . . .	1,138,199. 72	1,305,562. 31	2,804,966. 59
Aktivsaldo	495,313. 82	546,736. 07	—
Passivsaldo	—	—	11,447. 23

Die vorstehende, auf die Rechnungsbelege gestützte Ausscheidung zeigt, daß der Einnahmenüberschuß der Gesamtrechnung des Jahres 1893 vom Telegraphenbetrieb herrührt, welcher einen Aktivsaldo von Fr. 218,683. 46 aufweist, während der Telephonbetrieb einen Passivsaldo von Fr. 11,447. 23 ergeben hat. Trotz der großen Inventarvermehrung zeigt sich gegenüber dem Vorjahre im Telegraphenbetrieb eine Verminderung des Reinertrages von Fr. 82,403. 24, und im Telephonbetrieb sogar eine solche von Fr. 558,183. 30.

Der Rückgang des Reinertrages im Telegraphenwesen rührt hauptsächlich von den geringern Telegrammeinnahmen, dann aber auch von einer erheblichen Verminderung der Gemeindebeiträge und der verschiedenen Einnahmen her. Da die Verkehrsverhältnisse im Berichtsjahre sich etwas günstiger gestaltet haben als im

Jahre 1892, so läßt sich die Verminderung des Telegrammertrages nur aus dem durch die Statistik konstatierten Sinken der Wortzahlen im internen und internationalen Verkehr erklären, dessen Wirkung durch die bescheidene Zunahme der Telegrammzahl nicht ganz ausgeglichen werden konnte.

Während der interne Verkehr im Vorjahre eine Verminderung in der Zahl der Telegramme um 3,09 % erzeugte, weist derselbe im Jahre 1893 eine kleine Vermehrung von 0,22 % auf, trotz dem vielfach beobachteten Abbruch, welchen die telegraphische Korrespondenz durch die immer mehr an Ausdehnung gewinnenden Telephonverbindungen erleidet. Immerhin ist die Telegrammzahl erheblich unter der bei Aufstellung des Voranschlages angenommenen Ziffer geblieben.

Eine etwas stärkere Vermehrung, nämlich 2,14 %, finden wir beim internationalen Verkehr, gegenüber einer Verminderung von nahezu 2,5 % im Vorjahre. Es könnte also hier auf eine entschiedene Besserung der Verkehrsverhältnisse geschlossen werden, doch zeigt sich, wie übrigens auch beim internen Verkehr, die der bisherigen Erfahrung widersprechende Erscheinung, daß die Zunahme ganz auf das erste Halbjahr fällt, während die Telegrammzahl des zweiten Halbjahres unter derjenigen des entsprechenden Zeitraums im Vorjahre blieb. Die Gesamtzahl der internationalen Telegramme hat die dem Budget zu Grunde gelegte Ziffer ziemlich genau erreicht.

Die erheblichste und auf das ganze Jahr verteilte Zunahme zeigt sich im Transitverkehr mit 8,12 %, gegenüber 2,81 % im Vorjahre, wovon der größere Teil auf den Verkehr zwischen Frankreich und Österreich fällt. Die bei Aufstellung des Budgets angenommene Zahl von Transitelegrammen wurde um ein beträchtliches überschritten.

Der fortwährend in starker Zunahme begriffene Telephonverkehr, über welchen Abteilung 8 nähere Angaben enthält, giebt uns zu keinen besondern Bemerkungen Anlaß; dagegen erfordert das oben erwähnte ungünstige Rechnungsergebnis im Telephonbetriebe einige Aufschlüsse über dessen Ursachen. Schon im letztjährigen Geschäftsberichte wurde darauf hingewiesen, daß die Ausgaben des Telephonbetriebes in stärkerem Verhältnisse steigen als die Einnahmen. Dies bestätigt sich auch wieder im Berichtsjahre in sehr auffallender Weise, indem die Einnahmen gegenüber dem Vorjahre um 50,8 %, dagegen die Ausgaben um 114,8 % zugenommen, letztere sich also mehr als verdoppelt haben.

Obwohl die Entwicklung des Telephonwesens in allen Ausgabenrubriken eine bedeutende Zunahme bedingt (Gehalte 26,1 %,

Reisekosten 28,5%, Bureaukosten 33,4% u. s. w.), so sind es doch hauptsächlich die Rubriken V. Umbau und Unterhalt der Linien (202%), VI. Apparate (178%) und X. Verzinsung und Amortisation des Bauconto (100%), welche sich in ganz besonders starkem Maße belastet finden und hauptsächlich zu dem ungünstigen Verhältnis beigetragen haben.

Von der Gesamtausgabe von Fr. 1,002,993. 34 für Umbau und Unterhalt der Linien fallen Fr. 751,255. 75 oder circa drei Vierteile auf die Telephon-Linien und -Netze. Wie bereits in der Botschaft betreffend die Nachtragskredite vom 8. Dezember 1893 hervorgehoben wurde, rühren die großen Ausgaben dieser Rubrik von den zahlreichen Umbauten her, zu denen die Verlegung verschiedener größerer und kleinerer Centralstationen Veranlassung gab oder welche mit Neubauten zusammenhingen. Da neue Verbindungen in vielen Fällen an schon bestehenden Linien angelegt werden müssen, was aber meistens nur durch einen Umbau der letztern zu ermöglichen ist, so müssen notwendigerweise mit der Ausdehnung der Neuanlagen auch die Kosten des Umbaues steigen. Es gilt dies sowohl für die interurbanen Verbindungen, als auch für die Netze, für letztere um so mehr, als die Schwierigkeiten der Anlage neuer Drähte bei Dachlinien noch weit größer sind als bei Stangenlinien. Zudem haben die ursprünglichen Anlagen bereits eine Dauer von 10—12 Jahren, die man so ziemlich als das Maximum für Telephonkonstruktionen betrachten kann, hinter sich, so daß ein Umbau nicht nur wegen den erhöhten Anforderungen, sondern vielfach auch aus Rücksichten der Sicherheit geboten war. Auch die Kosten des gewöhnlichen Unterhaltes nehmen mit der Ausdehnung der Netze progressiv zu, weil diese eine vermehrte Aufsicht erfordern, eine größere Zahl von Leitungen zu öftern Störungen Anlaß giebt und die Reparaturarbeiten an den stark belasteten Linien ungleich schwieriger sind, als dies bei nur wenig Drähten der Fall ist.

Von der Gesamtausgabe für Apparate von Fr. 1,237,997. 48 hat der Telephonbetrieb allein Fr. 1,153,904. 63 beansprucht. Dieser Ausgabe steht eine Inventarvermehrung von Fr. 759,314. 44 (Telegraph Fr. 100,814. 37) gegenüber, welche unter den Einnahmen erscheint. In dieser Inventarvermehrung ist eine im Centralmagazin befindliche Reserve von Apparaten und Betriebsmaterial inbegriffen, deren Inventarwert Fr. 251,874. 39 beträgt.

Wird der Wert dieses Vorratsmaterials von der Ausgaben-summe in Abzug gebracht, so bleibt gegenüber dem Vorjahre immer noch eine Vermehrung von Fr. 488,165. 43 oder 118%. Diese Vermehrung erklärt sich in erster Linie aus der Neueinrichtung der Centralstation Zürich, deren Kosten sich auf etwa Fr. 250,000 be-

laufen, wovon circa Fr. 225,000 ins Berichtsjahr fallen. Sodann wurden im Jahre 1893 8 Netze mehr erstellt und 786 Abonnentenstationen mehr eingerichtet als im Vorjahre. An bestehende Centralstationen wurden 159 Wechselgestelle abgegeben, teilweise zur Einführung neuer Abonnentendrähte, größtenteils aber zur Auswechslung gegen solche älterer Konstruktion, behufs Einführung interurbaner Schleifenverbindungen. Diese äußerst komplizierten und kostspieligen Apparate und deren Montierung in den Centralstationen bilden einen sehr bedeutenden Ausgabeposten, mit dem auch künftighin um so mehr wird gerechnet werden müssen, als dieselben vielen Reparaturen unterworfen sind und deren Ersatz sich vielleicht nach verhältnismäßig kurzer Zeit aufdrängt, besonders wenn die Technik in dieser Richtung noch weitere Vervollkommnungen erreicht haben wird. Die Ausgabe für Neueinrichtung der Centralstation Zürich ist leider nicht als eine ausnahmsweise und vorübergehende zu betrachten, da ähnliche Umänderungen auch in Bern, Basel, Neuenburg, Lausanne, Vivis und Genf bevorstehen, so daß auf eine Reihe von Jahren hinaus nur für diesen Zweck ein jährlich wiederkehrender Posten vorgesehen werden muß, der in die Hunderttausende geht.

