

# Schweizerisches Bundesblatt.

53. Jahrgang. II.

Nr. 14.

3. April 1901.

---

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

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

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

---

## Bericht

des

## Bundesrates an die Bundesversammlung

über

seine Geschäftsführung

im Jahre 1900.

---

### H. Post- und Eisenbahndepartement.

---

#### I. Eisenbahnwesen.

---

##### A. Allgemeines.

##### 1. Organisation und Personal.

Das Berichtsjahr brachte keine organisatorischen Änderungen, dagegen recht zahlreichen Personalwechsel.

Zu Anfang traten je ein Kontrollingenieur, Tarifbeamter und provisorischer Gehülfe, letzterer bei der administrativen Abteilung, neu in den Dienst des Departements zur Ersetzung der Beamten, deren Tod beziehungsweise Austritt schon im letztjährigen Bericht erwähnt war. Ferner wurde gleich im Anfang des Jahres der schon im Vorjahre entlassene Kanzlist der Departementskanzlei ersetzt. Um die Mitte des Jahres nahm der Inspektor der maschinentechnischen Sektion, der seit 1885 im Dienste des Departements stand, seine Entlassung, um an die Spitze einer größern städtischen Straßenbahnverwaltung zu treten. Die Stelle wurde durch Beförderung eines Kontrollingenieurs der betreffenden

Sektion wieder besetzt, was hinwieder eine Ersatzwahl für letztern notwendig machte, die noch im Berichtsjahre erfolgte mit Amtsantritt des Gewählten auf Schluß des Jahres. Des weitern traten zwei Kontrollingenieure, der eine der bautechnischen, der andere der maschinentechnischen Sektion, in den Dienst von Privatbahnen über. Die erforderlichen Ersatzwahlen wurden im Berichtsjahre getroffen. Auf der Departementskanzlei erwies sich die Beziehung provisorischer Aushilfe als notwendig. Durch den Tod verloren wir im Laufe des Jahres einen Kanzlisten II. Klasse der administrativen Abteilung, und am Schlusse ganz unerwartet unsern langjährigen und verdienten Direktor der technischen Abteilung, der mit einer kurzen Unterbrechung seit 1874 im Dienste des Bundes gestanden war und dem Departemente in verschiedenen Stellungen vorzügliche Dienste geleistet hatte. Der erstere wurde im Berichtsjahre ersetzt. Für die verantwortungsvolle Stelle des letzteren werden wir Mühe haben, einen geeigneten Nachfolger zu finden.

## 2. Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Nachdem die Referendumsfrist unbenützt abgelaufen war, konnten wir das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1899 über Bau und Betrieb der Nebenbahnen auf den 15. April 1900 in Kraft erklären.

Im Sinne des Art. 1 desselben bezeichneten wir durch Beschluß vom 10. August 1900 diejenigen im Betrieb stehenden Bahnen, welche als Nebenbahnen zu betrachten sind. Gegen diese Verfügung wurde seitens mehrerer Kantonsregierungen und Gemeindebehörden der Rekurs an die Bundesversammlung ergriffen. Unterm 12. Februar 1901 erstatteten wir Ihnen über die Angelegenheit einen einläßlichen Bericht. Die weitern zur Vollziehung des Gesetzes erforderlichen besondern Vorschriften (Art. 3) sind in Vorbereitung, konnten aber, da eingehende Studien notwendig sind, noch nicht erlassen werden.

Von den Gesetzesentwürfen, deren Vorlage schon im letztjährigen Bericht erwähnt ist, wurde nur derjenige betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen durchberaten. Das am 29. Juni 1900 von Ihnen beschlossene Gesetz wurde am 11. Juli öffentlich bekannt gemacht und nach unbenutztem Ablauf der Referendumsfrist am 17. Oktober in Kraft erklärt.

Das Gesetz betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen war auf Jahresschluß erst vom National-

rat, dasjenige betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen erst vom Ständerate durchberaten.

Die Beratung des Entwurfes zu einem revidierten Bundesgesetze betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten wurde vom Ständerat verschoben, bis die Generaldirektion der Bundesbahnen darüber Bericht erstattet haben werde, was aber erst wird geschehen können, wenn diese Behörde in Funktion getreten ist (1. Juli 1901).

Der Bundesbeschluß betreffend die Taggelder und Reiseentschädigungen der Mitglieder des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen und der Kreiseisenbahnräte, vom 28. Juni 1900, wurde gleichzeitig mit dem vorerwähnten Besoldungsgesetze am 11. Juli öffentlich bekannt gemacht und am 17. Oktober in Kraft erklärt.

Zu erwähnen ist hier endlich der Bundesbeschluß vom 14. Dezember, durch welchen Sie dem zwischen dem Bundesrate und der Centralbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrage vom 5. November, betreffend den freihändigen Ankauf der schweizerischen Centralbahn, Ihre Zustimmung erteilten.

Das Eisenbahnwesen betreffende Verordnungen erließen wir im Berichtsjahre keine.

Ebensowenig sind Postulate, welche in den Geschäftskreis des Eisenbahndepartements einschlagen, anhängig.

### 3. Internationale Verhältnisse.

Die 3. internationale Konferenz in Sachen der technischen Einheit konnte auch im Berichtsjahre nicht einberufen werden, da einzelne Staaten mit den Vorbereitungsarbeiten immer noch nicht zum Abschluß gelangt sind.

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

Das an der Pariser Konferenz vom Frühjahr 1896 vereinbarte, am 16. Juni 1898 unterzeichnete Zusatzübereinkommen zu dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr konnte leider noch nicht in Kraft gesetzt werden. Indessen erfolgte im Dezember 1900 die letzte aus stehende parlamentarische Genehmigung, nämlich seitens Italiens so daß die Niederlegung der Ratifikationsurkunden in Paris bald

wird vor sich gehen können. Drei Monate nachher tritt das Zusatzübereinkommen in Kraft.

Die beiden Vertragsstaaten, welche dem Beitritt des Fürstentums Monaco zum Übereinkommen nur unter einer beschränkenden Bedingung zugestimmt hatten, erklärten auf die Mitteilung des erneuten Beitritts-gesuches des Fürstentums übereinstimmend, auf ihrem früheren Standpunkte zu beharren, wovon wir die fürstliche Regierung verständigten, die sich seither nicht vernehmen ließ.

Was die Thätigkeit des Centralamtes für den internationalen Eisenbahntransport im Berichtsjahre anbelangt, so gestatten wir uns auf dessen Geschäftsbericht zu verweisen, der den Mitgliedern der Bundesversammlung auf Wunsch zur Verfügung steht. Der von der Schweiz im Jahre 1900 an die Kosten des Amtes geleistete Beitrag beläuft sich auf Fr. 1509. 70.

Das durch Bundesbeschluß vom 22. Dezember 1899 genehmigte Übereinkommen zwischen der Schweiz und Italien betreffend den Anschluß des schweizerischen Bahnnetzes an das italienische durch den Simplon, die Bezeichnung des internationalen Bahnhofes und den Betrieb der Bahnstrecke Iselle-Domodossola wurde italienischerseits am 19. August 1900 ratifiziert, worauf am 6. September 1900 der Austausch der Ratifikationen folgte, womit das Übereinkommen in Kraft trat.

Der Entwurf zu einer Revision des Übereinkommens mit Frankreich betreffend die Schifffahrt auf dem Genfersee war neuerdings Gegenstand einer Konferenz, welche am 27. Juni in Bern stattfand. Eine Einigung zwischen den beteiligten Uferregierungen ist indes noch nicht zu stande gekommen.

Am 16./17. Juli fand in Stuttgart eine Sonderkonferenz zwischen Delegierten der Bodenseeuferstaaten statt zur Beratung eines ersten Entwurfes für die Feststellung einheitlicher Grundsätze für die Berechnung der Personenhöchstzahl auf den Bodenseeschiffen. Weitere Verhandlungen über diesen Gegenstand stehen in Aussicht.

Der internationale Eisenbahnkongreß hielt dieses Jahr anläßlich der Weltausstellung in Paris in der Zeit vom 20. bis 29. September seine 6. Session ab, zu der wir, auf die Einladung der belgischen und der französischen Regierung, zwei Beamte des Eisenbahndepartements als Delegierte entsandten. Es empfiehlt sich, mit dieser internationalen Institution, bei welcher die meisten

europäischen und außereuropäischen Regierungen und Eisenbahnverwaltungen beteiligt sind, den am besten durch Beschickung der Sessionen zu wahren Zusammenhang nicht zu verlieren. Denn abgesehen von den wertvollen Publikationen in dem von der internationalen Kommission herausgegebenen monatlichen Bulletin, bieten die Kongreßverhandlungen reiche Anregung auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens und vermitteln persönliche Beziehungen, die dem geschäftlichen Verkehr zwischen Behörden und Verwaltungen von Land zu Land zu gut kommen.

## **B. Rechtliche Verhältnisse.**

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

Von 77 aus dem Vorjahre anhängigen und 14 im Berichtsjahre angebrachten, sowie 6 Ihnen auf Ende 1899 vorgelegten, aber nicht mehr behandelten Konzessionsgesuchen fanden 20 durch Erteilung der Konzession, 8 durch Nichteintreten oder Verzicht ihre Erledigung, während 69 auf das folgende Jahr überschrieben werden mußten.

Der Grund, warum wir Ihnen diese Gesuche nicht unterbreiten konnten, lag zumeist, wie in früheren Jahren, darin, daß die Vernehmlassung der beteiligten Kantonsregierungen oder die Bewilligung zu der in Aussicht genommenen Straßenbenutzung noch ausstand, teilweise auch in andern Verhältnissen. So konnten wir uns über die Stellungnahme, beziehungsweise Antragstellung zu Ihren Händen in Bezug auf einzelne Projekte, die mehr oder weniger ausgesprochen die Konkurrenzierung von Linien des künftigen Bundesbahnnetzes entweder direkt bezwecken oder doch mittelbar zur Folge haben werden, nicht schlüssig machen, bevor die dabei unserer Ansicht nach entscheidend ins Gewicht fallende Frage der Instradierung (Freiheit wie bisher oder zwangsweise Instradierung über die kürzeste Route, beziehungsweise Verpflichtung zur Verkehrsteilung) im Tarifgesetze ihre Lösung gefunden haben wird.

In fünf Fällen erneuerten Sie die infolge unbenützten Fristablaufes erloschenen Konzessionen.

Konzessionsänderungen, beziehungsweise Konzessionserweiterungen wurden von der Bundesversammlung im ganzen 11 bewilligt.

Konzessionsübertragungen sind fünf zu verzeichnen, wovon je eine mit einer Fristerstreckung und einer Konzessionsänderung verbunden war. Die Übertragung erfolgte in einem Falle derart, daß an Stelle von verschiedenen auf eine andere Gesellschaft übergehenden ältern Konzessionen eine einheitliche neue Konzession gesetzt wurde.

Eine Konzession setzten wir, gemäß dem von Ihnen erhaltenen Auftrage, im Laufe des Jahres, nachdem dazu die Voraussetzungen eingetreten waren, in Kraft. In einem andern Falle bewilligten wir, ebenfalls gestützt auf die uns in der Konzession delegierte Kompetenz, eine Konzessionserweiterung.

Fristverlängerungen gewährten wir, gestützt auf die jeweiligen von Ihnen erhaltene Ermächtigung, für 32 Projekte. In einem Falle, den wir Ihnen zur Beschlußfassung vorlegten, wurde die Fristerstreckung verweigert.

Nach vorangegangener Untersuchung erteilten wir die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes auf vier neuen Linien und 14 Erweiterungslinien von bestehenden Unternehmungen.

Erloschen sind, zumeist infolge unbenützten Fristablaufes, teilweise aber auch auf Grund ausdrücklicher Verfügung bei Einbeziehung der betreffenden Linien in eine neue Konzession, im ganzen 16 bestehende Konzessionen.

Es standen demgemäß auf Ende des Jahres 137 Konzessionen von noch nicht eröffneten, teilweise aber schon im Bau begriffenen Bahnen oder Linien in Kraft. Zu dem im letztjährigen Berichte angegebenen Bestand von 133 (nicht 134, wie irrig angeführt war) kamen im Jahre 1900 25 neu hinzu (20 Konzessionserteilungen, fünf Erneuerungen), während 21 wegfielen (16 infolge Erlöschens der Konzession, eine wegen Fristverweigerung, vier infolge Inbetriebsetzung).

Betriebsverträge legten wir Ihnen nur drei vor, denen Sie die Genehmigung unter den üblichen Vorbehalten erteilten.

Statuten von neugegründeten Gesellschaften genehmigten wir in 12, bloße Statutenänderungen in 17 Fällen, teilweise unter Vorbehalten.

Ersatzwahlen in die Verwaltungen von Hauptbahnen, auf Grund des Art. 6 des Stimmrechtsgesetzes, kamen wir nicht in den Fall treffen zu müssen. Dagegen wählten wir zwei Vertreter des Bundes in den Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn, gestützt auf einen bei Genehmigung der revidierten Sta-

tuten im Hinblick auf die Subventionsleistung des Bundes gemachten Vorbehalt.

Ferner hatten wir im Berichtsjahre die dem Bundesrate zustehenden Wahlen in die Kreiseisenbahnräte und den Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen zu treffen, sowie die fünf Mitglieder der Generaldirektion zu ernennen.

## 2. Finanzausweise und Kauttionen.

Für zehn neue Linien wurde der Finanzausweis vorgelegt und von uns, jedoch mehrfach unter Auflage einer Ergänzung, genehmigt.

Kauttionen waren im Berichtsjahre keine hinterlegt.

## 3. Expropriation.

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

Einsprachen gegen die Abtretungspflicht gelangten zehn zur gesonderten Behandlung. Davon wurden eine gutgeheißen, acht als unbegründet abgewiesen und eine zum Teil begründet erklärt, zum Teil abgewiesen.

Begehren um Einweisung in den Besitz nach Art. 46 des Expropriationsgesetzes wurden sieben angebracht, denen wir sämtlich zu entsprechen in der Lage waren.

Die Anwendung des außerordentlichen Expropriationsverfahrens bewilligten wir, gestützt auf Art. 17 und 22 des Expropriationsgesetzes, in 12 verschiedenen Fällen.

Außerdem wurden auch in diesem Jahre eine nicht unbedeutliche Zahl von Beschwerden, Gesuchen und Eingaben aller Art, die auf Expropriationsverhältnisse Bezug hatten, zumeist vom Eisenbahndepartement direkt erledigt. In der Mehrzahl der Fälle konnte auf die gestellten Petita mangels Kompetenz oder aus andern Gründen nicht eingetreten werden; einzelne Begehren wurden an die Schätzungskommission gewiesen; Beschwerden wegen mangelnder oder mangelhafter Einfriedigungen wurden

teils begründet erfunden, teils konnte darauf nicht eingetreten werden. Eine anhängige Beschwerde wurde infolge eines inzwischen ergangenen bundesgerichtlichen Urteils gegenstandslos; auf ein Begehren um Verpflichtung einer Bahngesellschaft zur Erstellung harter Bedachung zu gunsten einzelner Privaten traten wir nicht ein, u. s. f.

#### **4. Pfandbuch.**

Verpfändungen wurden im Berichtsjahre nach vorausgegangener Publikation neun für einen Betrag von Fr. 11,290,000 bewilligt.

Vom Pfandbuchführer wurden mit dem Vermerk des Pfandbucheintrages versehen: 42,424 Titel im Gesamtnennwerte von Fr. 24,212,000; mit dem Lösungszeichen: 1439 Titel im Gesamtnennwerte von Fr. 3,781,800, und die entsprechenden Eintragungen im Eisenbahnpfandbuch vorgenommen.

### **C. Technische Kontrolle.**

#### **I. Bahnbau und Bahnunterhalt.**

##### **Planvorlagen.**

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

Planvorlagen.	Neue Bahnlinien.	Ergänzungs- und Umbauten.		Zusammen.
		Bahnhöfe und Stationen.	Freie Bahn.	
<i>Allgemeine Baupläne und Profile:</i>				
Situationspläne . . . . .	85	6	8	99
Längenprofile . . . . .	44	2	2	48
Sammlungen von Querprofilen . . . . .	21	1	2	24
<i>Normal- und Specialpläne:</i>				
Normalprofile für Unterbau . . . . .	8	—	—	8
Erdbau und Mauern . . . . .	41	3	5	49
Tunnelbauten . . . . .	3	—	7	10
Brücken und Durchlässe . . . . .	221	41	146	408
Ufer- und Schutzbauten . . . . .	—	—	2	2
Wegbauten . . . . .	—	4	6	10
Oberbau . . . . .	98	8	6	112
Stationen und Haltstellen . . . . .	45	5	—	50
Erweiterungen von Geleiseanlagen in Stationen	3	84	—	87
Stationshochbauten . . . . .	30	193	—	223
Übrige Stationseinrichtungen . . . . .	2	58	1	61
Mechanische Einrichtungen für Seilbahnen	18	—	—	18
Leitungen und Kraftstationen für elektrische Bahnen	43	—	7	50
Wärterhäuser und Bahnabschluß . . . . .	18	10	33	61
Signale, Centralweichenstellungen und Riegelungen	13	33	6	52
Rollmaterial (inkl. Remisen und Werkstätten)	114	56	—	170
Zusammen	807	504	231	1542
Bahnkreuzungen durch elektrische Starkstromanlagen und Parallelleitungen, Anzahl Projekte . . . . .				150
Industrielle Verbindungsgeleise . . . . .				22

## 1. Bahnbau.

### Neue Bahnlinien.

Während des Berichtsjahres befanden sich, wie im Vorjahr, 30 Bahnlinien im Bau. Davon wurden die folgenden 16 Linien neu in Angriff genommen:

Erlenbach-Zweisimmen,  
Vevey-Chexbres,  
Reichenau-Ilanz (Rhätische Bahn),  
Châtel-St. Denis-Palézieux,  
Montreux-Montbovon,  
Vevey-Chamby,  
Lausanne-Moudon,  
Seilbahn am Geißberg in Zürich,  
Tramways lausannois (Erweiterung des Netzes),  
Städtische Straßenbahn Zürich (Erweiterung des Netzes),  
Elektrische Straßenbahnen in Genf (Erweiterung des Netzes),  
Schwyz-Seewen,  
Limmatthal-Straßenbahn,  
Neuenburg-Vauseyon-Valangin (Erweiterung des Tramwaynetzes  
von Neuenburg),  
Zentrale Zürichbergbahn (Erweiterung des Netzes),  
Berner Tramway (Erweiterung des Netzes).

Über die Hauptverhältnisse der 30 Baulinien giebt die nachfolgende Tabelle Aufschluß.

Die Kosten derselben sind im ganzen auf rund Fr. 153 385 000 veranschlagt.

Baulinien.	Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.		Anzahl eigener Stationen resp. Haltestellen.	
				Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.		
<i>Normalspurbahnen.</i>									
1	Jura-Simplon-Bahn: Brig-Iselle (Simplontunnel) . . . . .	km. 22,471	m. 300	‰ 10		m. 19 770		m. 15	1
2	Bern-Neuenburg (direkte) . . . . .	39,500	300	18	5	2 024	3	488	11
3	Ürikon-Bauma . . . . .	24,100	180	25	—	—	9	351	6
4	Pruntrut-Bonfol . . . . .	10,800	250	28	—	—	1	13	4
5	Spiez-Frutigen . . . . .	13,400	300	15,5	1	1 604	2	60	4
6	Gürbethalbahn: I. Sektion (Bern-Pfandersmatt) . . . . .	21,413	200	22	—	—	2	54	12
7	Erlenbach-Zweisimmen . . . . .	23,750	200	25	3	321	4	250	6
8	Vevey-Chexbres . . . . .	6,850	300	38	2	191	2	33	1
<i>Schmalspurbahnen (reine).</i>									
9	Rhätische Bahn: Thuis-St. Moritz (Albulabahn) . . . . .	62,700	120	35	41	15 820	59	2830	14
	Reichenau-Ilanz . . . . .	19,444	120	10	3	578	8	262	5
10	Châtel-St. Denis-Bulle-Montbovon . . . . .	38,840	100	40	†	†	†	†	19
11	Châtel-St. Denis-Palézieux . . . . .	6,800	100	30,6	—	—	—	—	5
12	Montreux-Montbovon . . . . .	21,780	35	67,1	†	†	†	†	†
13	Vevey-Chamby . . . . .	8,700	60	50	2	128	2	88	3
14	Lausanne-Moudon (meist Straßenbahn) . . . . .	28,870	50	63	—	—	—	—	20
	Übertrag	348,718	—	—	58	40 436	93	4444	111

† Noch nicht festgelegt.

Baulinien.	Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.		Anzahl eigener Stationen resp. Haltestellen.
				Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.	
	km.	m.	‰		m.		m.	
Übertrag	348,718	—	—	58	40 436	93	4444	111
<i>Schmalspurbahnen</i> (mit Zahnstangenstrecke).								
15	Bex-Gryon-Villars:							
	⊕ Adhäsionsstrecken . . . . .	7,712	25	60	—	2	42	} 12
	* Zahnstangenstrecke . . . . .	4,850	80	200	1	177	33	
16	* Aigle-Leysin:							
	Adhäsionsstrecke . . . . .	2,019	30	99	—	—	—	} 6
	Zahnstangenstrecke . . . . .	4,863	80	230	3	222	97	
<i>Zahnradbahnen.</i>								
17	Jungfraubahn:							
	⊕⊕ Eigerletscher-Eigerwand . . .	2,132	100	250	1	1 988	—	2
<i>Seilbahnen.</i>								
18	* Vevey-Chardonne-Pélerin . . .	1,520	<sup>1</sup> 275	580	1	100	—	5
19	Geißbergbahn in Zürich . . . . .	0,304	<sup>1</sup> 150	326,7	—	—	45	4
<i>Tramways.</i>								
20	Tramways lausannois:							
	* Erweiterung des Netzes . . . .	0,865	20	12,7	—	—	—	—
	Übertrag	372,483	—	—	64	42 923	101	4661
								140

⊕ 1898 teilweise eröffnet.

\* 1900 eröffnet.

⊕⊕ 1899 teilweise eröffnet.

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

Baulinien.		Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.		Anzahl eigener Stationen resp. Haltestellen.
					Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.	
		km.	m.	‰		m.		m.	
	Übertrag	372,483	—	—	64	42 923	101	4661	140
21	Städtische Straßenbahn Zürich: * Erweiterung des Netzes . . . . .	3,650	20	55	—	—	—	—	—
22	Elektrische Straßenbahnen im Kanton Genf: ** Erweiterung des Netzes . . . . .	44,600	15	115,7	—	—	—	—	—
23	Tramway Freiburg: * Erweiterung des Netzes . . . . .	1,780	25	68,6	—	—	—	—	—
24	Basler Straßenbahnen: * Erweiterung des Netzes . . . . .	7,075	20	57,5	—	—	—	—	—
25	* Schwyz-Seewen . . . . .	1,875	35	60	—	—	—	—	—
26	Limmatthal-Straßenbahn: * Zürich-Dietikon . . . . .	8,845	40	35	—	—	—	—	—
	Schlieren-Weiningen . . . . .	3,155	25	52	—	—	1	63	—
27	Neuenburg-Vauseyon-Valaugin . . . . .	5,400	25	70	—	—	—	—	—
28	Zentrale Zürichbergbahn: Erweiterung des Netzes . . . . .	0,185	—	4,3	—	—	—	—	—
29	Schaffhausen-Neuhausen . . . . .	2,675	18	54	—	—	—	—	—
30	Berner Tramway: Muristraße-Breitenrain . . . . .	3,289	30	36,4	—	—	—	—	—
	Total	454,812	—	—	64	42 923	102	4724	140

\* 1900 eröffnet.    \*\* 1900 teilweise eröffnet.

Im Stadium der Projektgenehmigung befanden sich am Ende des Berichtsjahres folgende Linien:

Appenzellerbahn (Gübsenmoos-St. Gallen),  
 Seilbahn Kriens-Sonnenberg,  
 Aarau-Schöftland,  
 Dietikon-Bremgarten,  
 Samaden-Campocologno (Berninabahn).

Über die einzelnen Baulinien lassen wir einige kurze Bemerkungen folgen:

### Simplon-Durchstich.

*Projektstudien.* Über den Stand dieser Unternehmung, deren zweites Baujahr mit dem 30. September 1900 abgeschlossen hat, sind die von der Bahngesellschaft zu erstattenden Monats- und Quartalberichte, welche über den Gang der Bauarbeiten, geologische Erscheinungen, Arbeiterverhältnisse, Unfälle etc. ausführliche Mitteilungen enthalten, regelmäßig eingelangt und der italienischen Regierung, den subventionierenden Kantonen, sowie andern Interessenten mitgeteilt worden.

Wir glauben uns hier auf folgende summarische Notizen beschränken zu sollen:

Die Bauprojekte für die Anlagen und Einrichtungen im neuen Bahnhof Brig gelangen nur successive, d. h. im Verhältnis zum Fortschreiten der Stationsauffüllung, wozu bekanntlich das Ausbruchmaterial aus dem Tunnel verwendet wird, zur Vorlage. Der Gesamtplan für die Bahnhofanlage wurde im März, der definitive Geleiseplan im September genehmigt.

*Südliche Zufahrtslinie.* Die Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn unterbreitete im Februar der italienischen Regierung eine Tracévariante für die ihr konzedierte Bahnstrecke vom Süden des Tunnels bis zur Einfahrtsweiche der Station Iselle (Seite Brig), welche Variante eine Änderung der projektierten Lage der letztern Station bedingen würde. Infolge der Einwendungen, die von seiten der italienischen Mittelmeerbahn, welcher die Erstellung der Station Iselle obliegt, gegen diese Variante erhoben wurden, ist dieselbe von der italienischen Regierung nicht genehmigt worden.

Was die Linie Iselle-Domodossola anbelangt, so hat die italienische Regierung den Bau und Betrieb derselben (mit Ausnahme des Fahrdienstes) durch Vertrag vom 22. Mai 1900 der

Gesellschaft der Mittelmeerbahn übertragen. Die Bauarbeiten haben gegen Ende des letzten Sommers begonnen und sollen vertragsgemäß bis 1. Mai 1904, eventuell, d. h. im Falle der Simplontunnel vor diesem Termin fertig werden sollte, auch früher, vollendet sein.

Zur Besprechung der im internationalen Bahnhof Domodossola für die verschiedenen schweizerischen Dienstzweige (Zoll, Sanität, Post, Polizei etc.) zu treffenden Einrichtungen und benötigten Räumlichkeiten fand am 12. September in Domodossola eine Vorkonferenz von Abgeordneten der interessierten schweizerischen und italienischen Verwaltungen statt. Nach Anhörung und Prüfung der von den schweizerischen Delegierten gestellten Begehren wurde die Gesellschaft der italienischen Mittelmeerbahn beauftragt, einen den letztern möglichst Rechnung tragenden Plan aufzustellen, welcher sodann einer spätern Konferenz zur Genehmigung unterbreitet werden soll.

In der Konferenz vom 12. September wurde auch die Anlage und Verteilung der Zwischenstationen der Linie Iselle-Domodossola (Iselle, Varzo und Preglia) namentlich in Bezug auf den Betrieb dieser Linie besprochen. Die Direktion der Jura-Simplon-Bahn, welche den Fahrdienst bis Domodossola übernehmen wird, stellte im Interesse der Leistungsfähigkeit der Bahn einige Abänderungsvorschläge zu den vorgelegten Plänen, wie möglichst gleichmäßige Stationsabstände behufs Erleichterung der Kreuzungen etc., welche Vorschläge von den Abgeordneten der Mittelmeerbahn behufs näherer Prüfung entgegengenommen wurden.

**Tunnel.** Das von der Direktion der Jura-Simplon-Bahn vorgelegte Projekt für das Nordportal und die dortige Ventilationsanlage wurde auf Begehren des schweizerischen Militärdepartements umgearbeitet und konnte erst im Juni genehmigt werden. Da aber die Bundesversammlung in ihrer Sommersession den vom genannten Departement verlangten Kredit für die vorgesehenen Befestigungsanlagen verweigerte, so mußte das Projekt neuerdings modifiziert werden und der definitive Ausführungsplan wurde sodann im November nach eingeholter Zustimmung des Militärdepartements gutgeheißen.

Für die Ausweichung in der Mitte des Tunnels wurde die Bahngesellschaft zur rechtzeitigen Vorlage eines Projekts eingeladen.

**Bau.** Nördliche Zufahrtslinie. Die Rhonekorrektur ist vollendet. Die Auffüllung des neuen Bahnhofes Brig wird in

normalem Umfange gefördert. Außerdem ist hier zur Ausführung gekommen der Unterbau der Lokomotivremise, des Transit-Güterschuppens und der Drehscheibe.

*Südliche Zufahrtslinie.* Die Bauarbeiten auf der Strecke Tunnelausgang-Station Iselle sind von der Jura-Simplon-Bahn in Angriff genommen worden. Auf der Strecke Iselle-Domodossola hat die Gesellschaft der italienischen Mittelmeerbahn mit den wichtigsten Arbeiten, namentlich mit dem Ausbruch des Kehrtunnels der Cairasca, ebenfalls begonnen.

*Großer Tunnel.* Die Installationen sind an beiden Tunnelenden vervollständigt worden. Am Südportal ist die definitive Ventilation eingerichtet; auf der Nordseite ist das Ventilationsgebäude im Bau begriffen; die Lüftung wird hier durch eine Einrichtung gesichert, welche im Falle einer Unterbrechung der Wasserkraft als Reserveventilation dienen kann.

Der Fortschritt der eigentlichen Tunnelarbeiten war ein regelmäßiger und dem im Bauvertrag enthaltenen Programm entsprechender.

Am 31. Dezember 1899 war der Stand dieser Arbeiten folgender:

	Brig.	Iselle.	Total.
Sohlenstollen des Tunnels I . .	2300 m.	1566 m.	3866 m.
„ „ „ II . .	2063 „	1405 „	3468 „
Vollausbruch des Tunnels I . .	872 „	547 „	1419 „
Vollständige Ausmauerung des Tunnels I . . . . .	695 „	335 „	1030 „

Stand am 31. Dezember 1900:

Sohlenstollen des Tunnels I . .	4119 m.	3148 m.	7267 m.
„ „ „ II . .	4084 „	3150 „	7234 „
Vollausbruch des Tunnels I . .	3252 „	2350 „	5602 „
Vollständige Ausmauerung des Tunnels I . . . . .	2873 „	2020 „	4893 „

Der im Jahr 1900 erzielte Fortschritt des Sohlenstollens des Tunnels I beträgt demnach 3401 m., was bei 360 Arbeitstagen eine Durchschnittsleistung von 9,44 m. per Tag, gegen 3457 m. oder 9,60 m. per Tag im Jahr 1899 ergibt.

Die höchsten Tagesdurchschnitte betragen auf der Nordseite im Oktober 6,50 m., auf der Südseite im März 4,97 m.

Die Durchschnittszahl der per Tag beschäftigten Arbeiter betrug:

Im Januar 1900:	in Brig.	in Iselle.	Total.
Außerhalb des Tunnels . . . . .	774	341	1115
Im Tunnel . . . . .	1085	811	1896
Total	<u>1859</u>	<u>1152</u>	<u>3011</u>

Im Dezember 1900:			
Außerhalb des Tunnels . . . . .	542	710	1252
Im Tunnel . . . . .	1439	1224	2663
Total	<u>1981</u>	<u>1934</u>	<u>3915</u>

Die Bauausgaben für den Tunnel samt Zufahrtslinien, d. h. für die Strecke Brig-Iselle, betragen bis Ende des ersten Baujahres (30. September 1899) in abgerundeter Summe Fr. 7,600,000, bis Ende des zweiten Baujahres (30. September 1900) Fr. 18,000,000.

\* \* \*

Auf der direkten Linie Bern-Neuenburg wurden die Bauarbeiten so weit gefördert, daß dieselben, abgesehen von den beidseitigen Anschlüssen an die Bahnhöfe Bern und Neuenburg, im nächsten Frühjahr vollendet werden können.

Die Verhandlungen über die Einführung der Linie in den Bahnhof Neuenburg sind indessen noch nicht zum Abschluß gelangt, während die Ausführung des seit 25. Juni 1900 genehmigten Projektes für die Erweiterung des Bahnhofes Bern aus den im folgenden Kapitel „Bahnhöfe“ zu erörternden Gründen bis jetzt unterblieben ist.

Die im Vorjahre in Angriff genommenen normalspurigen Nebenbahnen Üriikon-Hinwil-Bauma, Pruntrut-Bonfol, Spiez-Frutigen und Bern-Pfandersmatt (I. Sektion der Gürbenthalbahn) gehen ebenfalls ihrer Vollendung entgegen und werden voraussichtlich in der ersten Hälfte des laufenden Jahres dem Betrieb übergeben werden können. Bei der Gürbenthalbahn, die, wie die Bern-Neuenburg-Bahn, bei Weyermannshaus an die Centralbahn anschließt, ist immerhin die Frage der Einmündung in den Personenbahnhof Bern noch pendent.

Für die Einmündung der Üriikon-Bauma-Bahn in die Station Bauma der Tößthalbahn wurde nach längeren Unterhandlungen

ein Projekt für eine Kopfstation genehmigt, wodurch die zuerst projektierte, von der Tößthalbahn aber beanstandete Durchschneidung der Stationsgeleise und damit das Überschreiten der Geleise durch die Reisenden der neuen Bahn vermieden wird.

Die neu hinzugekommenen normalspurigen Nebenbahnen Erlenbach-Zweisimmen und Vevey-Chevbres wurden in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres in Angriff genommen.

Auf der Schmalspurbahn Thusis-St. Moritz (Albulabahn) war am Ende des Jahres die Strecke von Thusis bis Bevers in Ausführung begriffen. Bezüglich der Genehmigung der allgemeinen Bauvorlagen ist zur Zeit nur noch die im Engadin gelegene Strecke pendent.

Im 5866 m. langen Albulatunnel war der Stand der Arbeiten am 31. Dezember 1900 folgender:

	Richtstollen.	Fertiger Tunnel.
Nordseite . . . . .	1205 m.	825 m.
Südseite . . . . .	640 „	272 „
Total	<u>1845 m.</u>	<u>1097 m.</u>

Verglichen mit dem Stand auf Ende 1899 ergeben sich für das Jahr 1900 folgende Fortschritte:

	Richtstollen.	Fertiger Tunnel.
Nordseite . . . . .	541 m.	535 m.
Südseite . . . . .	531 „	172 „
Total	<u>1072 m.</u>	<u>707 m.</u>

Auf der Nordseite ist der Fortschritt infolge ungünstiger Gesteinsverhältnisse und außerordentlich starken Wasserandranges nicht befriedigend. Von Anfang Oktober bis Ende Dezember wurde hier der Richtstollen nur um 8 m. vorgetrieben (2,67 m. per Monat) und es stehen die Arbeiten auf dieser Seite gegenüber dem Bauprogramm um einen Kilometer zurück, während letzteres auf der Südseite nahezu eingehalten werden konnte. Mit der Maschinenbohrung wurde hier am 17. Oktober 1900 begonnen und es ist der Fortschritt, seitdem sich der Stollen im Granit befindet, ein unerwartet günstiger.

Auf der Schmalspurbahn Reichenau-Ilanz wurde gegen Ende des Berichtsjahres mit den Unterbauarbeiten begonnen.