Die Verzinsung und Amortisation des Bauconto erforderte eine Summe von Fr. 366,176. 66, wovon Fr. 70,667. 18 auf den Telegraphen- und Fr. 295,509. 48 auf den Telephoubetrieb fallen. Die im Jahre 1893 von der Staatskasse auf Rechnung des Bauconto geleisteten Vorschüsse belaufen sich auf Fr. 1,169,161. 66 (Telegraph Fr. 274,514. 67, Telephon Fr. 894,646. 99), so daß die Gesamtsumme des Bauconto mit Ende 1893 auf Fr. 3,523,154. 47 gebracht wird, von denen Fr. 728,803. 73 für neue Telegraphenlinien und Fr. 2,794,350. 74 für Neubau von Telephon-Netzen und -Linien verwendet wurden. Da für das Jahr 1894 eine wenigstens ebenso große Ausgabe zu erwarten ist, wie im Berichtsjahre, und von einer Abnahme der Neubauten noch für geraume Zeit keine Rede sein kann, ein allzustarkes Anwachsen des Bauconto aber aus mehrfachen Gründen nicht wünschbar erscheint, so empfiehlt es sich für die Zukunft, die jährliche Amortisationsquote von 10 % auf 15 % zu erhöhen, trotzdem dies zur Folge haben wird, daß sich die Ergebnisse der Betriebsrechnung, wenigstens vorübergehend, noch ungünstiger gestalten.

2. Telegraphenlinien.

Die Linienarbeiten des Jahres 1893 fassen sich wie folgt zusammen:

Länge in Kilometern
der Linien. der Drähte.

a. Neu erstellte Linien:

An Eisenbahnen	4,5	15,4
An Straßen	25,2	41,1
Total	29,7	56,5

b. Neue Drähte an bestehenden Linien:

An Eisenbahnen	—	355,4
An Straßen	—	39,8
Total	—	394,7

c. Umgebaute Linien:

An Eisenbahnen	25,8	96,7
An Straßen	69,0	272,5
Total	94,8	369,2

d. Ausgewechselte Drähte:

An Eisenbahnen	—	189,6
An Straßen	—	220,8
Total	—	410,4

e. Abgebrochene Linien:

An Eisenbahnen	9,8	5,7
An Straßen	22,0	20,8
Total	31,8	26,5

f. Abgebrochene Drähte:

An Eisenbahnen	—	2,5
An Straßen	—	8,0
Total	—	10,5

Infolge dieser Änderungen stellt sich die Länge der Staatstelegraphenlinien, nach der Drähtezahl geordnet, auf den 31. Dezember 1893 wie folgt:

750

[illegible]

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

Kreise.	Länge der Linien.			Länge der Drähte.		
	An Eisenbahnen.	An Straßen.	Total.	An Eisenbahnen.	An Straßen.	Total.
I. Lausanne	436,0	1162,3	1598,3	2,083,6	1656,3	3,739,9
II. Bern	551,1	866,6	1417,7	2,388,8	1260,9	3,649,2
III. Olten	718,2	584,2	1302,4	3,253,0	979,2	4,232,2
IV. Zürich	483,6	434,4	918,0	1,756,1	906,9	2,663,0
V. St. Gallen	518,0	522,7	1040,7	2,209,7	783,1	2,992,8
VI. Chur	43,2	578,1	621,3	111,3	1304,2	1,415,5
VII. Bellinzona	150,9	221,1	372,0	720,0	327,1	1,047,1
Bestand auf Ende 1893 . .	2901,0	4369,4	7270,4	12,522,0	7217,7	19,739,7
„ „ „ 1892 . .	2882,7	4388,8	7271,0	11,940,0	7367,7	19,307,7
Vermehrung . .	18,3	—	—	582,0	—	432,0
Verminderung . .	—	18,9	0,6	—	150,0	—

Die Verminderung in der Länge der Telegraphenlinien rührt hauptsächlich von zwei Ursachen her: Um Platz zu gewinnen, vereinigte man zwei längs einer Bahn gelegene parallele Telegraphenlinien in eine einzige, wobei das Gestänge natürlich so konstruiert wurde, daß es ausreichend Platz für alle Leitungen bot. Sodann kommt es häufig vor, daß Telegraphenlinien zur Anlage von Telefonleitungen benutzt werden müssen. Wo nun die Zahl der Telefonleitungen diejenige der Telegraphendrähte übersteigt, erzeugt es sich als zweckmäßig, die betreffende Linie als solche vom Telegraph abzuschreiben und dem Telefon zuzuweisen. Dagegen bleiben die einzelnen Drähte dem Etat derjenigen Abteilung zugeteilt, welche sie verwendet.

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

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
Bestand auf Ende 1892	7271,0	19,307,7
Neubauten im Jahr 1893	29,7	451,2
	7300,7	19,758,9
Abbruch im Jahr 1893	31,2	37,0
Scheinbarer Bestand auf Ende 1893 . . .	7268,9	19,721,9
Der wirkliche Bestand beträgt aber . . .	7270,4	19,739,7
Die Differenz von	1,5	17,8

entspricht den Linienveränderungen, welche infolge der vorgenommenen Umbauten und Verlegungen eingetreten sind.

In obigen Zahlen sind 123,6 km. Kabellinien inbegriffen, mit einer Vermehrung von 9,2 km. gegenüber dem Vorjahre. Diese Vermehrung rührt her von der Verlängerung des Kabels im Tunnel Haut de la Tour, bei St-Sulpice, sowie von der Anlage einer neuen Kabellinie von Amsteg bis an die Inschibrücke, veranlaßt durch die Fertigstellung des zweiten Geleises der Gotthardbahn. Außerdem wurde auf mehreren bestehenden Kabellinien die Aderzahl vermehrt, so namentlich im Gotthardtunnel, in der Stadt Basel, zwischen Taubenloch und Rondchâtel bei Biel und in einigen Tunneln im Neuenburger Jura. Diese Vermehrung wurde erfordert teils durch die Bedürfnisse der Telegraphenverwaltung, teils durch diejenigen der Bahnverwaltungen und in einem Falle durch diejenigen der Militärverwaltung.

Die weitem Neubauten betreffen hauptsächlich die Erstellung folgender neuen Leitungen zur Verbesserung der bestehenden Verbindungen:

Lausanne-Sitten,
Sitten-Siders,
Bern-Thun,

Bern-Chaux-de-Fonds,
Interlaken-Lauterbrunnen,
Bern-Biel-Delsberg.

Da die meisten Gemeinden, welche einen Anschluß an das Telegraphennetz wünschen, hierfür eine mit einem Telephonnetz verbundene Gemeindestation wählen, so ist die durch Anschluß neuer Bureaux eingetretene Erweiterung des Telegraphennetzes im Berichtsjahre eine ganz unbedeutende.

Die den Eisenbahnverwaltungen angehörenden Telegraphenlinien und -drähte erzielen auf Ende 1893 folgenden Bestand:

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
Selbständige Bahnlinien	744,2	1587,5
Bahndrähte an Staatslinien	—	7346,7
Bestand auf Ende 1893	744,2	8934,2
Bestand auf Ende 1892	690,5	8147,5
Vermehrung	53,7	786,7

Diese Vermehrung rührt von der Anlage von neuen Korrespondenz-, Stationsdrähten und Signalleitungen her. Eine neue Linie wurde längs der Bahn Yverdon-Ste-Croix erstellt und die Telegraphenlinie Thun-Interlaken an die Thunerseebahn verlegt.