Von der elektrischen Schmalspurbahn Châtel-Bulle-Montbovon, die seit Ende des Vorjahres im obern Teil der Strecke Bulle-Montbovon in Ausführung begriffen ist, wurden am 9. Oktober die Bauvorlagen für zwei weitere Lose genehmigt, das eine anschließend an das untere Ende der Baustrecke, das andere von Châtel St-Denis ausgehend. Ferner wurde, nachdem sich die Châtel-Bulle-Montbovon-Bahn mit der Montreux-Montbovon-Bahn verständigt hatte, das Projekt für den Gemeinschaftsbahnhof Montbovon definitiv erledigt. Gemäß der bezüglichen Vereinbarung vom 2. März 1900 wird die Endstrecke Montbovon-Kantonsgrenze von der Montreux-Montbovon-Bahn, als Inhaberin der Konzession für die Fortsetzung nach Zweisimmen, gebaut werden.

Die am Anfang des Berichtsjahres in Angriff genommene elektrische Schmalspurbahn Châtel St-Denis-Palézieux wird nächstens eröffnet werden können.

Von der elektrischen Schmalspurbahn Montreux-Montbovon wurde der Finanzausweis für die Strecke Montreux-les Avants geleistet und sodann der Bau dieser bis an den Jaman-Tunnel reichenden Strecke begonnen.

Die Verwaltungen der drei letztgenannten Bahnen wurden hierseits veranlaßt, sich über gleichartige elektrische Anlagen (Art und Spannung des Arbeitsstromes in der Kontaktleitung), sowie über einheitliche Normen bezüglich der Bremsen und Kupplungen der Wagen zu verständigen, um seiner Zeit einen durchgehenden Betrieb von Zweisimmen über Montbovon nach Montreux einerseits und nach Bulle und Palézieux andererseits zu ermöglichen.

Die elektrische Schmalspurbahn Vevey-Chamby, deren Bauprojekt am 23. November 1900 genehmigt wurde, ist eine Zweiglinie der Montreux-Montbovon-Bahn und wird voraussichtlich von letzterer betrieben werden. Die bei der Konzessionserteilung offen gelassene Frage, wo der Anschluß an die Montreux-Montbovon-Bahn zu bewerkstelligen sei, wurde nach längeren Unterhandlungen gegenüber dem namentlich von der Montreux-Montbovon-Bahn gestellten Begehren, die tiefer gelegene Station Fontanivant als Anschlußpunkt zu wählen, in Übereinstimmung mit den Voten der Kantonsregierung zu gunsten von Chamby entschieden, in der Meinung, daß dadurch für den Verkehr zwischen Vivis und dem freiburgischen und bernischen Oberland die wirtschaftlich und technisch günstigste Verbindung geschaffen werde.

Von der elektrischen Schmalspurbahn Bex-Gryon-Villars wurde am 4. Juni 1900 die Zahnstangenstrecke Béviex-Gryon (II. Sektion) in Betrieb gesetzt. Im Bau ist jetzt nur noch die Straßenbahnstrecke Gryon-Villars, deren Bauprojekt im Berichtsjahr genehmigt wurde.

Die elektrische Schmalspurbahn Aigle-Leysin konnte dagegen fertig erstellt werden; die Eröffnung der Tramwaystrecke Aigle-Grand Hôtel erfolgte am 4. Mai, diejenige der Zahnstangenstrecke Grande Eau-Leysin am 6. November.

An der Jungfraubahn wurden die Tunnelarbeiten oberhalb der ersten Tunnelstation Rotstock fortgesetzt.

Die im vorjährigen Bericht erwähnte Seilbahn Vevey-Chardonne-Pélerin konnte am 24. Juli dem Betrieb übergeben werden. Die neu in Angriff genommene Seilbahn am Geißberg in Zürich wird einspurig mit automatischer Ausweichung erstellt und soll elektrisch betrieben werden.

Die im Berichtsjahre ausgeführten beziehungsweise im Bau befindlichen Tramwaylinien sind wiederum ausschließlich meterspurige elektrische Bahnen mit oberirdischer Stromzuführung. Der im vorjährigen Bericht erwähnte Umbau der zürcherischen Pferdebahn auf Meterspur und elektrischen Betrieb wurde vollendet; am 25. Oktober erfolgte die definitive Eröffnung des elektrischen Betriebes, nachdem der Pferdebetrieb streckenweise und successive durch den elektrischen Betrieb ersetzt worden war. Am 1. September wurde ferner die auf Meterspur und elektrischen Betrieb umgebaute Strecke Eichhof-Kriens der von der Trambahn Luzern beziehungsweise der Stadt Luzern zurückgekauften Kriens-Luzern-Bahn in Betrieb gesetzt. Der Gütertransport zwischen Kriens und dem Güterbahnhof Luzern wird jedoch in bisheriger Weise, d. h. auf der beibehaltenen normalspurigen Geleiseverbindung mittelst Dampflokomotiven bewerkstelligt. In Genf ist auf Ende des Berichtsjahres der Ankauf der Linien der Genfer Schmalspurbahnen sowie der „Compagnie générale des tramways suisses“ durch die „Société genevoise de tramways électriques“ perfekt geworden. Die von der neuen Gesellschaft erworbenen Linien sollen nun für elektrischen Betrieb beziehungsweise auf Meterspur umgebaut werden.

Die in den Bauplänen der Limmatthal-Straßenbahn vorgesehenen Niveaureuzungen mit den Nordostbahnlinien Altstetten-Zug bei Altstetten und Aarau-Zürich in der Station Schlieren

wurden gemäß der in früheren Berichten erwähnten Praxis nur unter der Bedingung gestattet, daß diese Niveaureuzungen von besetzten Tramwaywagen nicht befahren werden dürfen.

Wir erwähnen an dieser Stelle noch die auf der Berner Oberland-Bahn vor der Station Lauterbrunnen zur Ausführung gelangte Tracéverlegung, wodurch die dortige Steigung von 12 % auf 9 % reduziert wurde.

Die Arbeiten für die Verlegung der Elsässerlinie bei Basel und die Erstellung der neuen Güterstation St. Johann daselbst gehen ihrer Vollendung entgegen.

Wie wir im letztjährigen Bericht erörtert haben, wurde am 17. November 1899 zwischen der Appenzellerbahn und den Vertretern der Bodensee-Toggenburger-Bahn ein Vertrag abgeschlossen, gemäß welchem das Gesuch der Appenzellerbahn um Erteilung der Baubewilligung für ihre Anschlußlinie Günsenmoos-St. Gallen vorläufig und zwar bis zur Entscheidung über die Rickenbahnfrage, resp. bis spätestens 31. Juli 1900, zurückgezogen wurde, während der Kanton St. Gallen und die Gemeinden St. Gallen und Herisau die Garantie übernahmen, daß der Bahnverwaltung der daherige Zinsenausfall des Obligationenkapitals und — für den Fall, als die Normalbahn gebaut wird und die Appenzellerbahn die Schmalspurbahn St. Gallen-Herisau nicht erstellt — die Kursverluste und die Kosten für Pläne und für die Finanzierung etc. vergütet werden. Nach Ablauf der oben erwähnten Frist erneuerte die Appenzellerbahn auf 1. August 1900 ihr Gesuch um Erteilung der Baubewilligung, worauf die schon vorher begonnenen Unterhandlungen fortgesetzt wurden, um eine Verlängerung des Stundungsvertrages herbeizuführen. Eine bezügliche Verständigung konnte indessen bis jetzt nicht erzielt werden.

\* \* \*

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

	Eröffnungsdatum.
1. Aigle-Leysin :	
a. I. Sektion: Aigle (Bahnhof J.-S.)-Grand Hôtel (Tramway) . . . . .	4. Mai :
b. II. Sektion: Grande Eau-Leysin (Zahnstangenstrecke) . . . . .	6. November

	Eröffnungsdatum.
2. Basler Straßenbahnen :	
<i>a.</i> Barfüßerplatz-Austraße-Allschwilerstraße	1. Juni
<i>b.</i> Totentanz-Landesgrenze gegen St. Ludwig	30. Juni
<i>c.</i> Äschenplatz-Güterstraße . . . . .	2. August
<i>d.</i> Totentanz-Marktgasse . . . . .	1. September
3. Bévieux-Gryon (Zahnstangenstrecke) . .	4. Juni
4. Tramway Freiburg :	
Bahnhof J.-S. - Beauregard . . . . .	} 14. Juni
"          " - Pérolles . . . . .	
5. Tramways lausannois :	
Place des Halles-Hôtel de ville in Lutry (ohne Kollaudation und vorherige Be- willigung) . . . . .	7. Juni.
6. Drahtseilbahn Vevey-Chardonne-Pélerin .	24. Juli
7. Tramways électriques Genève :	
<i>a.</i> Rondpoint de la Jonction-Parc des Eaux- Vives . . . . .	7. August
<i>b.</i> Linie Nr. 1: Carouge-Sécheron . . . . .	} 7. November
<i>c.</i> " Nr. 3: Parc Plantamour-Boulevard du Théâtre . . . . .	
8. Elektrische Straßenbahn Schwyz-Seewen .	6. Oktober
9. Städtische Straßenbahn Zürich :	
<i>a.</i> Bahnübergang Enge-Utohrücke . . . .	6. Oktober
<i>b.</i> Stockgasse-Morgenthal in Wollishofen .	25. Oktober
<i>c.</i> Friedhof Sihlfeld-Letzigraben . . . .	20. Dezember
10. Limmthal-Straßenbahn :	
Zürich-Dietikon . . . . .	20. Dezember

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt circa 48 km.

### Bahnhöfe und Stationen.

**Bahnhof Zürich.** Das im vorjährigen Bericht erörterte Begehren des Stadtrates Zürich betreffend Hochlegung des Hauptbahnhofes behufs Durchführung der Straßenverbindungen auf beiden Sihlfnern wurde im Sinne unserer dortigen Ausführungen durch unsern Beschluß vom 2. März 1900 dahin erledigt, daß von einer solchen Hochlegung zur Zeit abzusehen sei. Die Bahn-

verwaltung wurde dabei eingeladen, das Aufnahmsgebäude an seiner jetzigen Stelle im Sinne des Projektes vom 12. November 1897 auszubauen und überdies, gestützt auf die damals schon bestehende Vereinbarung mit der Postverwaltung, auf der Nordseite des Gebäudes ein Bahnpostgebäude zu erstellen. Letzteres wurde hierauf begonnen und im Rohbau nahezu vollendet. Außerdem wurden noch einige Ergänzungen an den Geleiseanlagen und der neuen Lokomotivremise ausgeführt, so daß nunmehr die I. Bauperiode als nahezu abgeschlossen betrachtet werden kann.

In Sachen des vor den eidgenössischen Räten schwebenden Rekurses der Nordostbahngesellschaft gegen die auferlegte Verpflichtung zum Neubau ihrer Hauptreparaturwerkstätten in Dietikon fanden in der ersten Hälfte des Berichtsjahres weitere Verhandlungen mit der Bahnverwaltung statt. Diese führten im Juni zu einem Vergleich zwischen der N. O. B. und dem Eisenbahndepartement, wonach erstere ihren Rekurs zurückzieht und die Werkstätten statt in Dietikon auf dem seiner Zeit zu Bahnzwecken erworbenen Gebiet längs der Bahnstrecke Zürich-Altstetten erstellen wird. Diesem Vergleich, in welchem auch vermögensrechtliche Beziehungen zwischen dem Bund als Rückkäufer der N. O. B. und der Bahngesellschaft geordnet werden, erteilten wir mit Rücksicht darauf, daß durch denselben die schwebende Frage zu einer Lösung gebracht wird, welche für die Werkstätten selbst günstiger erscheint, als sie bei der Anlage in Dietikon geworden wäre, am 26. Juni die Genehmigung.

Da über dieses Abkommen die kantonalen und lokalen Behörden nicht angehört wurden, so glaubte die Regierung von Zürich hierin eine Verletzung des Art. 14 des Eisenbahngesetzes zu erblicken und reichte unterm 5./6. Dezember im Verein mit dem Stadtrat Zürich eine Rekursbeschwerde an die Bundesversammlung ein. Die Beantwortung dieses Rekurses ist in Arbeit.

In Bezug auf den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Bereich der Stadt Zürich behufs Beseitigung der bestehenden Niveauübergänge wurde durch den oben erwähnten Bundesratsbeschluß vom 2. März folgendes bestimmt:

Gegenüber den Projekten für Tieferlegung der Bahn wird grundsätzlich die Hochlegung angenommen.

Die Bahnverwaltung wird eingeladen, innert zwei Monaten ein detailliertes Bauprojekt für den Umbau der Strecke von der Abzweigung im Personenbahnhof bis zum Sihlhölzli im Sinne des Projektes vom 23. Februar 1897 vorzulegen und nach erfolgter

Genehmigung unter der Voraussetzung, daß die Stadt an die Kosten der Strecke Wiedikon-Sihlhölzli einen angemessenen Beitrag zu leisten verspricht, den Bau auszuführen.

Innert der gleichen Frist hat die Bahnverwaltung die vom Departement zuletzt mit Schreiben vom 17. August 1899 verlangten vergleichenden Studien über den Umbau der Strecke Sihlhölzli-Wollishofen einzureichen, und es wird der Entscheid über die Gestaltung dieser Strecke bis dahin ausgesetzt.

Letztern Vorbehalt haben wir, in Erledigung eines bezüglichen Wiedererwägungsgesuches der Nordostbahn, mit Beschluß vom 17. Juli, unter neuer Fristansetzung bestätigt, und es erfolgte dann die Einreichung der vergleichenden Studien über die Umgestaltung der Strecke Sihlhölzli-Wollishofen am 2. November 1900, während das Bauprojekt der Strecke Bahnhof-Sihlhölzli schon unterm 30. April vorgelegt worden war. Die Genehmigung dieses letztern Projektes konnte indessen mangels der Vernehmlassung der Kantonsregierung, beziehungsweise einer Erklärung der Stadt Zürich über ihre Beteiligung an den Baukosten, bis jetzt nicht stattfinden, so daß nun die beiden Vorlagen gleichzeitig bei der Regierung in Behandlung sind. Die weitem diesbezüglichen Verhandlungen fallen in das Jahr 1901.

Centralbahnhof Basel. Dem im letztjährigen Bericht besprochenen Umbauprojekt des Personenbahnhofes, vom 15. Juli 1899, mit Tieferlegung des Bahnplanums um 2,70 m., wurde unterm 16. März 1900 die bundesrätliche Genehmigung erteilt. Dabei wurde im allgemeinen an den frühern Bundesratsbeschlüssen, vom 25. Januar 1898 und 24. Januar 1899, festgehalten und es mußten daher verschiedene damit in Kollision tretende Begehren der Kantonsregierung unberücksichtigt bleiben, während der Entscheid über einige andere Postulate noch ausgestellt, beziehungsweise von weitem Studien abhängig gemacht wurde. Wir erwähnen diesbezüglich die Begehren betreffend die Umgestaltung des Aufnahmegebäudes, die Erstellung des Eilgutgebäudes der Elsaß-Lothringen-Bahn à niveau der Bahnhofstraße, die Erstellung einer Passerelle behufs besserer Verbindung des Gundoldingerquartiers mit dem Bahnhofplatz, in Verlängerung der Frobenstraße und den Anschluß der Überführung der Bruderholzstraße an die Nauenstraße. Der letztgenannte Punkt wurde durch Bundesratsbeschluß vom 24. Juli dahin erledigt, daß auf das Gesuch der Regierung vom 21. Februar 1900, einen Entscheid über die zukünftige Überführung der Bruderholzstraße und die

daherige Kostenbeteiligung der Centralbahn zu treffen, nicht einzutreten sei. Ferner wurde das Wiedererwägungsgesuch der Regierung betreffend die Unterdrückung der Passerelle in der Solothurnerstraße abschlägig beschieden. Die im gleichen Beschluß von der Bahn verlangten Pläne über die Frobenpasserelle und die Eilgutanlage der Elsaß-Lothringen-Bahn gelangten am 20./27. November zur Vorlage und wurden durch unsern Beschluß vom 15. Februar 1901 abhin erledigt. Laut diesem Beschluß wird die von der Baslerbevölkerung mit besonderem Nachdruck verlangte Frobenpasserelle zugestanden, ebenso eine auf Kosten der Stadt zu erstellende, von der Regierung seit der Genehmigung des Umbauprojektes verlangte Passerelle, ungefähr an der Stelle der aufgehobenen Güterstraße. Dagegen wird auf die Projektstudien für die Eilgutanlage der Elsaß-Lothringen-Bahn à niveau der Bahnhofstraße nicht eingetreten; diese Anlage soll vielmehr im Sinne des genehmigten Bahnhofplanes im Niveau des Bahnplanums erstellt werden.

Um den bestehenden Bahnhof auf sein künftiges Niveau zu vertiefen, soll, nach dem am 1. November genehmigten Bauprogramm, auf dem Terrain des verlegten Güterbahnhofes und der südlichen Bahnhofserweiterung ein provisorischer Personenbahnhof mit Hauptzugang von der Güterstraße her erstellt werden. Die bezüglichen Erdarbeiten sind im Gange; ferner wurde im Laufe des Berichtsjahres die Tieferlegung des Planums für die neue Depotanlage längs der Nauenstraße durchgeführt. Mit Rücksicht auf die im Frühjahr auf der Schützenmatte zu eröffnende Gewerbeausstellung soll ein erstes Provisorium dadurch geschaffen werden, daß die verlegte Elsässerlinie noch in den alten Personenbahnhof eingeführt wird, um das Terrain der jetzigen Elsässerlinie mit dem Birsigviadukt vor dem erwähnten Termin der Regierung zur Verfügung stellen zu können.

Auf dem Güterbahnhof Wolf wurden die Bauarbeiten eifrig gefördert und es konnten die neuen Güterhallen daselbst am 20. August in Betrieb gesetzt werden.