Die konzedierte Privatlinien und -drähte (Telegraph, Telephon, Läuteeinrichtungen, elektrische Uhren, Wasserstandszeiger u. dgl.) hatten auf Ende 1893 folgenden Bestand:

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
Unabhängige Privatlinien	562,8	805,0
Privatdrähte an Staatslinien	—	43,4
Bestand auf Ende 1893	562,8	848,4
„ „ „ 1892	562,5	813,9
Vermehrung	0,3	34,5

Die Gesamtlänge der in der Schweiz auf Ende 1893 bestehenden Linien und Drähte, mit Ausnahme derjenigen der Telephonnetze und ihrer Verbindungen untereinander, sowie der Starkstromleitungen, faßt sich folgendermaßen zusammen:

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
Staatslinien	7270,4	19,739,7
Bahnlinien	744,2	8,934,2
Privatlinien	562,8	848,4
Bestand auf Ende 1893	8577,4	29,522,3
" " " 1892	8524,0	28,269,1
Vermehrung	53,4	1,253,2

Im Berichtsjahr wurden 47 Starkstromanlagen, gegenüber 79 im Vorjahr, genehmigt, von denen 4 nur vorübergehend in Betrieb standen.

Außer diesen 47 neuen Anlagen wurde noch für kleinere Erweiterungen einzelner schon bestehender Anlagen die Genehmigung erteilt.

Unter den im Jahr 1893 installierten Starkstromanlagen befinden sich:

- 34 Anlagen für elektrische Beleuchtung (26 mit Gleichstrom- und 8 mit Wechselstrombetrieb);
- 5 Anlagen für elektrische Kraftübertragung (alle mit Gleichstrombetrieb);
- 7 Anlagen, welche gleichzeitig für elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung dienen (davon sind 5 Gleichstrom-, 1 Wechselstrom- und 1 Drehstromanlagen);
- 1 Anlage für elektrischen Trambetrieb (Gleichstrom).

Die Gesamtzahl der bis Ende des Jahres 1893 genehmigten Starkstromanlagen beträgt 278.

Unter den wichtigeren im Laufe des Jahres in Betrieb gesetzten Anlagen sind zu erwähnen die elektrische Beleuchtung der Städte Aarau und Zug und die elektrische Kraftübertragung von Frinvillier nach Biberist, deren Leitung eine Länge von 28,5 km. erzeugt. Durch diese Leitung wird eine von der Suze gelieferte Wasserkraft von maximum 350 Pferdestärken nach der Papierfabrik Biberist übergeleitet.

Von den im abgelaufenen Jahre genehmigten, aber erst in der Ausführung begriffenen Anlagen sind die bedeutendsten eine elektrische Kraftübertragung von Bremgarten nach Zürich (mit einer Leitungslänge von annähernd 28 km. und berechnet für 1250 Pferdestärken) und die elektrische Trambahn Zürich-Hottingen-Hirslanden. Die letztere veranlaßte ziemlich erhebliche Änderungen an den Linien des Telephonnetzes Zürich. Bei dem in diesem Falle zur Verwendung kommenden Systeme wird der zur Bewegung der Tramwagen dienende elektrische Strom den letztern durch eine oberirdische Leitung zugeführt, während für die Rückleitung die Schienen, beziehungsweise die Erde benutzt werden. Die im Auslande mit diesem System gemachten Erfahrungen zeigten, daß die in der Nähe der Tramleitung liegenden Telephonleitungen sehr störend beeinflußt werden, und daß es deshalb unmöglich ist, offene Telephonlinien an derselben Straße, welche die Tramwagen befahren, beizubehalten. Um die in Betracht kommenden Straßen frei zu machen, sah sich die Telegraphenverwaltung gezwungen, die betreffenden Leitungsstränge durch unterirdische Kabelanlagen zu ersetzen. Die Tramgesellschaft hatte sich an den Verlegungskosten, gemäß dem Bundesgesetz über Erstellung von Telegraphen- und Telephonlinien vom 26. Juni 1889, mit einem angemessenen Beitrag zu beteiligen.

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

Art der Störung.	Zahl der Störungen.		Dauer in Stunden.		Durchschnittsdauer.	
	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.
Verwicklungen .	1010	891	3711	3056	3,40	3,25
Unterbrechungen	197	132	916	592	4,39	4,29
Ableitungen . .	216	205	935	871	4,18	4,14
	1423	1228	5562	4519	3,54	3,40

Die Zahl und die Dauer der Störungen haben sich gegenüber dem Jahr 1892 vermindert.

Die wöchentlichen Messungen über den Isolationszustand der Drähte ergeben im Vergleich zum Vorjahr folgende Zahlen:

	Gut.	Befriedigend.	Ungenügend.	Total.
1892	13,860	2050	1045	16,955
1893	14,648	1723	591	16,962
oder in Prozenten der Gesamtzahl:				
1892	81,75	12,9	6,16	
1893	86,36	10,15	3,49	

Auch im Isolationszustand ist gegenüber dem Jahr 1892 eine Besserung eingetreten, was wohl hauptsächlich der anhaltend trockenen Witterung des letzten Jahres zuzuschreiben ist.

3. Telephonnetze und Telephonlinien.

Der allgemeine Stand der Telephonnetze und ihrer Verbindungslinien auf 31. Dezember 1893 ergibt sich aus folgenden Zahlen:

	Bestand auf Ende		Vermehrung
	1893.	1892.	1893.
Zahl der Netze	155	124	31
Zahl der Abonnemente	14,675	12,434	2241
Länge der Linien in km. . . .	6,772,8	5,818,3	954,5
Länge der Drähte in km. . . .	33,265,7	26,665,8	6599,9

Über den Bestand der einzelnen Telephonnetze in Bezug auf Abonnemente, Stationen, Linien und Drähte giebt die Tabelle am Schlusse dieses Abschnittes nähern Aufschluß.

Neu eröffnet wurden im Laufe des Jahres folgende 33 Netze:

Aubonne (früher Umschaltstation)	Laupen
Au	Mühlehorn
Avenches	Münsingen
Balsthal	Niederurnen
Brugg	Riggisberg
Ebnat-Kappel	Schwarzenburg
Estavayer	Schwyz
Fraubrunnen	Sépey
Hausen a./A.	Spiez
Hessigkofen	Stein a./Rh.
Hinweil	Travers
Huttwyl	Vitznau
Kalchhofen	Wallenstadt
Kloten	Wangen a./A.
Kußnacht (Schwyz)	Weesen
Lauterbrunnen	Wimmis
	Wohlen (Aargau)

Außerdem waren auf Jahresende im Bau begriffen oder in Vorbereitung dazu die Netze:

Altdorf, Appenzell, Bärentschweil, Bubikon, Gossau (Zürich), Granges (Waadt), Malleray, Müllheim (Thurgau), Schuls, Zuzwyl.

Das Netz St. Margrethen ist in eine private Umschaltstation, mit Anschluß an das neu erstellte Netz Au, umgewandelt worden; ebenso das Netz Fleurier mit Anschluß an Couvet.

Neue interurbane Verbindungen wurden folgende erstellt:

		Länge in Kilometern.
Lausanne-Genf (zweite Verbindung) . .	S	61,0
Lausanne-Vevey (zweite Verbindung) . .	S	20,0
Lausanne-Montreux (zweite Verbindung) .	S	27,0
Lausanne-Aigle	S	45,0
Aigle-Sépey	S	10,0
Montreux-Vevey (zweite Verbindung) . .		8,2
Payerne-Estavayer	S	10,0
Fribourg-Avenches	S	15,1
Fribourg-Payerne	S	20,2
Fribourg-Bulle	S	36,8
Fribourg-Lausanne	S	60,6
Neuchâtel-Colombier (zweite Verbindung)	S	7,7
Travers-Couvet	S	4,5
Travers-Noirigue	S	6,1
La Chaux-de-Fonds-Loche (zweite Verbind.)	S	8,0
Bern-Laupen	S	19,6
Bern-Münsingen		16,0
Bern-Fraubrunnen	S	19,0
Bern-Riggisberg	S	19,6
Bern-Schwarzenburg	S	19,0
Thun-Wimmis	S	7,5
Thun Spiez	S	11,7
Interlaken-Lauterbrunnen	S	13,0
Herzogenbuchsee-Wangen a./A.	S	7,5
Solothurn-Balsthal	S	22,0
Solothurn-Wangen a./A.	S	10,0
Solothurn Fraubrunnen	S	16,3
Solothurn Hessigkofen	S	23,0
Burgdorf-Kalchhofen		5,4
Burgdorf-Fraubrunnen	S	11,8
Langenthal-Huttwyl	S	14,0

Übertrag 575,6

		Länge in Kilometern.
	Übertrag	575,6
Aarau-Wohlen (Aargau)	S	18,0
Aarau-Brugg (frühere Linie Aarau-Zürich)		—
Bremgarten (Aargau)-Wohlen (Aargau) .	S	7,0
Baden-Brugg	S	9,0
Zürich-Aarau (über Bremgarten)	S	45,0
Zürich-Aarau (über Baden)	S	51,0
Zürich-Brugg (frühere Linie Aarau-Zürich)		—
Zürich-Bern (zweite Verbindung)	S	140,0
Zürich-Wädenswil-Richterswil	S	25,4
Zürich-Wetzikon	S	22,2
Zürich-Kloten		9,8
Hausen a. Albis-Affoltern (Zürich) . . .		6,8
Luzern-Vitznau	S	25,0
Luzern-Küßnacht (Schwyz)	S	13,2
Luzern-Schwyz	S	34,0
Schaffhausen-Stein a./Rh.	S	19,0
Wetzikon-Hinwil		4,6
St. Gallen-Zürich (zweite Verbindung) .	S	76,0
Ragaz-Wallenstadt	S	20,5
Glarus-Mühlehorn	S	17,0
Glarus-Weesen	S	11,8
Glarus-Niederurnen	S	10,8
Lichtensteig-Ebnat-Kappel	S	9,3
Romanshorn-St. Gallen	S	19,5
Chur-St. Moritz	S	69,8
Total 56 Verbindungen mit km.		<u>1240,3</u>

Die mit S bezeichneten Leitungen sind Schleifen, die übrigen eindräftig.

Außerdem wurden im ganzen 15 Netzverbindungen, welche bisher eindräftig angelegt waren, in doppeldräftige umgewandelt; es waren dazu 384,0 km. Draht erforderlich.

Die Gesamtzahl der bestehenden interurbanen Verbindungen betrug auf Jahresende 211, wobei die im letzten Geschäftsbericht erwähnten 4 internationalen Anschlußleitungen inbegriffen sind. Eine weitere internationale Verbindung von Besançon nach La Chaux-de-Fonds ist im Bau begriffen.

Die Gesamtlänge der interurbanen Verbindungen, einschließlich der internationalen Anschlüsse, beträgt auf Jahresende 5015,5 km.,

von denen 1000 km. eindrätig und 4015,5 km. doppeldrätig angelegt sind.

Die Gesamtlänge der interurbanen Drähte stellt sich auf 9035,8 km. gegenüber 6170,1 km. im Vorjahr, mit einer Vermehrung von 2865,7 km.

In Basel, Luzern und Zürich sind zusammen 57,020 m. Kabel mit total 3071,4 km. Drahtlänge gelegt worden.

Der Gesamtbestand der Telephonkabel auf Jahresende ist folgender:

	Länge der Kabel		Länge
	mit einfachen	mit Doppel-	der
	Adern.	Adern.	Adern.
	m.	m.	km.
Genf	58,935	1,887	1875,0
Lausanne . . .	7,455	—	201,3
Bern	5,300	6,540	479,0
Basel	18,900	16,495	1401,0
Luzern	—	8,640	432,0
Vevey	—	340	13,6
Zürich	41,840	54,555	4075,5
St. Gallen . .	18,888	—	510,0
Total	151,318	88,457	8987,4

In Genf, Bern und Zürich war die Legung weiterer Kabel in Vorbereitung und es wurden hierfür bis Ende des Jahres 2167 m. Eisenröhren verlegt.

In Thun wurde die Centralstation ins neue Postgebäude verlegt, was einen vollständigen Umbau des Telephonnetzes zur Folge hatte. Ebenso wurden eine größere Anzahl kleinerer Netze, wie Couvet, Colombier, Pruntrut, umgebaut, teils weil die anfängliche Anlage zu klein geworden war und den Bedürfnissen nicht mehr entsprach, teils weil die Centralstation verlegt werden mußte.

Für den Bau und Unterhalt der Telegraphen- und Telephonlinien wurden im ganzen 29,767 Stangen, 204,229 Isolatoren, 80,886 kg. Eisendraht, 244,517 kg. Bronzedraht verwendet.

Die Statistik der Störungen erzeugt für die Telephonleitungen folgende Zahlen:

Verwicklungen.	Ableitungen.	Unterbrechungen.
6432	518	1112

Von Blitzschlägen verursacht wurden 57 Stangenbeschädigungen und 13 Drahtabschmelzungen.

Besonders viele Störungen brachte der Schneefall vom 23./24. Januar in der Mehrzahl der Telephonnetze der Westschweiz. Der Schnee fiel bei einer Temperatur, welche dem Schmelzpunkt ziemlich nahe lag, und setzte sich daher an den Drähten fest, indem er die letzteren mit einer dicken Eiskruste überzog. Am bedeutendsten waren die Verwüstungen im Telephonnetz Lausanne, wo 480 Abonnentenleitungen, d. h. über die Hälfte, unterbrochen waren. Die approximativen Kosten der bezüglichen Reparaturen, worunter der vollständige Umbau des Centralbockes, belaufen sich auf 15,000 Fr. Ähnliche Störungen kamen in Vevey, Montreux und Chaux-de-Fonds vor.

Bestand der Telephonnetze am 31. Dezember 1893.

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnements.	
				Ende 1893.	Ver- mehrung.
Aarau	196,228	712,127	222	174	18
Aarberg	35,640	47,648	26	26	1
Adlisweil	2,970	26,685	12	10	2
Affoltern am Albis	10,170	43,875	12	11	—
Aigle	30,785	119,465	64	49	9
Altstädten	17,674	59,648	17	16	1
Amrisweil	14,140	27,245	10	10	— 2
Arbon	2,155	5,580	7	6	—
Arth	18,780	43,215	18	17	8
Au	9,370	34,505	18	17	13
Aubonne	23,163	54,387	30	28	28
Avenches	20,925	25,360	17	17	17
Baden	50,910	188,815	77	65	2
Balsthal	2,785	22,320	10	9	9
Basel	448,500	3,488,567	1,891	1,729	198
Bauma	15,995	25,800	12	11	—
Bellinzona	54,320	73,050	20	14	—
Bern	514,900	2,284,485	1,032	912	140
Bex	19,530	48,810	38	36	4
Biel	163,085	487,039	277	243	42
Bischofszell	23,765	30,465	16	13	2
Boudry	6,305	19,840	16	14	—
Bremgarten	2,940	6,950	7	7	1
Brugg	24,290	49,240	28	26	26
Buchs	10,865	62,430	37	33	17
Bülach	3,660	8,710	7	7	— 1
Bulle	28,120	101,290	27	23	12
Büren a./d. Aare	14,115	21,880	14	13	4
Burgdorf	32,545	54,625	65	58	14
Cernier	31,155	96,020	39	35	10
Châtel-St. Denis		27,600	1	1	—
Chaux-de-Fonds	146,720	507,695	555	466	47
Chur	38,885	88,785	96	71	13
Übertrag	2,015,985	8,893,658	4,718	4,167	635