In Bezug auf die Anlage des Rohmaterialienbahnhofes kam unterm 2. Juni zwischen der Centralbahn und der Regierung des Kantons Basel-Stadt ein Vertrag zu stande, dessen grundlegende Bestimmungen in der am 4. November 1899 in Basel abgehaltenen Konferenz vereinbart worden waren. Nach diesem Vertrag übernimmt der Kanton die Erstellung und den Betrieb von öffentlichen Rohmateriallagerplätzen auf dem Dreispitz, sowie

die Anlage eines Verbindungsgeleises zwischen dieser Anlage und dem Wolfbahnhof. Die Centralbahn leistet an die Kosten dieses cirka 1 km. langen Verbindungsgeleises einen einmaligen Beitrag von Fr. 100,000 und verpflichtet sich zum unentgeltlichen Transport der Wagen zwischen dem Güterbahnhof und den Abstellgleisen am Eingang der Lagerplätze. Der bezüglichen Vorlage (Vertrag und Baupläne des Verbindungsgeleises) erteilten wir am 13. Juli die Genehmigung.

Was die Anstände betreffend die Verlegung des schweizerischen Entrepots anbelangt, so bemerken wir, unter Hinweis auf unsere vorjährigen diesbezüglichen Ausführungen, daß wir uns unterm 30. Januar 1900 bereit erklärten, der Centralbahn die Mehrkosten, welche die von der Basler Handelskammer, beziehungsweise der schweizerischen Zollverwaltung, verlangte Erweiterung dieses Gebäudes nach sich ziehen, auf den Zeitpunkt des Überganges der Centralbahn an den Bund und nach erfolgter Prüfung der Baurechnung zu vergüten. Das bezügliche mit der Zollverwaltung vereinbarte Ausführungsprojekt wurde am 6. Juli genehmigt.

Die im vorjährigen Bericht erwähnten Verhandlungen bezüglich der Erstellung einer deutschen Zollniederlage, für welche der nötige Platz reserviert worden ist, konnten auch im Berichtsjahr nicht zum Abschluß gebracht werden.

Badischer Bahnhof Basel. Wir erinnern daran, daß unterm 9. Januar 1900 einem Expropriationsplan für den Umbau des Rangier- und Güterbahnhofes die Genehmigung erteilt worden ist, wobei die Bahndirektion eingeladen wurde, die Verhandlungen über das Gesamtumbauprojekt nach Möglichkeit zu fördern. Die Frage der Verlegung des Personenbahnhofes mußte damals noch offen gelassen werden, weil diese Verlegung seitens der Bahnverwaltung von einer Kostenbeteiligung der Stadt Basel abhängig gemacht wurde. Die daherigen Unterhandlungen zwischen der Bahndirektion und der Kantonsregierung führten zum Abschluß eines Vertrages, der, samt dem zugehörigen generellen Situationsplan, von der Regierung des Kantons Basel-Stadt mit Schreiben vom 9. Juni zur Genehmigung vorgelegt wurde. Die Grundzüge dieser Vereinbarung sind folgende:

Der Personenbahnhof wird um cirka 650 m. stadtauswärts in die Verlängerung der Axe der Rheinbrücke der Verbindungsbahn verlegt und als hochliegender Durchgangsbahnhof erstellt. Sämtliche Quorstraßen werden unterführt.

Der Güterbahnhof kommt stadtseits des Personenbahnhofes, von diesem durch die Schwarzwaldallee getrennt, auf gleiche Höhe mit den anstoßenden Straßen zu liegen.

Der auf der andern Seite der „Wiese“, ebenfalls stadtseits der Hauptlinie projektierte Rangierbahnhof steht mit dem Personen- und Güterbahnhof in direkter Geleiseverbindung.

Das jetzige Bahnhofareal mit Einschluß sämtlicher Gebäude erwirbt der Kanton um die Summe von cirka 4 Millionen Franken; außerdem leistet derselbe als Subvention für die Verlegung des Personenbahnhofes einen Beitrag von Fr. 2,000,000. Mit den Bauten soll anfangs des Jahres 1901 begonnen werden und die Eröffnung des neuen Bahnhofes wird, außergewöhnliche Verhältnisse vorbehalten, auf das Frühjahr 1905 vorgesehen.

Obiger Vorlage wurde unterm 15. September die Genehmigung erteilt, in der Meinung, daß den schweizerischen Behörden noch die Ausführungspläne zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen seien, und daß sich die badischen Staatseisenbahnen mit der schweizerischen Centralbahn über die Veränderung der Anschlußverhältnisse der Basler Verbindungsbahn direkt verständigen werden.

Bahnhof Bern. Im vorjährigen Bericht haben wir das von der Centralbahn am 1. Dezember 1899 eingereichte Projekt für die Einmündung der Bern-Neuenburg-Bahn in den Bahnhof Bern kurz skizziert und dabei bemerkt, daß die Bern-Neuenburg-Bahn gegen dieses Projekt Einsprache erhoben und die Intervention des Bundesrates im Sinne von Art. 30 des Eisenbahngesetzes angerufen habe. Nach vergeblichen Versuchen, zwischen den beiden Bahngesellschaften eine Verständigung herbeizuführen, wurde das erwähnte Interventionsgesuch mit Bundesratsbeschuß vom 16. März dahin erledigt, daß die Centralbahn eingeladen wurde, ein etwas reduziertes Projekt nebst detailliertem Kostenvoranschlag und Bauprogramm zur Genehmigung einzureichen. Für diesen Beschuß waren die Erwägungen maßgebend, daß die gegenwärtigen Anlagen des Bahnhofes Bern an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind und einer baldigen Erweiterung namentlich in Bezug auf eine bessere Manövrierfähigkeit und Schaffung einer genügenden Anzahl von Auf- und Rückstellgleisen bedürfen, daß für diesen Umbau hauptsächlich das Areal des jetzigen Güterrangierbahnhofes in Aussicht zu nehmen ist, welches Areal aber erst nach Verlegung des Rangierbahnhofes nach Weyermannshaus verfügbar wird, und daß es unter solchen

Umständen notwendig ist, für den Zeitpunkt der Eröffnung der Bern-Neuenburg-Bahn auf eine teilweise Erweiterung der Bahnhofsanlagen zum Zwecke der ungehinderten Einführung dieser Linie Bedacht zu nehmen.

In Bezug auf die Tragung der Baukosten behielten wir uns vor, sofern eine Verständigung zwischen den beiden Bahnverwaltungen nicht möglich sein sollte, der Regelung der bezüglichen Streitigkeit durch die kompetente Behörde vorgängig, die Frage einer angemessenen Kautionsleistung durch die Bern-Neuenburg-Bahn näher zu prüfen und darüber eventuell noch vor dem Beginn der Arbeiten zu entscheiden.

Die Centralbahn wurde ferner eingeladen, auf die beförderliche Verlegung des Rangierbahnhofes nach Weyermannshaus Bedacht zu nehmen und dafür ein definitives Projekt vorzulegen.

Die Einreichung des Ausführungsprojektes für die Einführung der Bern-Neuenburg-Bahn erfolgte am 6. April. Dasselbe sieht, gemäß dem erwähnten Beschluß, einen mit dem Personentunnel direkt verbundenen neuen Perron vor, ferner zwei durchgehende Perrongeise und ein neues durchgehendes äußeres Dienstgeise, sowie neue Aufstellgeise westlich der verlängerten Schanzenstraßenbrücke und längs der verlegten Stadtbachstraße. Der Kostenvoranschlag beträgt Fr. 753,000 exklusive Expropriation.

Diesem Projekt erteilten wir am 25. Juni die Genehmigung. Dabei wurde die Bern-Neuenburg-Bahn angehalten, der Centralbahn für die Durchführung der Erweiterungsbauten rechtzeitig eine dem Betrag des Kostenvoranschlages gleichkommende Kautionsleistung zu leisten und überdies die Kosten der Expropriation vorzuschießen, beides in der Meinung, daß dadurch dem Entsch eid der kompetenten Behörde über die schließliche Tragung der Erweiterungskosten in keiner Weise vorgegriffen sein soll.

Die Centralbahn wurde verpflichtet, die Erweiterungsbauten beförderlich auszuführen und für den Fall, daß dieselben auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Bern-Neuenburg-Bahn nicht vollendet sein sollten, für eine provisorische Einführung der Züge dieser Bahn zu sorgen.

Ein hierauf eingelangtes Gesuch der Bern-Neuenburg-Bahn um Reduktion der ihr auferlegten Kautionsleistung haben wir am 3. August abgewiesen. Seither hat nun die Bern-Neuenburg-Bahn diese Kautionsleistung nicht leisten können, und es sind daher die Erweiterungsbauten noch nicht begonnen worden. Da deren Beginn aber dringlich ist, hat das Departement eine Vermittlung zwischen

den Beteiligten herbeigeführt, die den Gegenstand des Bundesratsbeschlusses vom 15. Februar abhin bildet, also nicht mehr ins Berichtsjahr fällt.

Wir erwähnen noch, daß die Kantonsregierung in ihrer Vernehmlassung über das definitive Umbauprojekt ein Begehren der Stadt Bern unterstützte, dahingehend, es möchten zur Verbindung des Stadtbachquartiers mit der Laupenstraße zwei Fußgängerpasserellen erstellt werden. Diese nach unserer Ansicht mit der Einführung der Bern-Neuenburg-Bahn in keinem direkten Zusammenhang stehende Frage wird besonders behandelt.

**Bahnhof Biel.** Das mit Schreiben vom 30. Dezember 1899 von der Jura-Simplon-Bahn verlangte Gesamtumbauprojekt ist noch ausstehend. Dagegen hat uns die genannte Bahnverwaltung mit Schreiben vom 28. Juni nach wiederholten Mahnungen, ein generelles Projekt für einen in den „Brühlmatten“, östlich des bestehenden Bahnhofes zu erstellenden neuen Güter- und Rangierbahnhof mit Lokomotivdepot zur Genehmigung vorgelegt. Die bezügliche Vernehmlassung der Kantonsregierung vom 14. November, sowie die anlässlich der Planaufgabe seitens einiger Expropriaten erhobenen Einsprachen wurden der Bahnverwaltung zur Rückäußerung zugestellt.

**Bahnhof La Chaux-de-Fonds.** Wie schon im vorjährigen Bericht erwähnt, ist aus den langjährigen Studien und Verhandlungen über den Umbau dieses Bahnhofes auf Anfang des Berichtsjahres (9. Januar 1900) ein definitives Ausführungsprojekt hervorgegangen. Dasselbe wurde von der Regierung des Kantons Neuenburg mit Schreiben vom 22. Februar eingereicht und erhielt am 13. März die bundesrätliche Genehmigung.

Nach diesem Projekt soll die gegenwärtig am Fuß von beidseitigen starken Bahngefällen gelegene, sehr kurze Plattform des Bahnhofes mittelst Höherlegung desselben um 2,50 m bedeutend verlängert werden. Gleichzeitig wird derselbe gegen Norden und Süden wesentlich verbreitert, um den nötigen Raum für eine rationelle und genügende Erweiterung sämtlicher Bahnhofteile zu gewinnen. Westlich des bestehenden, als Dienstgebäude zu verwendenden Aufnahmsgebäudes wird auf dem Niveau des bisherigen Bahnhofplatzes ein neues Bahnhofgebäude erstellt, das mit den höher gelegenen drei Perrons an deren westlichem Ende durch einen 8 m weiten Personentunnel verbunden wird. Ein zweiter am östlichen Ende der Perrons vorgesehener Tunnel mit Aufzügen wird den Verkehr des Gepäckes, der Post und

des Eilgutes vermitteln. Für den Güterbahnhof sind gegenüber dem jetzigen Bestand bedeutend erweiterte Anlagen mit drei eigenen Zufahrtsstraßen vorgesehen. Die neuen Depotalagen kommen auf das Areal der bisherigen Werkstätten zu stehen und diese letztern werden weiter gegen Locle versetzt. Zur Verbindung der rechts und links der Bahn gelegenen Quartiere ist am östlichen Bahnhofende eine Straßendurchfahrt und quer über den Güterbahnhof eine Straßenüberfahrt projektiert.

Das anlässlich der Projektgenehmigung einverlangte Bauprogramm sieht eine successive Ausführung der verschiedenen Bauten in 5 Perioden vor, deren erste am Ende des Berichtsjahres abgeschlossen war. Der ganze Umbau soll bis 1. Mai 1905 vollendet sein.

Bahnhof Lausanne. Nach dem am 5. Januar 1899 von der Jura-Simplon-Bahn vorgelegten Umbauprojekt, das infolge längerer Verhandlungen erst unterm 9. März erledigt werden konnte, bleibt der Bahnhof Lausanne an seiner jetzigen Stelle und soll dort, soweit es die schwierigen Terrainverhältnisse gestatten, verbreitert und an beiden Enden verlängert werden. Im Personenbahnhof sind 4 Perrons projektiert, die durch zwei Personentunnels für getrennten Ein- und Ausgang der Reisenden mit einander verbunden werden. Die Geleiseanlagen sind für doppelspurigen Betrieb sämtlicher in den Bahnhof einmündenden Linien eingerichtet. Das gegenwärtige Aufnahmsgebäude wird provisorisch beibehalten und nur durch einen größeren Anbau für neue Wartesäle erweitert, welcher Anbau einen Teil des künftigen neuen Aufnahmsgebäudes bilden soll. Der neue Güterbahnhof zerfällt in drei Teile; der erste Teil bleibt in Verbindung mit den Eilgutanlagen an jetziger Stelle, zwischen dem Aufnahmsgebäude und der Straße nach Ouchy und wird daselbst thunlichst ausgebaut; die beiden anderen Teile, je für den Vieh- und den Rohmaterialienverkehr sollen jenseits der Straße nach Ouchy links und rechts der Bahn angelegt werden.

Eine derartige Erweiterung des Güterbahnhofes wurde von den kantonalen und lokalen Behörden als ganz unzulänglich bezeichnet; sie verlangten, daß dieser Bahnhofteil, abgesehen von denjenigen Güteranlagen, die vom Personenbahnhof nicht getrennt werden können, in das Flonthal verlegt und daselbst mit dem bestehenden Bahnhof der Lausanne-Ouchy-Bahn vereinigt werde. Mit diesem Standpunkte konnten wir uns grundsätzlich einverstanden erklären, und es wurde daher das Umbauprojekt

hinsichtlich der Güterbahnhofanlagen nur in der Meinung genehmigt, daß die Bahnverwaltung im Sinne des Begehrens der Kantonsregierung auf eine Verlegung des Güterbahnhofes (P. V.) Bedacht zu nehmen und die bezüglichen Studien zur weitem Beschlußfassung vorzulegen habe.

Nach erfolgter Genehmigung des Umbauprojektes wurden die Unterbauarbeiten in Angriff genommen und zwar zunächst die hohen und langen Stützmauern längs des südlichen Randes des Personenbahnhofes.

Bahnhof Örlikon. Mit der Ausführung des unterm 11. Dezember 1899 genehmigten Umbauprojektes ist noch nicht begonnen worden. Die Nordostbahn hielt es für geboten, zunächst ein die Genehmigungsvorbehalte berücksichtigendes definitives Projekt auszuarbeiten, das kürzlich zur Genehmigung vorgelegt worden ist.

Bahnhof St. Gallen. Von den zwei im letzten Bericht erwähnten Umbauprojekten, welche die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen, in Ausführung des Bundesratsbeschlusses vom 11. April 1899 unterm 19. Oktober gleichen Jahres eingereicht hatte, wurde das die Einführung der Schmalspurbahn St. Gallen-Herisau nicht berücksichtigende Projekt am 12. März 1900 vom Bundesrat genehmigt, jedoch nur soweit dasselbe den Güterbahnhof und die St. Leonhards-Straßenüberführung betrifft. Dabei wurde der Entscheid über die Anlagen der Schmalspurbahn im Güterbahnhof, sowie über die Begehren der Appenzeller Straßenbahn betr. Kurvenradien und Steigungen ihres Hauptgleises einstweilen ausgesetzt. Ebenso wurde die Frage der Erstellung eines neuen Zoll- und Lagerhauses, das nach dem neuen Projekt beseitigt werden muß, noch offen gelassen, da die diesbezüglichen Unterhandlungen zwischen den Interessenten und der eidgenössischen Zollverwaltung nicht abgeschlossen waren. In Bezug auf den Personenbahnhof konnte das die grundsätzlichen Beschlüsse vom 11. April 1899 zum Teil ignorierende und denselben zum Teil widersprechende Projekt nicht genehmigt werden. Zu beanstanden war namentlich die darin vorgesehene Verlegung des Eilgutes von der Ostseite auf die Westseite des Aufnahmsgebäudes, zwischen letzteres und den Personenbahnhof der Schmalspurbahn, sowie die Beibehaltung des Niveaüberganges beim alten Waisenhaus. Unter Bestätigung der hierseitigen frühern Hauptbegehren wurde daher die Bahnverwaltung eingeladen, nach erfolgtem Entscheid über die Frage der Einmündung

der Appenzellerbahn, für die Personenbahnhofanlage eine neue Vorlage zur Genehmigung einzureichen, welche bis jetzt noch nicht eingelangt ist.

Nach erfolgter Genehmigung des Umbauprojektes wurden die Unterbauarbeiten im Güterbahnhof in Angriff genommen.

**Bahnhof Romanshorn.** Durch die am 13. Februar von der Nordostbahn eingereichte Vorlage für die Beseitigung eines Hallengeleises, behufs Vergrößerung des bisherigen ungenügenden Geleiseabstandes, sowie für die Verlängerung und Verbreiterung der Perrons, ist einem hierseits schon im Jahre 1891 gestellten Postulat endlich entsprochen worden. Eine diesbezügliche etwas abgeänderte bzw. erweiterte Vorlage, die auch Verbesserungen und Erweiterungen der Zollanlagen im Güterschuppen enthält, wurde am 7. Dezember genehmigt. Über die Frage der Erweiterung einiger weiterer Anlagen sind zur Zeit Unterhandlungen im Gange.

Von weiteren Bahnhof- und Stationsumbauten, die im Berichtsjahr begonnen bzw. fortgesetzt wurden oder im Stadium der Projektgenehmigung sich befanden, seien folgende erwähnt: Olten, Langenthal, Sissach, Vivis (Güterbahnhof), Renens (Rangierbahnhof), Sonceboz, Laufen, Brunnen, Erstfeld, Bellinzona und Uster.