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnements.	
				Ende 1893.	Ver- mehrung.
Übertrag	2,015,935	8,893,653	4,718	4,167	635
Colombier . . .	26,095	47,622	28	25	1
Couvet . . .	44,125	67,005	45	42	10
Davos . . .	15,710	87,495	83	73	12
Degersheim . . .	8,170	14,670	10	7	—
Delémont . . .	45,720	96,000	22	20	1
Dießenhofen . . .	1,900	8,110	10	9	1
Ebnat-Kappel . . .	9,300	30,460	19	19	19
Echallens . . .	7,825	22,895	9	9	—
Estavayer . . .	7,060	13,280	8	7	7
Flawyl . . .	14,140	22,780	20	14	2
Fraubrunnen . . .	30,985	94,085	29	28	28
Frauenfeld . . .	40,235	89,030	45	37	6
Freiburg . . .	157,855	662,670	137	116	39
Gais . . .	5,205	23,285	19	15	2
Genf . . .	512,911	4,771,508	2,503	2,269	160
Glarus . . .	108,318	364,558	129	99	8
Goßau . . .	23,825	35,320	23	22	1
Grandson . . .	5,670	13,350	13	11	4
Grenchen . . .	11,050	25,065	31	22	6
Grindelwald . . .	1,584	4,832	6	5	1
Hausen . . .	6,070	15,220	8	6	6
Heiden . . .	6,320	14,525	21	18	3
Hessigkofen . . .	3,640	12,615	4	4	4
Herisau . . .	40,000	203,425	114	88	7
Herzogenbuchsee . . .	28,045	74,690	33	31	14
Hinweil . . .	7,114	13,345	7	6	6
Horgen . . .	12,840	37,770	29	26	5
Huttwyl . . .	1,910	20,000	16	14	14
Interlaken . . .	52,052	156,479	83	77	12
Kalchofen . . .	5,200	26,110	15	14	14
Kloten . . .	8,570	23,170	9	8	8
Kreuzlingen . . .	27,310	56,125	36	27	13
Küßnacht . . .	4,025	10,895	8	7	7
Übertrag	3,296,764	16,051,992	8,290	7,342	1,056

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnements.	
				Ende 1893.	Ver- mehrung.
Übertrag	3,296,764	16,051,992	8,290	7,342	1,056
Langenthal . . .	59,717	124,768	53	41	10
Langnau (Bern) . .	24,500	54,890	41	37	6
Laufen	1,495	27,160	9	9	2
Laupen	40,170	137,190	46	46	46
Lausanne	242,695	1,549,430	974	807	75
Lauterbrunnen . .	7,645	20,840	11	9	9
Lenzburg	12,085	50,908	48	35	—
Lichtensteig . . .	11,790	30,790	19	13	2
Liestal	30,660	63,135	47	39	4
Locarno	12,960	20,295	35	28	6
Locle	36,737	94,846	134	120	14
Lugano	25,775	74,790	79	56	5
Luzern	230,715	1,170,829	555	441	75
Männedorf	2,180	9,675	5	5	—
Meggen	6,814	18,298	16	14	1
Meilen	3,070	27,160	22	18	5
Monthey	7,120	22,510	13	11	— 1
Montreux	61,855	514,480	296	258	29
Morges	69,961	278,673	66	61	10
Moudon	42,110	64,380	14	12	1
Mühlehorn	6,141	25,190	9	9	9
Münsingen	2,180	8,555	8	7	7
Münster	7,420	25,280	7	7	2
Murten	17,795	39,085	34	30	9
Neuchâtel	156,715	679,075	402	352	37
Neuenstadt	10,450	19,575	16	15	1
Niederurnen	4,214	9,673	6	5	5
Noiraigne	8,765	32,270	10	9	2
Nyon	59,422	246,626	49	41	3
Olten	33,675	121,015	38	32	7
Payerne	21,550	46,675	25	23	12
Pfaffikon	1,425	5,495	6	5	1
Pfungen	11,250	23,780	17	11	—
Übertrag	4,567,770	21,688,833	11,400	9,948	1,450

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnements.	
				Ende 1893.	Ver- mehrung.
Übertrag	4,567,770	21,688,833	11,400	9,948	1,450
Pruntrut . . .	20,690	62,190	37	29	—
Ragaz . . .	98,195	239,910	49	42	13
Rapperswyl . . .	4,425	23,770	17	16	3
Reconvillier . . .	13,340	14,980	6	4	—
Reinach . . .	22,895	177,595	52	41	3
Rheineck . . .	1,830	7,775	8	8	—
Rheinfelden . . .	6,505	23,430	20	13	— 2
Richtersweil . . .	2,380	3,340	6	6	—
Riggisberg . . .	13,540	44,300	9	9	9
Rolle . . .	37,686	130,382	54	50	*—19
Romanshorn . . .	20,580	40,550	25	21	2
Romont . . .	9,685	73,935	21	20	5
Rorschach . . .	47,830	179,855	77	65	11
Rüti . . .	11,035	37,925	13	11	1
St. Aubin . . .	14,785	27,290	17	17	— 1
Ste. Croix . . .	11,970	22,905	27	24	3
St. Gallen . . .	225,789	1,701,242	756	638	78
St. Imier . . .	30,044	111,542	67	62	1
St. Moritz . . .	10,870	197,890	60	55	22
Schaffhausen . . .	83,860	317,139	245	193	32
Sépey . . .	0,430	28,290	9	8	8
Schwarzenburg . . .	17,810	59,710	22	22	22
Schwyz . . .	6,059	28,465	17	15	15
Sissach . . .	1,465	2,570	6	6	—
Solothurn . . .	102,503	436,204	149	118	11
Sonceboz . . .	11,570	106,385	13	11	1
Spiez . . .	7,620	22,900	14	13	13
Stäfa . . .	2,455	4,785	7	6	1
Stein a./Rh. . .	3,523	11,560	21	17	17
Sumiswald . . .	5,785	14,785	12	12	—
Tavannes . . .	1,610	4,865	6	3	— 1
Übertrag	5,416,034	25,847,647	13,242	11,503	1,698

* Abtrennung der Umschaltstation Aubonne.

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnements.	
				Ende 1893.	Ver- mehrung.
Übertrag	5,416,034	25,847,647	13,242	11,503	1,698
Thalweil . . .	11,175	39,745	20	18	1
Thun . . .	60,673	297,204	97	82	16
Tramelan . . .	2,220	7,550	6	6	— 2
Travers . . .	3,470	16,585	12	9	9
Turbenthal . . .	11,665	29,930	14	12	2
Uster . . .	10,330	33,120	20	19	4
Uzwyl . . .	6,410	26,270	21	17	2
Vevey . . .	71,744	452,075	309	279	6
Vitznau . . .	12,540	26,860	13	13	13
Wädensweil . . .	8,000	21,845	24	20	5
Wald . . .	25,995	53,270	28	17	3
Wallenstadt . . .	18,280	59,771	47	40	40
Wangen a./A. . .	7,070	23,580	15	14	14
Weesen . . .	1,422	4,899	3	3	3
Weinfelden . . .	16,845	40,665	21	19	—
Wetzikon . . .	9,705	27,875	15	15	—
Wichtrach . . .	26,780	61,010	25	24	3
Wimmis . . .	1,710	10,090	7	7	7
Winterthur . . .	106,029	368,290	282	231	35
Wohlen . . .	18,280	61,020	30	23	23
Wyl . . .	46,215	91,300	53	52	5
Yverdon . . .	63,460	110,885	58	49	4
Zofingen . . .	62,415	131,085	93	74	8
Zug . . .	48,700	154,555	94	88	14
Zürich . . .	705,720	5,269,615	2,380	2,041	328
Bestand 31. Dez. 1893 . . .	6,772,887	33,265,741	16,929	14,675	2,241
Bestand 31. Dez. 1892 . . .	5,818,387	26,665,841	14,369	12,434	
Vermehrung im Jahr 1893 . .	954,500	6,599,900	2,560	2,241	

4. Apparate.

Auf Ende 1893 standen folgende Telegraphenapparate in Betrieb:

- 1758 Morseapparate (Vermehrung 24),
- 49 Hughes (Vermehrung 2),
- 260 Relais (Vermehrung 3),
- 211 Telephonstationen an Stelle von Telegraphenapparaten (Vermehrung 28).

Der Ruhestrom wurde im Berichtsjahr auf weiteren 3 Drähten eingeführt und umfaßte auf Jahresende 88 Leitungen mit 783 Apparaten.

Zum Telegraphenbetriebe wurden im ganzen 27,529 Zinkkohlenelemente und 2597 Callaudelemente verwendet.

In den Telephonnetzen waren aufgestellt:

- 16,929 Stationen (Vermehrung 2560),
- 346 Umschaltapparate.

Der größere Teil der Centralstationen erhielt neue Wechselgestelle verbesserter Konstruktion, was mit Rücksicht auf den interurbanen Verkehr nötig wurde. Da die Netzverbindungen nämlich in der Regel als Schleifen angelegt werden müssen, die Abonnenentenleitungen aber allgemein nur einen Draht besitzen, müssen auf der Centralstation besondere Hilfsapparate, die Translatoren, aufgestellt werden, um beide Arten von Leitungen so zu verbinden, daß eine gute Lautwirkung erzielt wird und die am gleichen Gänge angelegten Leitungen einander nicht stören.

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

- 195 Morseapparate,
- 12 Hughesapparate,
- 18 Relais,
- 3521 Telephonstationen,
- 167 Umschaltapparate für Telephoncentralstationen.

Dagegen wurden 234 Telephonstationen älterer Systeme aus dem Betrieb zurückgezogen.

Der größere Teil der Reparaturen wurde in der Reparaturwerkstätte der Verwaltung ausgeführt.

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

Wechselgestell	3990
Induktor	1708
Glocke	782
Mikrophon	3897
Telephon	1191
Batterie	1003
Blitzplatte	795
Verschiedenes	1419

Davon wurden vom Blitz verursacht:

344	Beschädigungen der Blitzplatten,
109	" " Apparate der Centralstation (Klappen),
352	" " Abonnentenstationen (Glocken).

Außerhalb der eigentlichen Telephonnetze liegende, unabhängige Verbindungen gab es auf Ende des Berichtsjahres noch 6 mit 15 Stationen; gegenüber dem Vorjahr ergibt dies eine Verminderung von 11 Stationen, welche an neu entstandene Telephonnetze angeschlossen wurden.

5. Bureaux.

Im Jahre 1893 wurden 6 neue Telegraphenbureaux eröffnet, gegenüber 13 im Vorjahre. Ueberdies wurden 58 öffentliche, mit dem Telegraphennetze in Verbindung stehende Gemeindetelephonstationen errichtet, und zwar 38 mehr als im Vorjahre.

2 Eisenbahntelegaphenbureaux wurden aufgehoben und 3 solche Bureaux in Staatsbureaux umgewandelt. Auch fand die Eröffnung eines neuen Aufgabebureaus statt.

Im Vergleiche zum Vorjahre ergibt sich folgende Bureauzahl:

	Bestand Ende 1892.	Ver- mehrung.	Ver- minderung.	Bestand Ende 1893.
Fortwährend geöffnete Staats- und Privat- bureaux (inkl. Ge- meindetelephonsta- tionen)	1271	66	—	1337
Sommerbureaux	80	—	—	80
Eisenbahnbureaux	88	1	5	84
Total der Telegraphen- bureaux	1439	67	5	1501
Aufgabebureaux	68	1	—	69
	1507	68	5	1570

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

Mit ununterbrochenem Dienst	5
„ verlängertem Tagdienst	10
„ vollem Tagdienst	54
„ teilweise erweitertem Dienst . . .	58
„ beschränktem Dienst	1374
	1501

6. Personal.

Die Zahl der Beamten (mit Inbegriff der Centralverwaltung und der Kreistelegrapheninspektionen, aber mit Ausschluß der speziell im Telephondienste beschäftigten Beamten) belief sich auf Ende 1893 auf 1934, gegen 1847 auf Ende 1892; es erzeugt sich demnach eine Vermehrung um 87 Beamte, wovon 24 auf Bureaux I. und II. Klasse und 63 auf Bureaux III. Klasse fallen. Letztere Zunahme erklärt sich durch die Vermehrung der Bureaux.

Die Zahl der Boten betrug Ende 1893 83, gegenüber 81 im Vorjahre, und vermehrte sich somit um 2.

Das provisorische Personal, bestehend aus 46 Aspiranten, 36 unpatentierten Gehülfen, 38 Lehrlingen und 11 Laufburschen, erreichte die Zahl von 131 und hat, gegenüber der Zahl von 118 im Jahre 1892, einen Zuwachs von 13 erhalten.

Die Gesamtvermehrung des oben bezeichneten Personals beträgt 102, d. h. die Gesamtzahl der Beamten, provisorischen Gehülfen und Bediensteten beläuft sich Ende 1893, gegenüber 2046 im Vorjahre, auf 2148, wovon 594 weiblichen Geschlechtes.

Im Bestande des definitiven Personals kamen im Laufe des Berichtsjahres folgende Änderungen vor:

	Abberufungen Freiwillige (resp. Demission auf Rücktritte. Einladung der Ver- waltung hin).	Todesfälle.
Centralverwaltung	1	2
Kreisinspektionen	—	1
Bureaux I. und II. Klasse . .	5	3
„ III. Klasse	19	14
Bedienstete	5	3
	30	23

Das ausschließlich im Telephondienst verwendete Personal hatte auf Jahresende im Vergleich zum Vorjahre folgenden Bestand:

	Bestand Ende 1892.	Bestand Ende 1893.	Vermehrung.
Telephonchefs und Gehülfen .	31	33	2
Telephonistinnen	121	144	23
	152	177	25
Daneben befinden sich noch:			
Telegraphisten, welche gleichzeitig die Telephonnetzüberwachen	32	32	—
Telephonisten, welche nebenbei noch einem andern Berufe obliegen	82	113	31
	266	322	56

In vorstehenden Ziffern betreffend das Telegraphen- und Telephonpersonal sind die im Taglohn bezahlten Arbeiter beider Dienstzweige nicht inbegriffen.

Die den Beamten und Bediensteten im Laufe des Berichtsjahres erteilten Ordnungsbußen haben die Zahl von 824 erreicht, somit gegenüber dem Vorjahre um 59 Fälle zugenommen. Der Gesamtbetrag derselben beläuft sich auf Fr. 1490 und wurde vorschriftsgemäß zu gunsten des Beamtenversicherungsvereins an die eidgenössische Staatskasse abgeliefert.

Im Jahre 1893 ist der Verwaltung eine einzige Beschwerde über Verletzung des Depeschengeheimnisses zugegangen, welche sich zudem als unbegründet erzeigte.

Von den 29 Lehrlingen männlichen Geschlechts, die im Frühjahr 1893 ihre einjährige Lehrzeit vollendet hatten, sind infolge der vom 3. bis 6. Mai stattgehabten Schlußprüfungen 28 als Telegraphisten patentiert worden.

Im Berichtsjahre wurden neuerdings 39 Lehrlinge aufgenommen. Davon trat jedoch einer wegen veränderten Familienverhältnissen wieder aus.

7. Beziehungen zum Auslande.

Die Zahl der dem internationalen Telegraphenvertrage beigetretenen Staatsverwaltungen beträgt 42, wie am Ende des Vor-

jahres; dagegen hat sich diejenige der Privatgesellschaften durch den Beitritt der Gesellschaft „South American Cable“ von 12 auf 13 vermehrt.

Der unterm 31. Juli 1892 abgeschlossene Telephonvertrag mit Frankreich ist nach Ratifikation durch die zuständigen Behörden beider Staaten mit dem 1. September 1893 in Kraft getreten. Auf Grund dieses Vertrages ist mit der französischen Verwaltung eine Telephonverbindung zwischen Chaux-de-Fonds einerseits, Morteau und Besançon anderseits vereinbart worden, mit deren Ausführung zwar noch im Berichtsjahre begonnen wurde, die aber erst im Jahre 1894 fertig erstellt werden kann.

Infolge Vereinbarung zwischen den an der Telephonverbindung St. Gallen-Bregenz-Lindau interessierten Verwaltungen und der königlich württembergischen Verwaltung wurde das Netz Friedrichshafen an jene Netzgruppe angeschlossen und so, seit Mitte Dezember, der telephonische Verkehr von St. Gallen und einigen Nachbarnetzen aus auch mit Friedrichshafen, Langenargen und Ravensburg ermöglicht. Die Taxe für ein einfaches Gespräch zwischen den genannten schweizerischen und württembergischen Netzen wurde auf Fr. 1. 50 festgesetzt, während dieselbe im Verkehr mit Bregenz, Dornbirn und Lindau Fr. 1. 25 beträgt.