Die neue Station Bäch wurde am 1. Juni in Betrieb gesetzt.

### **Ausbau auf zweite Spur.**

Durch unsere Schlußnahme vom 1. Mai betreffend Ausbau des schweizer. Bahnnetzes haben wir, in etwelcher Reduktion des frühern Programms, die Erstellung zweiter Geleise für folgende Bahnlinien bzw. Strecken verlangt: Palézieux-Thörishaus-Bern, Delsberg-Basel, Wylerfeld-Gümligen, Winterthur-Romanshorn, Stein-Brugg (Bötzbergbahn), Neuhausen-Schaffhausen und Immensee-Brunnen. Wie an anderer Stelle erwähnt, ist gegen diese Verfügung, soweit sie die Linien Winterthur-Romanshorn, Stein-Brugg, Neuhausen-Schaffhausen und Bern-Thörishaus (Sense) betrifft, von den betreffenden Bahngesellschaften (N. O. B. und S. C. B.) der Rekurs an die Bundesversammlung ergriffen worden.

Neu erstellt wurde im Berichtsjahr nur das zweite Geleise auf der Strecke Lutry-Lausanne als letztes Teilstück der zweispurigen Linie Lausanne-Villeneuve.

## 2. Bahnunterhalt. Linien im Betrieb.

	Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
<i>a. Hauptbahnen mit Filialbahnen:</i>			
Jura-Simplon-Bahn . . . . .	927,761	300	25 *)
Filialbahnen (Bulle-Romont, Travers- thalbahn, Freiburg-Murten und Pont- Brassus) . . . . .	67,868	180	30
Nordostbahn . . . . .	807,393	300	20
Centralbahn . . . . .	400,364	300	26
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	278,172	300	20
Filialbahnen (Toggenburgerbahn und Wald-Rüti) . . . . .	31,422	240	10 u. 25
Gotthardbahn . . . . .	275,147	300	27
<b>Total</b>	<b>2788,127</b>		
<i>Ausländische Bahnen auf Schweizergebiet:</i>			
Badische Staatsbahnen . . . . .	41,163	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 . . . . .	2,793	380	8
Rete Mediterranea (bei Chiasso) . . . . .	0,236	gerade	0
<b>Total</b>	<b>63,487</b>		
<i>b. Übrige Normalbahnen:</i>			
Schweizerische Seethalbahnen (meist Straßen- bahn) . . . . .	49,885	160	37
Schweizerische Südostbahn . . . . .	49,201	150	50
Emmenthalbahn . . . . .	42,250	250	15
Burgdorf-Thun (elektrischer Betrieb) . . . . .	40,261	250	25
Tößthalbahn . . . . .	39,598	250	30
Jura Neuchâtelois . . . . .	39,563	300	27
Langenthal-Huttwil-Wolhusen . . . . .	39,331	250	25
Thunerseebahn . . . . .	30,238	180	15
Filialbahn (Spiez-Erlenbach) . . . . .	11,462	200	15
Sihlthalbahn . . . . .	13,876	150	25
Ütlibergbahn . . . . .	9,130	150	70
nsingen-Balsthal . . . . .	4,015	270	12
Genève (Eaux-Vives)-Landesgrenze bei Annemasse . . . . .	3,992	350	20
Orbe-Chavornay (zum Teil Straßenbahn, elektrische Motorwagen) . . . . .	3,899	200	25
Kriens-Luzern (Gütergeleise) . . . . .	3,337	120	30
<b>Total</b>	<b>385,068</b>	120	30

\*) Pont-Vallorbe 38 ‰.

	Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
<i>c. Schmalspurbahnen:</i>			
Rhätische Bahn:			
Landquart-Davos . . . . .	49,978		
Landquart-Thusis . . . . .	41,181		
	<u>91,159</u>	100	45
Genfer Schmalspurbahnen (Straßen- bahnen), und zwar:			
Genève - St. Julien (Landes- grenze) . . . . .	7,998		
Genève-Lancy . . . . .	3,293		
Genève-Chancy . . . . .	17,168		
Genève-St. Georges . . . . .	3,200		
Genève-Ferney (Grenze) . . . . .	4,847		
Genève-Vernier . . . . .	5,096		
Genève-Veigy (Grenze) . . . . .	10,998		
Genève-Jussy . . . . .	11,540		
Plainpalais-Cornavin (Verbin- dungs- und Güterlinien) . . . . .	1,452		
	<u>65,652</u>	50	60
Saignelégier-Chaux-de-Fonds . . . . .	26,341	100	40
Appenzellerbahn . . . . .	25,460	100	37
Yverdon-Ste. Croix . . . . .	24,167	100	44
Lausanne - Echallens - Bercher (meist Straßenbahn) . . . . .	22,875	100	40
Bière-Apples-Morges . . . . .	19,082	100	35
Frauenfeld-Wil (meist Straßenbahn) . . . . .	17,584	60	46
Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds . . . . .	16,153	100	40
Waldenburgerbahn (meist Straßenbahn) . . . . .	13,535	60	30
Birsigthalbahn (teilweise Straßenbahn) . . . . .	12,465	60	40
Neuchâtel - Cortaillod - Boudry (teilweise Straßenbahn und elektrischer Betrieb) . . . . .	10,981	100	86
Apples-l'Isle . . . . .	10,576	100	25
Bern-Muri-Worb (zum Teil Straßenbahn) . . . . .	9,701	50	36,3
Tramelan-Tavannes . . . . .	8,731	80	40
Rigi-Kaltbad-Scheidegg . . . . .	6,619	105	50
Brenets-Loche . . . . .	4,240	150	30
	<u>Total</u>	<u>385,327</u>	
<i>d. Schmalspurbahnen mit Zahnstrecken:</i>			
Brünigbahn . . . . .	57,598	120	120
Visp-Zermatt . . . . .	35,050	80	125
Berner Oberlandbahnen . . . . .	23,445	100	120
Stansstad-Engelberg (elektrisch) . . . . .	22,518	100 u. 50	250 u. 50
Appenzeller Straßenbahn (St. Gallen-Gais, meist Straßenbahn) . . . . .	13,062	30	92
Bex-Bévioux-Gryon (I. und II. Sektion der Linie Bex-Gryon-Villars, elektrisch, zum Teil Straßenbahn) . . . . .	8,210	25 u. 80	60 u. 200
Aigle-Leysin (elektrisch, zum Teil Straßen- bahn) . . . . .	6,825	30 u. 80	99 u. 230
	<u>Total</u>	<u>167,408</u>	

	Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
<i>e. Schmalspurbahnen mit elektrischen Motoren:</i>			
Genève-Veyrier . . . . .	5,548	50	50
Grütsch-Mürren . . . . .	4,279	50	50
Sissach-Gelterkinden (meist Straßenbahn)	3,148	60	15
Total	12,975		

*f. Tramways:*

## Tramways électriques de Genève:

a. Ältere Linien (Pferdetraction, elektrische Motorwagen und Lokomotiven)

16,145 24—40 57

b. Neuere Linien (mit elektrischen Motorwagen)

10,660 15 50

Städtische Straßenbahn Zürich (elektrische Motorwagen)

22,277 15—20 65

Basler Straßenbahnen (mit elektrischen Motorwagen)

18,000 15 73

Tramways lausannois (mit elektrischen Motorwagen)

14,003 20 113

Altstätten-Berneck (mit elektrischen Motorwagen)

11,339 25 50

Rolle-Gimel (elektrische Motorwagen)

10,528 25 84

Vevey-Montreux-Chillon (mit elektrischen Motorwagen)

10,490 30 34

Allaman-Aubonne-Gimel (mit elektrischen Motorwagen)

9,013 40 60

Tramway St. Gallen (elektrische Motorwagen)

9,292 15 67

Trambahn Luzern (mit elektrischen Motorwagen)

8,072 20 46

Limmatthal-Straßenbahn (Zürich-Dietikon, mit elektrischen Motorwagen)

8,825 40 35

Berner Tramway:

Bärengraben-Bremgarten-Friedhof (mit Luftmotorwagen) . . . . . 2927 m.

Länggasse - Bahnhof - Großwabern (Lokomotiven) . . . . . 4756 „

7,683 30 57

Tramways de Neuchâtel (elektrische Motorwagen)

7,586 50 33

Zürich-Örlikon-Seebach (elektrische Motorwagen)

5,500 75 64

Bieler Tramway (Pferdebahn)

4,072 22—40 —

Tramway Lugano (mit elektrischen Motorwagen)

4,338 20 47

Übertrag 181,523

	Betriebslänge. km.	Gewöhnlicher Minimalradius. m.	Maximalsteigung. ‰
Übertrag	181,523		
Zentrale Zürichbergbahn (Zürich-Fluntern, mit Abzweigung nach Obersträß, elektrische Motorwagen)	4,097	16	70
Stansstad-Stans (mit elektrischen Motorwagen)	3,455	90	11
Tramway in La Chaux-de-Fonds (elektrische Motorwagen)	3,289	20	25,2
Tramway in Freiburg (mit elektrischen Motorwagen)	3,060	25	92
Zürich-Höngg (elektrische Motorwagen)	3,012	20	60
Zürich-Hardturm (Industriequartier-Straßenbahn Zürich III, elektrische Motorwagen)	2,148	15	11
Winterthur-Töß (elektrische Motorwagen)	1,798	20	17
Schwyz-Seewen (elektrische Motorwagen)	1,735	100	60
Straßenbahn St. Moritz (mit elektrischen Motorwagen)	1,835	30	50
Waldhaus-Hotel Dolder (elektrische Motorwagen)	0,835	20	98
Pferdebahn auf dem Monte Generoso (Bellavista-Hotel Pasta)	0,540	20	38
Riffelalpbahn (Station Riffelalp-Hotel Riffelalp, elektrische Motorwagen)	0,168	60	50
Rollbahn in Mürren	0,451	7,5	37
Total	207,200		

	System der Zahnstange.	Betriebsart.	Betriebslänge. km.	Maximalsteigung. ‰
<i>g. Zahnradbahnen:</i>				
Wengernalpbahn	Riggenbach	Dampf	17,960	250
Arth-Rigibahn	"	"	11,066	200
Gornergratbahn	Abt	Elektrisch	9,025	200
Generosobahn	"	Dampf	8,991	220
Glyon-Rochers de Naye	"	"	7,021	220
Rothornbahn	"	"	7,588	250
Schynige Platte-Bahn	Riggenbach	"	7,259	250
Rorschach-Heiden-Bahn	"	"	7,412	90
Vitznau-Rigibahn	"	"	6,858	250
Pilatusbahn	Locher	"	4,270	480
Jungfraubahn (I. und II. Sektion)	Strub	Elektrisch	2,872	250
Trait-Planches	Riggenbach	"	0,302	148,7
Total			91,009	

	Betriebsmotor.	Bremsmittel.	Betriebslänge. km.	Maximalsteigung. ‰
<i>h. Seilbahnen:</i>				
Stanserhornbahn . . .	Elektricität	Zangenbremse	3,600	600
Biel-Magglingen . . .	Wasserübergewicht	Z. St. Riggenbach	1,625	320
Beatenbergbahn . . .	"	"	1,600	400
Lausanne-Ouchy . . .	Turbine	Adhäsionsbremse	1,476	120
Vevey - Chardonne-Pélerin	Elektricität	Zangenbremse	1,520	580
S. Salvatorebahn . . .	"	Z. St. Abt	1,507	600
Rheineck - Walzenhausen	Wasserübergewicht	Z. St. Riggenbach	1,218	260
Cossonay-gare J. S. . . .	"	Z. St. Abt	1,211	130
Lauterbrunnen-Grütsch	"	Z. St. Riggenbach	1,207	600
Gurtenbahn . . . . .	Elektricität	Zangenbremsen	1,021	330
Biel-Leubringen . . . . .	"	"	0,892	360
Bürgenstockbahn . . . . .	"	Z. St. Abt	0,827	575
Dolderbahn . . . . .	"	Zangenbremsen	0,799	177,5
Ragaz-Wartenstein . . . . .	Wasserübergewicht	Z. St. Riggenbach	0,760	310
Reichenbachfallbahn . . . . .	Elektricität	Zangenbremsen	0,661	600
Schatzalpbahn . . . . .	"	"	0,640	480
Territet-Glyon . . . . .	Wasserübergewicht	Z. St. Riggenbach	0,553	570
Lausanne-Signal . . . . .	Benzinmotor	Zangenbremsen	0,455	290
Ecluse-Plan . . . . .	Wasserübergewicht	Z. St. Riggenbach	0,368	370
Gießbachbahn . . . . .	"	"	0,320	320
Lausanne-gare J. S. . . . .	Turbine	"	0,314	116
St. Gallen-Mühleck . . . . .	Wasserübergewicht	"	0,300	228
Lugano-Bahn. G. B. . . . .	"	Z. St. Abt	0,287	240
Zürichbergbahn . . . . .	Elektricität	"	0,168	260
Gütschbahn . . . . .	Wasserübergewicht	Z. St. Riggenbach	0,158	530
Neuveville-St. Pierre . . . . .	"	Zahnradbremsen	0,107	550
Marzilibahu . . . . .	"	Z. St. Riggenbach	0,101	309
		<b>Total</b>	<b>23,635</b>	

*Rekapitulation.*

	Betriebslänge. km.
Schweizerische Hauptbahnen . . . . .	2788,127
Ausländische Bahnen auf Schweizergebiet . . . . .	63,487
Übrige Normalbahnen (Nebenbahnen) . . . . .	385,068
Schmalspurbahnen . . . . .	385,327
" mit Zahnstrecken . . . . .	167,408
" " elektrischen Motoren . . . . .	12,975
Tramways . . . . .	207,200
Zahnradbahnen . . . . .	91,909
Seilbahnen . . . . .	23,635
<b>Total</b>	<b>4125,128</b>

Davon werden zweispurig betrieben:

Normalbahnen . . . . .	530,393
------------------------	---------

## Bahninspektion und Bahnkontrolle.

Die Kontrolle über den Unterhalt der Bahnen und deren Einrichtungen, welche von den Organen der technischen Abteilung in gewohnter Weise ausgeübt wurde, gab zwar im einzelnen zu zahlreichen Aussetzungen Anlaß, welche in den bezüglichen Inspektionsberichten notiert und den Bahnverwaltungen zur Berücksichtigung mitgeteilt wurden; abnorme Erscheinungen jedoch, welche ein außerordentliches Einschreiten der Aufsichtsbehörden nötig gemacht hätten, traten bei diesen Inspektionen nicht zu Tage. Es sind im Berichtsjahr, außer den zahlreichen Specialuntersuchungen, Augenscheinen etc., von den Kontrollingenieuren 5530 km. zu Fuß begangen worden. Dabei wurde denjenigen Bahnstrecken und Punkten, welche in dieser oder jener Beziehung zu wünschen übrig ließen, durch wiederholte Besichtigung besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

## Zustand der Bahnen.

Wie in unsern frühern Berichten müssen wir uns hier auf kurze Notizen über Vorfälle und Verhandlungen von allgemeinerem Interesse beschränken.

Nachdem die Verwaltungen der Hauptbahnen auf die in unserem vorjährigen Berichte erwähnten Verzeichnisse der nach hierseitigem Ermessen im Interesse eines sichern und regelmäßigen Bahnbetriebes noch auszuführenden Arbeiten und Einrichtungen geantwortet und dabei gegen einzelne Postulate Einwendungen erhoben hatten, kamen wir durch Schlußnahme vom 1. Mai auf diese Angelegenheit zurück, indem wir ein neues revidiertes Programm über die wesentlichern Arbeiten und Verbesserungen aufstellten, deren Anhandnahme beziehungsweise Förderung vom Standpunkte der Aufsichtsbehörde zunächst verlangt werden muß; dazu gehören u. a. Erstellung zweiter Geleise, Verstärkung von Brücken, Bahnhof- und Stationserweiterungen, Verbesserungen im Oberbau, in den Signaleinrichtungen etc., Umbau von Aufnahmegebäuden u. s. w. Dabei wurden die Bahnverwaltungen bei ihren frühern Zusagen betreffend Erledigung einzelner Programmpunkte behaftet und für wichtigere und dringendere Arbeiten angemessene Ausführungsfristen festgesetzt.

Seither sind für verschiedene Postulate die verlangten Ausführungsprojekte oder zusagende Erklärungen seitens der Bahnverwaltungen eingelangt. Gegen andere Auflagen dagegen wurde

neuerdings protestiert. So glaubt die Nordostbahn die Erstellung zweiter Geleise auf den Strecken Stein-Brugg (Bötzbergbahn), Neuhausen-Schaffhausen und Winterthur-Romanshorn definitiv ablehnen zu sollen und hat mit Eingabe vom 3./7. Juli, gestützt auf Art. 14 des Eisenbahngesetzes, gegen unsere bezügliche Verfügung den Rekurs an die Bundesversammlung erklärt, in der Hauptsache mit der Begründung, daß ein reelles Bedürfnis für die verlangten Anlagen nicht vorhanden sei. In betreff dieses Rekurses erlauben wir uns, auf unsere Botschaft vom 20. Dezember 1900 zu verweisen.

Ein ähnlicher Rekurs der Centralbahn gegen die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Bern-Thörishaus (Sense) ist infolge des seitherigen freihändigen Rückkaufes der Centralbahn durch den Bund zurückgezogen worden. Über andere beanstandete Postulate unseres erwähnten Beschlusses sind mit den betreffenden Verwaltungen weitere Verhandlungen gepflogen worden, welche meist zu einer befriedigenden Verständigung führten.

Die auf einigen Bahnlinien noch nicht vollständig durchgeführte Verstärkung der eisernen Brücken nach den Vorschriften der Verordnung vom 19. August 1892 wurde im Berichtsjahr in angemessener Weise fortgesetzt. Auf den Zustand und das Verhalten dieser für die Betriebssicherheit so wichtigen Bahnobjekte wird von unsern Specialingenieuren stets ein wachsameres Auge gerichtet und es wird darauf gedrungen, daß die in der genannten Verordnung vorgeschriebenen Erprobungen und Revisionen regelmäßig vorgenommen und registriert werden.

Infolge der großen Nachfrage auf dem Eisenmarkte zeigte sich eine Tendenz zu merkbarer Verschlechterung der Qualität des Brückenmaterials. Die Eisenwerke, welche den Bestellungen kaum zu genügen vermochten, ließen den Festigkeitsproben nicht immer die wünschbare Sorgfalt angedeihen, wie dies schon daraus erhellt, daß die Ergebnisse der Kontrollproben in der eidgenössischen Festigkeitsanstalt meist um ein wenig hinter denjenigen der Walzwerke zurückblieben. Mehrmals waren die Brücken schon in Montage begriffen, wenn die Qualitätsausweise einlangten und geprüft werden konnten.

Die rückständigen Nachrechnungen der Straßenbrücken über der Bahn nach Maßgabe der Brückenverordnung wurden den Bahnverwaltungen in Erinnerung gebracht, ebenso die Berechnung der Einsteighallen, Perrondächer etc., Arbeiten, welche meist wegen anderweitiger Inanspruchnahme des technischen Personals

bis jetzt zurückgelegt worden waren. Im fernern wurden die Bahnverwaltungen, unter Bezugnahme auf frühere Anregungen des Departements betreffend Vorkehren gegen Entgleisungen oder deren Folgen auf Eisenbahnbrücken, neuerdings eingeladen, Brücken von 20 m. Lichtweite und darüber, soweit dies noch nicht geschehen, mit verdichtetem Schwellenbelag und soliden Leitschienen (eventuell Fangschienen) zu versehen und ein bezügliches Ausführungsprogramm vorzulegen.

In Bezug auf den Bahnbetrieb gefährdende oder störende Naturereignisse kann das Berichtsjahr zu den günstigeren gezählt werden. Die wenigen durch Abstürzen von Felsblöcken oder abrutschende steile Böschungen, durch ausbrechende Wildbäche, Lawinen etc. verursachten Unterbrechungen des regelmäßigen Zugverkehrs wurden meist in kürzester Zeit gehoben; nur auf der Visp-Zermatt-Bahn erlitten im August durch rasches Anschwellen der Vispe infolge des vorzeitigen und plötzlichen Ausbruches eines kleinen Sees am Gornergletscher die Bahnanlagen an verschiedenen Stellen ernstlichere Beschädigungen.

Die Überschüttung der Gotthardbahn bei Gordola durch das Geschiebe des ausgetretenen Dorfbaches und die dadurch verursachte Entgleisung eines Bahnzuges gab Anlaß zur Anhandnahme der schon früher angeregten Verbauung dieses Baches.

Überhängende, den Absturz drohende Felspartien längs der Verrières-Linie veranlaßten die Verwaltung der J.-S. auf Anregung der hierseitigen Kontrollorgane zu einläßlichen Untersuchungen behufs Anordnung der nötigen Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der Bahn und ihres Betriebes. Ähnliche Studien sind im Gange im Hinblick auf die Abrutschungsgefahr an den in Bewegung befindlichen Abhängen oberhalb der Haltestelle Epesses (Lavaux). Behufs Sicherstellung der Thunerseebahn gegen wiederholte Felsablosungen von der Krattigenhalde am Thunersee wird eine Verlängerung des dortigen Tunnels ausgeführt.

Um den häufigen Überschwemmungen der Simplonlinie durch die Rhone zwischen Granges und Siders in wirksamer Weise zu begegnen, wird daselbst die Bahn auf eine längere Strecke (cirka 4 km.) höher gelegt. Ebenso wurde die Brünigbahn bei Brienzwiler auf eine Länge von 2500 m. gehoben, um dieselbe vor Überflutung durch die Aare sicher zu stellen.

Die Waldausbeutung längs der Linie Pont-Brassus wurde durch Aufstellung von den Bahnbetrieb sichernden Vorschriften in ähnlicher Weise geregelt, wie dies früher für andere im

Bereich von bewaldeten Abhängen gelegene Bahnlinien geschah, und das Reglement über die Benutzung der Holzriesen längs der Gotthardbahn ist durch Einbeziehen der Reistzüge längs der Linie Zug-Goldau (am Roßberg) in dasselbe erweitert worden.

### Oberbau.

In Bezug auf Verstärkung des Oberbaues haben die Bahnverwaltungen auf die in unserem vorjährigen Bericht erwähnten Erinnerungen an daherige Rückstände zum Teil befriedigende Zusagen erteilt. Immerhin glaubten wir in unserm Beschluß vom 1. Mai 1900 (allgemeine Rückstände) bei einzelnen Linien eine etwas kürzere Frist für die Durchführung der verlangten Verbesserungen ansetzen zu sollen, als einige Bahnverwaltungen in Aussicht genommen hatten.

### Stationen.

Auf der Linie Lausanne-St-Maurice wurden drei neue Haltestellen (Villette, Epesses und St-Saphorin) errichtet.

Umgebaut beziehungsweise neu erstellt wurden die Aufnahmegebäude in Granges, Bruggen und Staad, erweitert die Hochbauten auf 38 Stationen. Erweiterungen von Geleiseanlagen etc. haben auf 46 Stationen stattgefunden.

Wie schon oben angedeutet, haben wir in unserm Beschluß vom 1. Mai 1900 betreffend Rückstände im Ausbau und Unterhalt der schweizerischen Hauptbahnen, auch die Verlängerung der Kreuzungsgeleise einer gewissen Anzahl von Stationen auf die normale Länge verlangt. Solche Verlängerungen haben im Berichtsjahr auf 11 Stationen stattgefunden, während die N. O. B. bekanntlich das Bedürfnis der fraglichen Verbesserung auf den ihr bezeichneten Stationen ihres Netzes bestreitet und gegen unsere Verfügung an die Bundesversammlung recurriert hat.

Eine bessere Beleuchtung durch Einführung des elektrischen Lichtes erhielten 13 Stationen.

### Signalwesen.

In Bezug auf das Signalwesen sind unsere früheren Postulate über die hierseits als notwendig erkannten Ergänzungen und Verbesserungen bei einzelnen Bahnverwaltungen auf Widerstand gestoßen. Die erhobenen Einwendungen konnten uns jedoch

nicht bestimmen, auf unsere wohlwogeneren Forderungen zurückzukommen; sie wurden daher in unserem mehrfach erwähnten Beschluß vom 1. Mai 1900 betreffend allgemeine Rückstände wiederholt und bestätigt

Die im Jahre 1900 erstellten wesentlichern Ergänzungen der Signaleinrichtungen sind folgende:

Neue Weichen- und Signalverriegelungen erhielten 12 Stationen: Palézieux, Arnex, Croy, Reconwillier, Zäziwil, Signau, Emmenmatt, Bäch, Weinfeld, Batzenhaid, Bütschwil und Wattwil.

Mit neuen Glockensignalen wurden die Strecken Riddes-Siders (J.-S.), cirka 29 km., und Kirchberg-Burgdorf (Emmenthalbahn), cirka 4 km., versehen.

Neue Deckungssignale wurden auf den fünf Hauptbahnen zehn, neue Vorsignale 44 erstellt.

Ein schwerer Unfall auf einer ausländischen Bahn (Zusammenstoß zweier Züge) gab dem Departement u. a. Anlaß, bei den Bahnverwaltungen die Frage anzuregen, ob nicht die Blocksignale durch geeignete Einrichtungen ergänzt werden sollten.

#### Niveauübergänge.

Von den zum Teil seit längerer Zeit hängigen Fragen betreffend Beseitigung von ungünstig situirten Niveauübergängen konnten im Berichtsjahr nur einige zum Abschluß gebracht werden.

Nachdem über das Projekt für Ersetzung des Niveauüberganges in Langnau durch Unterführung der dortigen Straße eine Einigung zu Stande gekommen, wurde die Bahndirektion eingeladen, ein definitives Projekt vorzulegen, welches noch aussteht.

Der Niveauübergang bei der Station Münster wird im Sinne der Begehren der lokalen und kantonalen Behörden durch eine Wegunterführung ersetzt.

Behufs Entlastung des Niveauüberganges bei der Station Flawil wird statt der vom Departement angestrebten gänzlichen Unterführung der Straße anläßlich der Erweiterung dieser Station ein Durchgang für den Personenverkehr erstellt.

Statt der von der Nordostbahn als Studie eingereichten Unterführung der Zürcher-Straße in Brugg befürwortete die Regierung von Aargau ein vom Gemeinderat Brugg

aufgestelltes Überführungsprojekt, welches auch von unserm Departement prinzipiell als diejenige Lösung anerkannt wird, die den weitem Verhandlungen zu Grunde zu legen ist. Die Bahndirektion wurde verhalten, einen in diesem Sinne ausgearbeiteten Plan vorzulegen, um nach erfolgter Genehmigung desselben zunächst durch öffentliche Planaufgabe wenigstens die jetzigen Expropriationsverhältnisse zu sichern.

Übergang der Allmendstraße beim Bahnhof Thun. Im Anschlusse an unsere letztjährige Notiz bemerken wir, daß nach unserem Dafürhalten die von den lokalen und kantonalen Behörden gegenüber dem Anerbieten der Centralbahn für einstweilige Erstellung eines Fußgänger-Durchganges festgehaltene gänzliche Unterdrückung dieses Niveauüberganges nicht für sich allein und schon jetzt, sondern später im Zusammenhang mit den Verhandlungen über die definitive Umgestaltung des Bahnhofes Thun zur Sprache und zu einer richtigen Lösung kommen kann. Um jedoch den Übelständen bei diesem Übergang vorläufig in thunlichster Weise abzuhelfen, wurde die Bahnverwaltung eingeladen, ein Ausführungsprojekt für den von ihr zugestandenen Durchgang einzureichen. Diese Vorlage ist im Januar 1901 eingelangt.

Niveauübergang der Lenzburgerstraße in Aarau. Nachdem die Stadtgemeinde Aarau den ihr zugemuteten Beitrag an die Kosten der geplanten Straßenunterführung abgelehnt und statt der letztern einen Fußgängerdurchlaß verlangt hatte, war das mit der Nordostbahn getroffene Übereinkommen nebst Kostenverteilungsplan hinfällig geworden. In Übereinstimmung mit der Kantonsregierung glaubten wir dessenungeachtet an der Unterführung der ganzen Straße als der einzig rationellen Lösung festhalten zu sollen und nahmen daher in unsern Beschluß vom 1. Mai 1900 betreffend allgemeine Rückstände ein bezügliches Postulat auf. Die Bahndirektion erklärte nun, daß sie zwar prinzipiell gegen die Unterführung nicht mehr Stellung nehmen wolle, daß man ihr aber nicht zumuten könne, dieselbe ohne Beitrag der Interessenten nach deren Wunsch und Begehren, d. h. mit einer Breite von 11 m., auszuführen; sie werde daher, wenn kein Beitrag erhältlich sei, ihr ursprüngliches Projekt (Straßenbreite 8 m.) zur Ausführung bringen.

Auf die schon früher angeregte gänzliche Beseitigung des Niveauüberganges der Zürcherstraße in Winterthur zurückkommend, verlangte der dortige Stadtrat, daß die

Nordostbahn zur Über- oder Unterführung dieser Straße verhalten werde. Die Bahnverwaltung lehnte dieses Ansinnen prinzipiell ab in der Meinung, daß die Nordostbahn mit der Erstellung eines Fußgängerdurchlasses auf ihre Kosten alles gethan habe, was von ihr verlangt werden könne. Dieser Ablehnung gegenüber beharrt der Stadtrat auf der Ansicht, daß die Bahn zur Ausführung einer Unterführung der Straße mit Korrektion der Eulach auf eigene Kosten verpflichtet sei. Eine Verständigung in dieser Angelegenheit konnte noch nicht erzielt werden.

Niveauübergang der Nidaustraße in Biel. Das in unserm letztjährigen Bericht erwähnte Unterführungsprojekt wurde von der Bahndirektion erst im Juni vorgelegt, und zwar mit der Erklärung, daß sie dieses Projekt mit der hierseits verlangten Lichthöhe von 3,7 m. im Hinblick auf die dem Bahnbetrieb daraus erwachsenden Inkonvenienzen vor der in Aussicht genommenen Hebung des Bahnhofes Biel für unannehmbar halte. Unser Departement konnte diese Anschauung nicht theilen und beharrt auf der Möglichkeit und Notwendigkeit einer provisorischen Unterführung, auf deren beförderliche Ausführung von seiten der städtischen und kantonalen Behörden fortwährend gedrungen wird und die bei richtiger Gestaltung des Längenprofils der Bahn ohne Präjudiz für die Bahnhoferverweiterung möglich erscheint. Der Bahndirektion wurde daher die Vorlage eines entsprechenden Bauprojektes auferlegt.

Anläßlich der Projektvorlage für die Pruntrut-Bonfol-Bahn wurde in Übereinstimmung mit den kantonalen und kommunalen Behörden die Beseitigung des Niveauüberganges im Faubourg St-Germain in Pruntrut verlangt. Statt der im aufgelegten Plane vorgesehenen Verlegung der dortigen Straßen von Alle und Cœuve mit Überführung derselben wünschte nun aber die Gemeinde Pruntrut eine Unterführung an der bisherigen Übergangsstelle. Wir glaubten jedoch im Interesse der Verkehrsverhältnisse an dem Überführungsprojekt grundsätzlich festhalten zu sollen.

Mehrere Niveauübergänge in den Bahnhöfen Basel, St. Gallen, Lausanne, Chaux-de-Fonds und Örlikon werden anläßlich des Umbaus dieser Bahnhöfe beseitigt werden.

### **Bahnbewachung.**

In Bezug auf den Bahnbewachungsdienst sehen wir uns zu wesentlichen Bemerkungen nicht veranlaßt. Derselbe vollzog

sich in ähnlicher Weise und nach den gleichen Normen wie in früheren Jahren. Aussetzungen unserer Kontrollorgane im Interesse einer dem Charakter der einzelnen Bahnstrecken angemessenen, die Sicherheit des Betriebes möglichst garantierenden Bahnaufsicht wurden, wenn nötig, jeweilen bei Prüfung der periodischen Vorlagen (Wärtermarschpläne) oder bei Wahrnehmung von Mißständen auf den Linien selbst geltend gemacht.

Besondere und beachtenswerte Umstände bei einem Schienenbruch in einem längern Tunnel gaben Anlaß, den Verwaltungen der Hauptbahnen die Notwendigkeit einer möglichst sorgfältigen Revision der Tunnelgeleise, namentlich auch einer ausreichenden Beleuchtung bei dieser Revision in Erinnerung zu bringen und eine permanente Tunnelbeleuchtung überhaupt anzuregen.

### **Grenz- und Katasterpläne.**

In Gemäßheit von Art. 18 des Eisenbahngesetzes wurden im Berichtsjahr die Grenz- und Katasterpläne, zum Teil begleitet von richtiggestellten Längenprofilen, für folgende Bahnen und Bahnstrecken eingereicht: Eglisau-Neuhausen, Luzern-Immensee, Lenzburg-Wildegg (Seethalbahn), Burgdorf-Thun, Genfer Schmalspurbahnen, Bern-Muri-Worb, Tramway Freiburg und die Seilbahn Neuveville-St-Pierre, zusammen für eine Bahnlänge von cirka 180 km. Die noch ausstehenden Pläne wurden — zum Teil wiederholt — eingefordert.

### **Nebenbahnen.**

In Ausführung des Art. 1, Alinea 2, des am 15. April 1900 in Kraft getretenen Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 21. Dezember 1899 haben wir mit Beschluß vom 10. August abhin diejenigen bestehenden oder im Bau begriffenen Bahnen und Bahnstrecken bezeichnet, welche als Nebenbahnen zu betrachten sind.

Gegen diesen Entscheid wurde auf Grund des Art. 1, Alinea 3, des erwähnten Gesetzes für einige Bahnlinien beziehungsweise Bahnstrecken von 7 Kantonsregierungen (Waadt, Freiburg, Bern, Solothurn, Aargau, Glarus und Tessin), zum Teil unterstützt von den interessierten Gemeinden, der Rekurs an die Bundesversammlung ergriffen.

Aus den in unserm bezüglichen Bericht an die eidgenössischen Räte vom 12. Februar 1901 dargelegten Gründen glaubten wir an unserm nach reiflicher Erwägung und möglichst objektiver Berücksichtigung der in Betracht kommenden lokalen und allgemeinen Interessen gefaßten Beschluß festhalten und Ihnen die Abweisung der Rekurse beantragen zu sollen.

Über die Vereinfachungen und Erleichterungen, welche gemäß Art. 3 des citierten Gesetzes hinsichtlich der Bauausführung und des Betriebes, sowie auch bezüglich der Bestimmungen über die Arbeitszeit der Nebenbahnen in Berücksichtigung ihrer Eigenart und Zweckbestimmung gewährt werden sollen, sind die Verhandlungen mit den Bahnverwaltungen im Gange, und es wird an der Aufstellung der vorgesehenen besonderen Vorschriften für die verschiedenen Kategorien von Nebenbahnen gearbeitet.

### 3. Specialbahnen.

Besondere Aufmerksamkeit wurde auch wieder den Specialbahnen (Seil- und Zahnradbahnen) zugewendet. Bei dem zunehmenden Umfang dieser meist dem Fremdenverkehr dienenden Verkehrsmittel und der durch die baulichen Verhältnisse gegebenen Notwendigkeit einer besonders intensiven Aufsicht bildet letztere einen wichtigen Teil unserer Kontrolle.

Anläßlich der zahlreichen Inspektionen wurden cirka 420 km. Streckenbegehungen ausgeführt.