8. Telegraphischer und telephonischer Verkehr.

Wie in den früheren Jahren folgen hiernach:

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

Tabelle I.

Vergleichende Übersicht der Telegrammzahlen pro 1892 und 1893.

Monat.	Beförderte interne Telegramme.		Beförderte und empfangene interna- tionale Telegramme.		Transittelegramme.		Total.	
	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.
Januar . . .	115,183	113,216	81,033	83,453	40,819	41,706	237,035	238,375
Februar . . .	112,103	113,768	75,855	83,710	36,812	42,215	224,770	239,693
März . . .	125,664	135,958	83,588	94,856	40,716	47,012	249,968	277,826
April . . .	138,896	150,762	86,906	98,755	37,887	44,722	263,689	294,239
Mai . . .	156,584	166,434	94,662	108,816	41,529	43,631	292,775	318,881
Juni . . .	162,268	164,411	99,976	103,404	36,709	41,095	298,953	308,910
Juli . . .	212,354	200,079	124,410	124,350	35,422	37,784	372,186	362,213
August . . .	257,466	250,268	161,938	158,998	40,178	42,750	459,582	452,016
September . .	203,641	204,811	136,424	126,367	41,240	41,924	381,305	373,102
Oktober . . .	183,101	178,263	114,480	104,681	45,404	48,202	342,985	331,146
November . .	129,451	125,069	91,606	90,552	41,891	46,119	262,948	261,740
Dezember . .	116,422	114,330	86,114	85,517	41,872	42,351	244,408	242,198
Total	1,913,133	1,917,369	1,236,992	1,263,459	480,479	519,511	3,630,604	3,700,339
Vermehrung		4,236 0,22 %		26,467 2,14 %		39,032 8,12 %		69,735 1,92 %

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

Länder.	Ausgang.		Eingang.		Total der ausgewechselten Telegramme.	
	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.
Europa.						
Deutschland . .	204,959	214,406	193,386	199,374	398,345	413,780
Frankreich . . .	172,969	161,271	195,601	181,666	368,570	342,937
Italien	75,586	77,444	75,929	77,605	151,515	155,049
Österreich . . .	53,356	63,420	54,973	64,192	108,329	127,612
England	35,362	35,281	40,930	44,159	76,292	79,440
Belgien	16,411	16,611	14,726	14,431	31,137	31,042
Rußland	8,408	10,632	9,358	12,249	17,766	22,881
Niederlande . .	8,009	8,671	7,991	9,332	16,000	18,003
Spanien	4,157	4,328	4,042	3,959	8,199	8,287
Rumänien, Serbien, Bosnien, Herzegowina, Montenegro	3,310	3,605	3,493	3,981	6,803	7,586
Schweden	1,032	1,205	1,132	1,241	2,164	2,446
Europ. Türkei . .	806	1,023	832	1,226	1,638	2,249
Griechenland . .	621	645	703	693	1,324	1,338
Portugal	557	581	672	713	1,229	1,294
Dänemark	616	634	611	597	1,227	1,231
Bulgarien	474	617	552	490	1,026	1,107
Norwegen	388	450	553	592	941	1,042
Luxemburg . . .	313	349	283	244	596	593
Gibraltar u. Malta	146	134	72	131	218	265
Amerika.						
Nordamerika . .	11,245	11,512	13,607	14,114	24,852	25,626
Südamerika . . .	235	398	255	591	490	989
Centralamerika .	109	124	119	165	228	289
Asien.						
Britisch Indien .	2,153	1,965	2,397	2,284	4,550	4,249
Asiatische Türkei	854	1,074	873	1,198	1,727	2,272
Japan	627	563	863	805	1,490	1,368
China	494	439	697	611	1,191	1,050
Übrige Länder . .	261	280	458	389	719	669
Afrika.						
Ägypten	1,747	1,696	2,415	2,548	4,162	4,244
Algier u. Tunis .	1,518	1,528	1,992	1,969	3,510	3,497
Übrige Länder . .	98	76	102	76	200	152
Oceanien.						
Philippinen . . .	106	129	135	200	241	329
Niederl. Indien .	89	158	117	156	206	314
Australien u. Neuseeland . . .	49	91	58	138	107	229
Total	607,065	621,340	629,927	642,119	1,236,992	1,263,459

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

	Total der Telegramme im Jahre 1893.	Durchschnitt per Tag.
Zürich	579,758	1588
Basel	419,739	1150
Genf	310,699	851
Bern	208,228	570
Luzern	146,552	402
St. Gallen	134,625	369
Lausanne	120,863	331
Winterthur	119,979	329
Chaux-de-Fonds	56,378	154
Neuchâtel	56,325	154
Chur	56,012	153
Lugano	46,322	127
Interlaken	44,577	122
Biel	43,798	120
Vevey	37,998	104
Schaffhausen	37,639	103
Solothurn	33,920	93
Freiburg	33,837	93
Thun	33,277	91
Montreux	33,046	91
Davos-Platz	32,045	88
Rorschach	28,429	78
Aarau	28,248	77
Bellinzona	25,879	71
Baden	22,766	62
St. Moritz-Bad	21,274	58
Glarus	20,580	56
Yverdon	19,981	55
St. Moritz-Dorf	19,202	53

Überdies finden sich:

12 Ortschaften mit	41—50 Telegrammen per Tag,			
14 " "	31—40 " "	" "	" "	" "
24 " "	21—30 " "	" "	" "	" "
73 " "	11—20 " "	" "	" "	" "
1031 " "	1—10 " "	" "	" "	" "
257 " "	weniger als 1 Telegramm per Tag.			

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

	Interne.		Internationale.	
	1892.	1893.	1892.	1893.
Staatstelegramme . .	0,84	0,60	0,19	0,29
Börsennachrichten . .	3,52	3,49	8,47	9,08
Handelstelegramme . .	30,14	32,50	50,48	51,31
Privatangelegenheiten .	62,58	60,97	39,84	38,44
Zeitungsnachrichten . .	2,92	2,44	1,07	0,88
	100,00	100,00	100,00	100,00

Die in dieser Ausscheidung nicht inbegriffenen Diensttelegramme erreichen die Zahl von 137,984, wovon 62,86 % auf den Post- und 37,14 % auf den Telegraphendienst fallen.

Die Klassifikation nach der Art der Telegramme ergibt folgendes Prozentverhältnis:

	Interne.		Internationale.	
	1892.	1893.	1892.	1893.
Ohne besondere Angaben . .	79,55	79,47	93,73	93,97
Mit bezahlter Antwort . . .	8,38	8,61	3,19	2,92
Bezahlte Antworten . . .	7,52	7,47	2,28	2,21
Mit „Expressen bezahlt“ . . .	2,46	2,28	0,02	0,03
Mit „Expressen“	0,55	0,60	0,15	0,09
Rekommandierte	0,01	0,01	—	—
Kollationierte	—	—	0,04	0,03
Chiffrierte	—	—	0,02	0,04
Mit Empfangsanzeige	0,02	0,02	0,06	0,06
Nachzusendende	0,24	0,39	0,06	0,06
Mit mehreren Adressen . . .	0,81	0,71	0,33	0,52
Per Post zu bestellende . . .	0,18	0,14	0,08	0,04
Offene Zustellung	—	0,01	—	—
Während der Nachtzeit zu be- stellende	0,06	0,07	—	—
Mit mehreren Angaben . . .	0,22	0,22	0,04	0,03
	100,00	100,00	100,00	100,00

Die Klassifikation nach der Wortzahl erzeugt folgendes Prozentverhältnis:

Wortzahl.	Interne.		Internationale.	
	1892.	1893.	1892.	1893.
3	0,11	0,08	1,42	1,97
4	1,12	1,05	3,02	3,82
5	1,55	1,59	4,45	5,02
6	4,80	5,15	5,60	5,86
7	5,68	5,88	7,10	7,59
8	10,81	10,25	8,45	8,63
9	8,75	8,41	8,50	8,10
10	13,08	13,61	9,43	9,76
11	6,97	7,20	7,78	7,01
12	8,81	8,72	6,95	6,87
13	5,34	5,53	5,53	5,51
14	6,08	6,15	5,10	5,18
15	3,87	3,99	4,47	4,22
16	4,28	4,28	3,49	3,41
17	2,61	2,47	2,77	2,70
18	2,69	2,75	2,35	2,38
19	1,68	1,78	2,02	1,97
20	1,86	1,99	1,74	1,72
21—30	6,48	6,29	7,09	6,28
über 30	3,58	2,83	2,74	2,60
	100,00	100,00	100,00	100,00
Durchschnittswortzahl	13,39	13,12	12,72	12,40

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	1,917,369	
„ ankommende „	1,928,697	
		3,846,066
Internationale abgehende Telegramme	621,340	
„ ankommende „	642,119	
		1,263,459
Amtliche abgehende Telegramme	137,984	
„ ankommende „	123,965	
		261,949
Übertrag		5,371,474

	Übertrag	5,371,474
Interne übertelegraphierte		4,912,150
Internationale Transitelegramme (Auswechslungs- verkehr)		2,710,300
Total der Telegramme		12,993,924

		Anzahl der			Durchschnitt per Beamten und per Tag.
		Bureaux.	Telegramme.	Arbeitstage.	
Bureaux	I. Klasse	15	8,268,435	107,644	76,8
"	II. "	32	1,426,237	35,639	40,6
"	III. "	1454	3,299,252	530,710	6,2
Total		1501	12,993,924	673,993	19,8

Der Durchschnitt per Arbeitstag ist somit auf den Bureaux I. Klasse um 1,5 gestiegen, auf den Bureaux II. Klasse um 0,1 gesunken und auf den Bureaux III. Klasse gleich geblieben.

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

Bern 90, St. Gallen 88, Zürich 84, Basel 78, Genf 74, Luzern 72, Chur, Lausanne, Neuenburg und Winterthur je 68, Olten 65, Brieg und Vivis je 64, Chaux-de-Fonds 63, Bellenz 60, Samaden und Schaffhausen je 58, Glarus 57, Thun 56, Rapperswyl 55, Lugano und Sitten je 54, Nyon 48, Klein-Basel 47, Biel 46, Interlaken 45, Yferten 42, Morges und Romanshorn je 40, Ragaz und Solothurn je 38, Uster 36, Frauenfeld 35, Aarau 34, Rorschach 32, Langenthal und Montreux je 31, Davos-Platz und Freiburg je 30, Pruntrut 26, Baden 25, Locle 24, Wyl 23, Zofingen 22, Delsberg und Zug je 21, Bulle 20.

Die der Verwaltung wegen Verstümmelung, Verspätung oder Verlust von Telegrammen zugegangenen Reklamationen erreichen die Zahl von 1017, wovon 453 durch die Centralverwaltung und 564 durch die Kreisinspektionen erledigt wurden. Davon fallen auf den internen Verkehr 491, von denen 168 als unbegründet abgelehnt wurden, während 321 zu Disciplinarverfügungen und Taxrückerstattungen Anlaß gaben. 2 Fälle blieben auf Jahresende unerledigt. Die Summe der Rückerstattungen im internen Verkehr beläuft sich in 179 Fällen zusammen auf Fr. 142. 45.

Auf den internationalen Verkehr fallen 491 Reklamationen, wovon sich 305 als begründet erwiesen, während 160 abgelehnt wurden. 26 Fälle blieben auf Jahresende unerledigt.

Im Transitverkehr betrug die Zahl der Reklamationen 35, wovon 3 abgelehnt wurden und 4 auf Jahresende unerledigt blieben.

In 278 den internationalen und den Transitverkehr betreffenden Fällen fanden Taxrückerstattungen im Betrage von Fr. 8325. 47 statt, an welchen sich die Schweiz mit Fr. 7754. 88 zu beteiligen hatte. Diese hohe Anteilsumme der Schweiz erklärt sich daraus, daß darin 155 Fälle von Taxrückerstattungen für Berichtigungs-telegramme (taxierte Diensttelegramme) inbegriffen sind, mit einem Gesamtbetrage von Fr. 7070. 40. Da die Taxen solcher Telegramme gemäß den Bestimmungen des internationalen Dienstreglements nicht an das Ausland vergütet werden, so sind dieselben im Rückerstattungsfall auch ganz von der Schweiz zu tragen.

Der telephonische Verkehr erzielt im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

	1892.	1893.	Ver- mehrung.	Ver- minderung.
Lokalgespräche:				
Taxfreie	5,588,556	6,480,488	891,932	—
Taxpflichtige . . .	1,535,188	1,902,277	367,089	—
	7,123,744	8,382,765	1,259,021	—
Interurbane Gespräche:				
I. Bis 50 km. . . .	655,647	954,628	298,981	—
II. Über 50—100 km.	156,878	231,718	74,840	—
III. Über 100 km. .	21,149	38,307	17,158	—
	833,674	1,224,653	390,979	—
Internationale Ge- spräche (Ausgang) .	2,591	2,801	207	—
Phonogramme . . .	7,377	6,526	—	851
Vermittelte Telegramme	170,771	181,758	10,987	—
Total aller Über- mittlungen .	8,138,160	9,798,503	1,660,343	—

Die Vermehrung beträgt bei den Lokalgesprächen 17,7%, und bei den interurbanen Gesprächen 46,9%. Bei den Phonogrammen zeigt sich eine Verminderung von 11,5%, dagegen bei den Telegrammen eine Vermehrung von 6,4%.

Die durchschnittliche Zahl der Lokalgespräche nach der Gesamtzahl aller Abonnements berechnet, welche sich auf Verbindungen mit einer Centralstation beziehen (solche für unabhängige Verbindungen können bei dieser Statistik nicht in Betracht fallen), stellt sich auf 578, gegenüber 581 im Vorjahre. Die Verminderung des

Durchschnitts erklärt sich daraus, daß im Laufe des Berichtsjahres wieder viele neue kleinere Netze erstellt wurden, welche zusammen eine nur unbedeutende Zahl von Lokalgesprächen aufweisen.

Die Zahl der taxpflichtigen Lokalgespräche macht 22,7% aller Lokalgespräche aus und verteilt sich auf 3263 Abonnements oder auf 22,5% der Gesamtzahl aller Abonnements. 11,227 Abonnements oder 77,5% hatten somit nicht mehr als 800 Lokalgespräche.

Von den interurbanen Gesprächen fallen 78% in den I. Rayon, 18,9% in den II. Rayon und 3,1% in den III. Rayon.

Gegenüber dem Vorjahre haben die Gespräche im I. Rayon um 45,6%, diejenigen im II. Rayon um 47,7% und diejenigen im III. Rayon um 81,1% zugenommen.

Der in obigen Zahlen inbegriffene Verkehr der öffentlichen Sprechstationen betrug im Jahre 1893:

Lokalgespräche	24,926
Interurbane Gespräche	8,380
Phonogramme	19

Die 12 bedeutenderen Telephonnetze weisen folgende Verkehrszahlen auf:

	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.	Phono- gramme.	Tele- gramme.	Total der Über- mittlungen.
Zürich	1,442,320	172,393	151	17,448	1,632,312
Basel	1,469,037	56,332	825	43,672	1,569,866
Genf	1,394,782	34,719	122	25,564	1,455,187
Bern	619,651	101,722	2574	10,314	734,261
Lausanne	576,623	48,102	306	5,045	630,076
St. Gallen	391,882	70,388	29	2,592	464,891
Chaux-de-Fonds	313,891	40,834	11	511	355,247
Luzern	303,027	27,347	173	7,422	337,969
Montreux	193,892	26,952	36	4,271	225,151
Neuenburg	179,491	31,103	64	1,314	211,972
Vivis	152,699	24,035	30	2,461	179,225
Biel	124,388	29,951	24	3,253	157,616
Total	7,161,683	663,878	4345	123,867	7,953,773

Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1893.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1894
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1894
Date	
Data	
Seite	637-778
Page	
Pagina	
Ref. No	10 016 521

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.