Der Zustand der Bahnanlagen, der mechanischen Einrichtungen und des Rollmaterials gab im ganzen zu wenig Klagen Anlaß. Die periodische Vornahme von Proben mit den Brems-einrichtungen hat sich jetzt eingelebt, und es trägt diese wesentlich zum guten Unterhalt der Sicherheitseinrichtungen bei. Den Kabeluntersuchungen wird fortgesetzt große Aufmerksamkeit geschenkt. Die im Januar 1894 erlassene Verordnung betreffend die Kabel der Seilbahnen hat die Durchführung einer wirksamen Kontrolle sehr erleichtert. Ausgewechselt wurden im Berichtsjahre die Kabel von 5 Seilbahnen. Die vorgeschriebenen Festigkeitsproben wurden ausgeführt mit 6 neuen (wovon eine für die neu eröffnete Vevey-Pélerin-Bahn) und 5 ausrangierten Kabeln.

Wir fanden uns veranlaßt, an 32 Zahnradlokomotiven verschiedener Bahnen die Auswechslung der Triebstangen zu

verlangen, nachdem beim Betrieb 2 Brüche schon erfolgt und durch eingehende Untersuchungen festgestellt war, daß der Eintritt des Bruches der übrigen nur eine Frage der Zeit sei.

Im Betrieb der Specialbahnen sind auch dieses Jahr wenig Störungen vorgekommen. Größere Unfälle sind nicht zu verzeichnen.

Auf einer im Bau befindlichen Zahnradbahn entgleiste eine elektrische Lokomotive, glücklicherweise nur mit Materialschaden begleitet. Der Fall wurde genau untersucht und gab Anlaß zu besonderen Maßnahmen.

Eine bessere Durchführung der bestehenden Vorschriften über die Instruktion und die Prüfung des Betriebspersonals mußte bei verschiedenen Bahnen verlangt werden.

#### 4. Elektrische Starkstromanlagen.

Die mit Bahnen in Berührung kommenden Starkstromanlagen haben sich im Berichtsjahr wieder stark vermehrt.

Es wurden die Vorlagen behandelt für

- 104 Starkstromüberführungen;
- 21 Starkstromunterführungen;
- 14 Starkstrom-Längsführungen.

Im ganzen bestehen nun in der Schweiz 400 Überführungen, 302 Unterführungen und 56 Längsführungen.

Die vollständige Durchführung der im Jahre 1899 erlassenen Vorschriften über elektrische Anlagen gegenüber ältern Anlagen wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Auch bei Neuanlagen ist die Handhabung dieser Vorschriften angesichts der Mangelhaftigkeit und Unvollständigkeit vieler Vorlagen meist schwierig und eine gehörige Prüfung der letztern sehr zeitraubend.

Der bevorstehende Erlaß eines Bundesgesetzes betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen wird viele der jetzt noch bestehenden Schwierigkeiten bei der Durchführung der neuen Verordnungen beseitigen.

## II. Rollmaterial.

Änderungen im Bestand des Rollmaterials im Jahre 1900:

*a. Lokomotiven.*

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
<b>Normalbahnen:</b>			
Jura-Simplon-Bahn . . . . .	9	24	15
Centralbahn . . . . .	6	10	4
Gotthardbahn . . . . .	—	—	—
Nordostbahn . . . . .	2	10	8
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	—	2	2
Nebenbahnen . . . . .	2	3	1
Im ganzen	19	49	30

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
<b>Sonstige Bahnen:</b>			
Schmalspurbahnen . . . . .	—	—	—
Zahnradbahnen . . . . .	—	9	9
Tramways . . . . .	—	—	—
Im ganzen	—	9	9

## Bestand auf Ende 1900:

Normalbahnen . . . . .	949	Lokomotiven.
Sonstige Bahnen . . . . .	228	"
Im ganzen	1177	"

*b. Personenwagen.*

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
<b>Normalbahnen:</b>			
Jura-Simplon-Bahn . . . . .	1	26	25
Centralbahn . . . . .	—	12	12
Gotthardbahn . . . . .	—	14	14
Nordostbahn . . . . .	4	38	34
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	1	—	— 1
Nebenbahnen . . . . .	9	10	1
Total	15	100	87

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
<b>Sonstige Bahnen:</b>			
Schmalspurbahnen . . . . .	—	6	6
Elektrische Bahnen . . . . .	—	8	8
Zahnrad- und Seilbahnen . . . . .	—	8	8
Tramways . . . . .	40	133	93
Total	40	155	115
Im ganzen	55	255	200

## Bestand auf Ende 1900:

	Achsen.	Plätze.
Normalbahnen . . . . .	6310	113,891
Schmalspurbahnen . . . . .	1001	14,095
Elektrische Bahnen . . . . .	100	1,368
Zahnrad- und Seilbahnen . . . . .	422	7,060
Tramways . . . . .	1100	17,247
Im ganzen	8933	153,661

*c. Bahnpostwagen.*

	Zweiachs.	Dreiachs.
Ausrangiert wurden . . . . .	3	1
Angeschafft „ . . . . .	—	7
Zuwachs	—	6

## Bestand auf Ende 1900:

	151 zweiachsige
	85 dreiachsige
Im ganzen	236

*d. Gepäckwagen.*

	Normalbahnen.	Sonstige Bahnen.
Abgang . . . . .	3	—
Neubeschaffung . . . . .	4	3
Zuwachs	1	3

Bestand auf Ende 1900:

Normalbahnen . . . . .	498
Sonstige Bahnen . . . . .	52
Im ganzen	<u>550</u>

*e. Güterwagen.*

	Offene Wagen.		Gedeckte Wagen.	
	Normalbahnen.	Sonstige Bahnen.	Normalbahnen.	Sonstige Bahnen.
Abgang . . . . .	9	—	10	—
Neubeschaffung . . . . .	229	27	142	37
Zuwachs	<u>220</u>	<u>27</u>	<u>132</u>	<u>37</u>

Bestand auf Ende 1900:

Normalbahnen . . . . .	26,162	Achsen.
Sonstige Bahnen . . . . .	<u>1,277</u>	„
Im ganzen	<u>27,439</u>	„

Die nähern Details über den Bestand des Fahrparkes finden sich in der im Juli erschienenen Statistik des Rollmaterials.

Pendente Rollmaterialbestellungen am Ende des Jahres 1900:

*1. Für Bahnen im Betrieb.*

	Lokomotiven.	Personenwagen.	Gepäckwagen.	Güterwagen.
	Anzahl.	Sitzplätze.	Achsen.	Achsen.
Jura-Simplon-Bahn . . . . .	16	—	—	192
Centralbahn . . . . .	11	2072	22	—
Gotthardbahn . . . . .	15	420	12	—
Nordostbahn . . . . .	4	2010	—	—
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	3	264	—	4
Normale Nebenbahnen . . . . .	—	—	—	12
Sonstige Bahnen . . . . .	20	1348	—	22
Im ganzen	<u>69</u>	<u>6114</u>	<u>34</u>	<u>230</u>

## 2. Für Bahnen im Bau.

	Lokomotiven.	Personenwagen.	Gepäckwagen.	Güterwagen.
Für Normalbahnen . . . . .	11	41	9	76
„ Schmalspur- bahnen . . . . .	—	13	3	33
„ Zahnrad-u. Seil- bahnen . . . . .	—	2	—	—
„ Tramways . . . . .	—	5	—	—

Die Einführung von Rauchverbrennungsapparaten an Lokomotiven macht nur langsame Fortschritte. Während die Hauptbahnen dieser Neuerung meist ablehnend gegenüberstehen, sprechen sich einige Nebenbahnen über diese Einrichtungen in günstigem Sinne aus. Zur Zeit sind eigentliche Rauchverbrennungseinrichtungen (nach System Thierry & Langer) erst an cirka 60 Lokomotiven angebracht.

In Bezug auf Zugsbeleuchtung ist zu erwähnen, daß sich die Nordostbahn endlich auch zur Einführung der elektrischen Beleuchtung entschlossen hat.

Lokomotivdefekte sind dem Departement im Berichtsjahre 141 zur Kenntnis gekommen, gegenüber 143 im Vorjahre. Dieselben verteilen sich wie folgt:

Jura-Simplon-Bahn . . . . .	46
Centralbahn . . . . .	14
Gotthardbahn . . . . .	5
Nordostbahn . . . . .	22
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	14
Übrige Bahnen . . . . .	40
Total	<u>141</u>

Die Berichterstattung über Lokomotivdefekte ist immer noch eine lückenhafte; obige Tabelle giebt daher kein vollständiges Bild derselben.

Eingelangt sind ferner:

6	Berichte über Achsenbrüche,
37	„ „ Bandagenbrüche.

An Lokomotivkesseln wurden im Laufe des Jahres nachfolgende Untersuchungen und Proben vorgenommen:

*Innere Kesseluntersuchungen.*

	Anzahl.	In % der Kessel.
Jura-Simplon-Bahn . . . . .	57	20
Centralbahn . . . . .	20	12
Gotthardbahn . . . . .	17	12
Nordostbahn . . . . .	42	18
Vereinigte Schweizerbahnen .	12	14
Normale Nebenbahnen . . . .	13	16
Sonstige Bahnen . . . . .	28	16
<b>Im ganzen</b>	<b>189</b>	<b>16</b>

*Periodische Druckproben.*

	Anzahl.	In % der Kessel.
Jura-Simplon-Bahn . . . . .	63	23
Centralbahn . . . . .	46	28
Gotthardbahn . . . . .	41	29
Nordostbahn . . . . .	86	36
Vereinigte Schweizerbahnen .	21	25
Normale Nebenbahnen . . . .	15	18
Sonstige Bahnen . . . . .	64	36
<b>Im ganzen</b>	<b>336</b>	<b>29</b>

*Druckproben neuer Kessel.*

Jura-Simplon-Bahn . . . . .	bei 26 Kesseln	(für neue Lokomotiven).
Centralbahn . . . . .	" 24 "	(4 Ersatz und 20 für neue Lokomotiven).
Gotthardbahn . . . . .	" — "	
Nordostbahn . . . . .	" 8 "	(für neue Lokomotiven).
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	" 2 "	(für neue Lokomotiven).
Normale Nebenbahnen . . . . .	" 10 "	(für neue Lokomotiven).
Sonstige Bahnen . . . . .	" 4 "	(für neue Lokomotiven).
<b>Im ganzen</b>	<b>" 74 "</b>	<b>wovon 70 für neue Lokomotiven.</b>

Die Angelegenheit der Verlegung und Neuanlage der Hauptwerkstätte der Nordostbahn ist immer noch pendent. Wir verweisen diesbezüglich auf das unter der Rubrik „Bahnhöfe und Stationen“ bereits Gesagte.

Die gleiche Bemerkung gilt für die neuen Depotanlagen im Bahnhof Biel.

Nachdem im Vorjahr das allgemeine Bauprojekt für die neuen Depotanlagen im Bahnhof Renens (Remise für 24 Lokomotiven etc.) die Genehmigung erhalten, wurden im Berichtsjahre auch die bezüglichen Detailvorlagen (Hochbauten u. s. w.) eingereicht und genehmigt.

Gemäß Art. E des Bundesratsbeschlusses vom 8. Februar 1898 über die Normierung des Betriebsmaterials der fünf Hauptbahnen hat in Perioden von drei Jahren jeweils eine neue Feststellung des Bedarfs an Rollmaterial stattzufinden. Mit 1. Januar 1901 beginnt eine neue Periode, und es sind daher Ende dieses Jahres die nötigen Schritte bei den fünf Bahnen eingeleitet worden.

Die im Hinblick auf ungünstige Adhäsionsverhältnisse bei Trambahnen mit starken Steigungen vom Departement angeregte Verbesserung der Bremseinrichtungen wurde auf mehreren Bahnen eingeführt und ist für die im Bau begriffenen Linien in Aussicht genommen.

### III. Bahnbetrieb.

#### Fahrplanwesen.

Nachdem wir im letztjährigen Berichte einen Rückgang der Zahl der Abänderungsbegehren zu den Fahrplanentwürfen konstatieren konnten, ist nunmehr wieder eine bedeutende Zunahme dieser Begehren zu verzeichnen. Für den Sommerfahrplan wurden deren 434 und für den Winterfahrplan 257 angemeldet. Hier-von sind 228 ganz oder teilweise durch Zugeständnisse der Transportanstalten und 167 durch Rückzug in den Fahrplankonferenzen erledigt worden; in 324 Fällen hatte das Departement beziehungsweise der Bundesrat zu entscheiden.

Zahlreiche Begehren bezweckten die Einlage von neuen schnell fahrenden Zügen für den Fernverkehr, und es konnte einem großen Teile derselben in befriedigender Weise entsprochen

werden, während allerdings eine Anzahl von Begehren erst im Laufe der nächsten Jahre werden Berücksichtigung finden können.

Wir wollen hier gern feststellen, daß für den Fernverkehr einige wesentliche Verbesserungen erreicht wurden, müssen aber anderseits darauf hinweisen, daß die Einrichtungen für den Nahverkehr, speciell zwischen den größern Verkehrszentren und den umliegenden Ortschaften, mit den fortschreitenden Verkehrsbedürfnissen nicht überall Schritt gehalten haben, weil die Bedienung dieses Verkehrs mit den bisher üblichen Lokalzügen meistens einen verhältnismäßig großen Kostenaufwand erfordert. Auf Ende des Jahres haben die Verwaltungen der Nordostbahn und der Sihlthalbahn dem Departemente mitgeteilt, daß sie die Anschaffung von Motorwagen beabsichtigen, welche die Einlage von Lokalzügen mit verhältnismäßig geringen Kosten ermöglichen. Es steht nun zu erwarten, daß innert absehbarer Zeit andere Verwaltungen in ähnlicher Weise vorgehen werden.

Von den im Laufe des Berichtsjahres teils freiwillig, teils auf Verlangen der Behörden angebrachten wichtigeren Verbesserungen erwähnen wir:

Die Führung eines neuen Schnellzuges in beiden Richtungen auf der Linie Lausanne-St. Maurice im Winter.

Die Kürzung der Morgenverbindungen von Basel und von Zürich nach Genf durch Einlage eines neuen Schnellzuges Olten-Biel-Genf und die Führung eines neuen Abendschnellzuges von Genf über Biel-Olten nach Basel und Zürich.

Die Beibehaltung des Abendschnellzuges 256 Biel-Bern im Winter.

Die Einlage eines Morgenschnellzuges Delsberg-Interlaken im Anschlusse an den Expreßzug Calais-Basel und eines Gegenzuges Bern-Delsberg (Calais) am Abend im Sommer.

Die Führung eines neuen Mittagschnellzuges Bern-Interlaken im Sommer.

Die Führung eines Abendschnellzuges Genf-Bern.

Die Erstellung je einer neuen Schnellverbindung in beiden Richtungen zwischen Luzern und Interlaken via Brünig während der Touristensaison.

Die Führung eines neuen Schnellzuges in beiden Richtungen zwischen Basel einerseits und Schaffhausen und Winterthur anderseits.

Die Führung eines neuen Abendschnellzuges Basel-Luzern im Sommer.

Die Beibehaltung des Morgenschnellzuges 177 Luzern-Zürich auch im Winter.

Die Führung eines neuen Zuges Bülach-Winterthur-Bülach zum Anschlusse an die zwischen Zürich und Berlin verkehrenden Schnellzüge.

Die Erstellung von neuen Expreßzugverbindungen in beiden Richtungen zwischen Zürich resp. Mailand und München.

Die Führung eines Expreßzuges Wien-Paris-Wien via Buchs-Basel während der Dauer der Weltausstellung.

Die Kürzung der Morgenverbindungen von Romanshorn, St. Gallen, Glarus, und Chur nach Bern.

Die Beibehaltung der Morgenschnellzugsverbindung von Chur und von Glarus nach Zürich und der Abendschnellzugsverbindung in umgekehrter Richtung auch im Winter.

Die Führung eines Frühschnellzuges St. Gallen-Winterthur zum Anschlusse an die Schnellzüge nach Basel und Bern im Sommer.

Die Führung eines Mittagschnellzuges St. Gallen-Winterthur zum Anschlusse an den Expreßzug München-Zürich.

Die Einlage von je zwei neuen Personenzügen in beiden Richtungen auf der Linie Wil-Ebnat.

Es ist leider bis zur Stunde nicht gelungen, in der wiederholt besprochenen Frage der Führung von neuen Schnellzügen Wien-Paris-Wien via St. Gallen-Basel einen Fortschritt zu erzielen, indem die Österreichische Staatsbahn mit Rücksicht auf den Kostenpunkt in neuerer Zeit sich ablehnend verhalten hat. Wir werden indessen diesen Gegenstand nicht aus dem Auge verlieren.

### **Kontrolle betreffend Dienstvorschriften und deren Handhabung.**

Die im letzten Berichte erwähnten allgemeinen Reglemente betreffend den Telegraphendienst und den Dienst des Lokomotivpersonals sind seither genehmigt und in Kraft gesetzt worden. Nach längeren Verhandlungen wurde auch einem neuen Reglemente betreffend den Bahnunterhaltungs- und Bewachungsdienst der Jura-Simplon-Bahn die Genehmigung erteilt.

Ferner sind die Betriebsreglemente der nachstehenden neuen Bahnunternehmungen behandelt und genehmigt worden:

Aigle-Leysin,  
 Bex-Gryon-Villars, II. Sektion,  
 Schwyz-Seewen,  
 Kriens-Luzern (Umbau für elektrischen Betrieb),  
 Vevey-Mont Pélerin,  
 Limmatthal-Straßenbahn,  
 Neue elektrische Tramways in Genf,  
 Basler Straßenbahnen (erweitertes Netz),  
 Zürcher Straßenbahnen (erweitertes Netz).

Die Verwaltungen des Eisenbahnverbands wurden, nach Einholung eines Gutachtens des schweizerischen Sanitätsamts, eingeladen, mit Bezug auf die erste Hülfeleistung bei Unfällen und plötzlichen Erkrankungen folgende Vorkehren zu treffen:

1. In allen Stationen soll eine vollständig ausgerüstete Verbandkiste und wenigstens eine Tragbahre deponiert werden.
2. Jeder Bahnzug soll eine Verbandkiste mitführen.
3. In jeder Station sind wenigstens 2 Mann (in kleinen Stationen der Vorsteher) mit dem Gebrauch des Verbandmaterials und mit der ersten Hülfeleistung bei Unfällen richtig bekannt zu machen und desgleichen alles Zugspersonal.
4. Über den Bestand des Materials haben die Bahnärzte periodisch Inspektion zu halten.

Den kleinern Unternehmungen sind angemessene Erleichterungen bewilligt worden.

### Vollziehung des Arbeitsgesetzes.

Die periodischen Vorlagen über die Dienst- und Ruhezeiten des Bahn- und des Dampfschiffpersonals wurden in üblicher Weise geprüft. Wo besondere Verhältnisse es angezeigt erscheinen ließen, sind in Anwendung von Art. 6 des Gesetzes die den Umständen angemessenen Ausnahmen bewilligt, anderseits aber auch die zu weitgehenden Ansprüche einzelner Verwaltungen abgewiesen worden.

In neuerer Zeit zielten die Bestrebungen der meisten kleinern Unternehmungen, welche an den Sonntagen einen verhältnismäßig starken Personenverkehr zu bewältigen haben, dahin, den An-

gestellten weniger als 17 sonntägliche Ruhetage per Jahr zuzuteilen, damit an diesen Tagen ein weniger zahlreiches Hilfspersonal beigezogen werden muß. Von der Erwägung ausgehend, daß im Interesse der Betriebssicherheit an den Tagen des stärksten Verkehrs das reguläre Personal möglichst vollzählig sollte im Dienste behalten werden können, sind wir diesen Bestrebungen in dem Umfange entgegengekommen, daß wir eine Reduktion der Freisonntage auf 12 per Jahr bewilligten.

Die direkten Erhebungen bei den Angestellten über die Beachtung der Gesetzesbestimmungen ließen auch im Berichtsjahre zahlreiche Unregelmäßigkeiten ermitteln, welche jeweilen den betreffenden Verwaltungen zur Kenntnis gebracht wurden. Wir wollen hier gern konstatieren, daß die Verwaltungen im allgemeinen bestrebt waren, ohne weiteres die den Umständen angemessenen Anordnungen zu treffen.

Der im letztjährigen Berichte besprochene Protest des Departements gegen die Verwendung von ungeeigneten Ablösern im Bahnbewachungsdienste gab den Verwaltungen des Eisenbahnverbands Anlaß zu einer Erwiderung, in welcher namentlich betont wurde, daß die von der Aufsichtsbehörde im Jahre 1892 verlangte Reduktion der Dauer der Dienstbereitschaft der Barrierenwärterinnen, sowie die Forderung, daß die Wärterinnen das zwanzigste Altersjahr erreicht haben müssen, vielfach zur Beistellung von fremden Ablösern nötige. Auch wird geltend gemacht, daß die Verwaltungen nicht immer in der Lage seien, die Thätigkeit der Ablöser außer der Dienstzeit zu kontrollieren. Es ist hier daran zu erinnern, daß die Bahnverwaltungen schon im Jahre 1892 über die Reduktion der Dienstdauer der Wärterinnen sich beschwerten, daß aber die Bundesversammlung der Beschwerde keine Folge gegeben hat. Mit Bezug auf das Alter der Wärterinnen ist darauf aufmerksam zu machen, daß in dem von den Bahnverwaltungen selbst erlassenen Reglemente das minimale Alter der im Bahnbewachungsdienste verwendeten Personen auf 20 Jahre festgesetzt wurde. Wir sind nun allerdings der Ansicht, daß auf den Posten mit schwachem Zugverkehr etwelche Verlängerung der Dienstdauer der Wärterinnen gestattet werden dürfte, und daß auch Personen im Alter von weniger als zwanzig Jahren für den Barrierendienst sich eignen können, sofern diese Personen an der Bahn selbst Wohnung haben und zu der Familie eines Wärters gehören; die Aufsichtsbehörde kann aber den Bahnverwaltungen nicht in dem gewollten Umfange entgegenkommen, weil manchenorts Wärterwohnungen an den

Bahnen noch fehlen. Unter allen Umständen muß aber daran festgehalten werden, daß die im Bahndienste verwendeten Personen für diesen Dienst sich eignen und über die gesetzliche Ruhe verfügen. Die bezüglichlichen Verhandlungen mit den Bahnverwaltungen sind noch nicht abgeschlossen.

In Erwartung eines außerordentlich starken Herbstverkehrs haben wir den Verwaltungen des Eisenbahnverbands für die Zeit vom 2. September bis 25. November weitgehende Ausnahmen hinsichtlich des Verbots der Besorgung des Güterdienstes an den Sonntagen bewilligt. Da aber der Obstexport nicht die erwarteten Dimensionen annahm, so wurde von diesen Ausnahmen nur ein mäßiger Gebrauch gemacht.

### Fahrleistungen und Zugsverspätungen.

Aus der tabellarischen Zusammenstellung der Fahrleistungen ist zu entnehmen, daß der Verkehr neuerdings, wenn auch nicht in dem Maße wie im Vorjahre, zugenommen hat.

Gegenüber dem Vorjahre ist eine sehr erhebliche Zunahme der Zugsverspätungen als Folge verspäteter Ankunft von ausländischen Anschlußzügen zu verzeichnen, wogegen der Prozentsatz der auf den schweizerischen Bahnen selbst entstandenen Verspätungen im Vergleich zur Gesamtzahl der gefahrenen Züge um ein geringes zurückgegangen ist.

### Unfälle.

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

	1900.	1899.
Entgleisungen in Stationen . . . . .	39	33
„ auf offener Bahn . . . . .	7	17
Zusammenstöße in Stationen . . . . .	39	38
„ auf offener Bahn . . . . .	3	11
Sonstige Unfälle . . . . .	1023	1014

Von den Entgleisungen fanden 33 (41) bei Personen- und Güterzügen, 10 (5) im Rangierdienste und 3 (4) bei Tramwagen statt.

Von den Zusammenstößen ereigneten sich 24 (25) bei fahrenden Zügen, sei es daß solche mit andern Zügen oder mit einzelnen Wagen in Kollision gerieten; 11 (12) Fälle beziehen sich auf Vorkommnisse im Rangierdienst und 7 (12) betreffen Kollisionen von

Zusammenstellung der im Jahre 1900 auf den schweizerischen Eisenbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

1 Bezeichnung der Eisenbahnen	2 Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien Kilometer	3 Davon doppel-spurig	4-9 Total der beförderten						10-11 Total der zurückgelegten		12 Auf die regelmäßigen Personenzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung entfallen: Zugskilometer	13 Von den Achskilometern kommen auf 1 Kilometer Bahnlänge	14-19 An den Endpunkten der Fahrt trafen ein:						20-25 Ursache der Verspätungen						26-27 Prozente		28 Anzahl der versäumten Anschlüsse
			im Fahrplan vorgesehenen regelmäßigen			Fakultativ- und Extra-			Zugs-	Achs-			Personenzüge mit 10 und mehr Minuten Verspätung			Güterzüge mit Personenbeförderung mit 15 und mehr Minuten Verspätung			Auf der eigenen Linie					der gemäß Kolonnen 22 und 23 verspäteten Züge im Verhältnis zur Gesamtzahl der Züge	im Vorjahre		
			Personenzüge	Güterzüge mit Personenbeförderung	reinen Güterzüge	Personenzüge	Güterzüge mit Personenbeförderung	reinen Güterzüge	Kilometer	Kilometer			Anzahl	Durchschnittliche Verspätung	Größte Verspätung	Anzahl	Durchschnittliche Verspätung	Größte Verspätung	Durch Verspätung der Anschlußanstalten	infolge von Unfällen und atmosphärischen Einflüssen	infolge von Rollmaterialdefekten	durch den Stations- und Fahrdienst	Total			Total im Vorjahre	
																								Minuten	Minuten		
<b>1. Normalspurbahnen.</b>																											
Jura-Simplon-Bahn <sup>1)</sup>	1101	* 125	88 830	13 983	36 689	71	7	10 967	7 949 459	221 470 475	5 954 975	201 154	3 597	21	188	241	25	74	1548	390	112	1788	2290	2689	1,84	2,25	1039
Nordostbahn <sup>2)</sup>	809	130	103 368	22 869	33 316	901	—	13 110	6 953 659	182 217 074	5 435 813	225 238	3 434	16	91	99	23	69	2472	55	64	942	1061	624	0,80	0,49	706
Centralbahn <sup>3)</sup>	411	129	59 976	8 589	28 512	448	203	4 973	3 887 989	127 435 482	2 677 660	310 062	2 726	17	95	61	24	64	2313	34	34	406	474	586	0,64	0,82	538
Vereinigte Schweizerbahnen <sup>4)</sup>	310	9	33 238	10 414	4 745	312	19	5 175	2 350 913	60 207 783	2 002 169	194 219	639	17	93	111	28	87	470	2	46	232	280	227	0,64	0,60	147
Gotthardbahn	290	122	24 662	3 138	11 477	663	6	5 187	3 175 585	91 488 607	1 986 238	315 478	1 270	20	265	26	24	60	1046	40	20	190	250	179	0,76	0,59	415
Südostbahn	50	—	14 996	311	155	119	—	217	250 242	2 299 512	262 025	45 992	465	18	58	1	18	18	352	1	5	108	114	21	0,74	0,18	90
Seethalbahn	50	—	6 225	730	1 854	26	—	304	221 086	2 592 904	202 875	51 858	136	12	35	—	—	—	117	—	1	18	19	17	0,27	0,19	1
Emmenthalbahn	43	—	5 665	1 460	2 457	29	26	191	172 990	2 922 531	153 188	67 966	54	15	35	1	19	19	54	1	—	—	1	8	—	0,12	3
Burgdorf-Thun-Bahn	41	—	5 666	—	624	98	—	241	253 050	2 249 809	227 108	54 873	78	21	149	—	—	—	44	21	9	4	34	130	0,23	2,01	50
Töflthalbahn	40	—	5 119	356	1 224	45	—	115	180 109	2 279 879	170 331	56 997	49	17	32	13	24	62	54	3	1	4	8	6	0,09	0,09	5
Langenthal-Huttwil-Wolhusen	40	—	5 166	2 864	—	18	8	26	147 776	2 085 666	160 600	52 141	49	14	47	8	18	22	29	1	—	27	28	21	0,34	0,26	1
Neuenburger Jurabahn	38	2	7 428	4 015	1 228	113	—	424	313 850	3 896 405	258 968	102 537	146	16	55	14	20	36	87	2	—	71	73	91	0,62	0,72	13
Thunerseebahn <sup>5)</sup>	42	—	10 437	803	1 235	12	—	186	210 959	3 552 084	177 507	84 573	204	14	56	7	22	54	191	—	1	19	20	—	0,18	—	4
Sihlthalbahn	19	—	6 190	258	1 191	13	—	94	115 304	971 620	108 658	51 138	5	20	25	—	—	—	4	—	1	—	1	—	—	—	—
Önsingen-Balsthal-Bahn	4	—	6 492	1 236	—	1	—	—	38 425	253 888	37 440	63 472	158	16	50	—	—	—	157	—	—	1	1	1	0,01	0,03	—
Orbe-Chavornay	4	—	8 990	—	1 030	—	—	—	40 274	80 548	36 568	20 137	133	18	120	—	—	—	132	1	—	—	1	1	—	0,01	—
<b>2. Schmalspurbahnen.</b>																											
Rhätische Bahn	92	—	5 720	1 394	—	163	—	251	350 244	4 972 665	341 890	54 051	39	21	64	5	25	36	25	1	6	12	19	36	0,25	0,41	—
Brünigbahn (J.-S.)	** 58	—	5 420	628	—	10	—	75	206 263	3 553 585	204 623	61 269	128	16	71	11	21	30	91	5	3	40	48	27	0,71	0,41	13
Visp-Zermatt (J.-S.)	*** 35	—	1 052	—	—	6	—	86	38 854	468 356	36 820	13 382	49	24	67	—	—	—	21	18	10	—	28	14	0,95	0,29	2
Bière-Apples-Morges und Apples-L'Isle (J.-S.)	† 30	—	4 728	—	—	—	—	4	74 422	471 146	74 342	15 705	47	19	93	—	—	—	32	3	2	10	15	17	0,25	0,35	5
Saignelégier-Chaux-de-Fonds	27	—	2 560	730	—	59	—	—	90 332	861 954	88 830	31 924	4	25	34	1	19	19	1	—	2	2	4	12	0,12	0,25	5
Appenzellerbahn (Winkeln-Appenzell)	26	—	8 184	1 270	346	28	—	193	133 405	2 203 918	129 564	84 766	197	14	35	14	33	48	164	—	—	47	47	40	0,50	0,43	—
Yverdon-Ste. Croix	25	—	2 294	—	—	7	—	4	57 612	479 720	56 891	19 189	80	19	91	—	—	—	21	1	7	51	59	5	2,53	0,19	30
Berner Oberlandbahnen	24	—	6 024	—	—	842	—	32	83 461	946 694	76 526	39 446	80	15	32	—	—	—	55	5	—	20	25	15	0,33	0,05	—
Lausanne-Echallens-Bercher	24	—	3 343	—	—	19	—	11	73 907	993 234	73 431	41 385	5	39	79	—	—	—	—	2	—	3	5	9	0,09	—	—
Stansstad-Engelberg	23	—	8 565	—	—	2155	—	—	156 034	564 278	108 881	24 534	168	21	106	—	—	—	92	16	10	50	76	92	0,70	0,69	—
Frauenfeld-Wil	18	—	3 956	—	—	99	14	10	69 760	596 490	68 030	33 147	26	22	90	—	—	—	6	—	6	14	20	9	0,61	0,33	8
Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds (J.-N.)	17	—	3 650	—	—	6	—	—	62 152	366 233	62 050	21 543	25	35	128	—	—	—	4	11	8	2	21	14	0,27	0,28	16
Waldenburgerbahn	14	—	2 992	730	—	14	—	44	52 594	511 288	52 108	36 521	58	18	69	10	23	29	30	3	—	35	38	7	0,90	0,13	3
Appenzeller Straßenbahn (St. Gallen-Gais)	14	—	3 769	—	—	60	4	21	53 903	679 185	52 766	48 513	12	21	78	—	—	—	11	—	—	1	1	3	0,03	0,08	—
Birsigthalbahn	13	—	11 388	—	—	804	—	—	128 553	1 681 600	122 105	129 354	8	25	59	—	—	—	—	3	1	4	8	4	0,04	0,04	—
Neuchâtel-Cortailod-Boudry (J.-N.)	11	—	11 278	—	—	12	—	—	124 186	1 160 878	124 054	105 534	6	13	15	—	—	—	—	—	1	5	6	3	0,05	0,02	—
Rolle-Gimel	11	—	11 285	—	—	65	—	477	77 927	292 803	68 474	26 618	13	32	70	—	—	—	2	7	4	—	11	27	0,04	0,13	1
Bern-Muri-Gümligen-Worb	10	—	5 373	—	—	221	—	—	54 057	513 169	52 116	51 317	22	15	34	—	—	—	17	3	2	—	5	12	0,04	0,02	—
Allaman-Aubonne-Gimel	10	—	17 752	—	—	—	—	—	83 022	184 503	83 002	18 450	33	16	30	—	—	—	32	1	—	—	1	3	—	0,01	4
Tramelan-Tavannes	9	—	3 650	—	—	79	—	—	33 561	211 172	32 850	23 464	28	13	35	—	—	—	27	—	—	1	1	4	0,03	0,11	—
Brenets-Loche	5	—	6 110	—	—	36	—	—	30 730	171 220	30 550	34 244	22	15	35	—	—	—	22	—	—	—	2	—	—	0,03	—
<b>Totale und Durchschnittszahlen</b>	<b>3788</b>	<b>517</b>	<b>521 541</b>	<b>75 778</b>	<b>126 083</b>	<b>7554</b>	<b>287</b>	<b>42 418</b>	<b>28 296 639</b>	<b>727 898 358</b>	<b>21 792 028</b>	<b>192 159</b>	<b>14 193</b>	<b>18</b>	<b>265</b>	<b>623</b>	<b>25</b>	<b>87</b>	<b>9723</b>	<b>631</b>	<b>355</b>	<b>4107</b>	<b>5093</b>	<b>—</b>	<b>0,75</b>	<b>—</b>	<b>3149</b>
<b>Im Jahre 1899</b>	<b>3780</b>	<b>512</b>	<b>510 920</b>	<b>74 333</b>	<b>122 095</b>	<b>6841</b>	<b>305</b>	<b>43 560</b>	<b>27 465 489</b>	<b>708 162 890</b>	<b>20 987 446</b>	<b>187 880</b>	<b>11 362</b>	<b>17</b>	<b>292</b>	<b>642</b>	<b>24</b>	<b>340</b>	<b>7048</b>	<b>482</b>	<b>418</b>	<b>4056</b>	<b>—</b>	<b>4956</b>	<b>—</b>	<b>0,76</b>	<b>2407</b>

<sup>1)</sup> Inkl. Bulle-Romont, Régional Val-de-Travers, Freiburg-Murten und Pont-Brassus.  
<sup>2)</sup> „ Bötzbahn mit Koblenz-Stein.  
<sup>3)</sup> „ Aarg. Südbahn, Wohlen-Bremgarten und Basler Verbindungsbahn.  
<sup>4)</sup> „ Wald-Rüti und Toggenburgerbahn.  
<sup>5)</sup> „ Spiez-Erlenbachbahn.

\* bis 31. Mai 120 km.  
\*\* Januar, Februar und Dezember 43 km.  
März 49 „  
April bis November 58 „  
\*\*\* Im Betrieb vom 15. Mai bis 31. Oktober.  
† 1. bis 19. Januar Betrieb eingestellt.

Tramwagen. Zusammenstöße fahrender Züge unter sich auf offener Bahn kamen auch dieses Jahr auf den Normalbahnen nicht vor.

Die sämtlichen Unfälle hatten 69 Tötungen (im Vorjahre 86) und 929 Verletzungen (gegen 923) von Personen zur Folge, und zwar wurden

	getötet					
	Reisende.		Bahnbedienstete.		Drittpersonen.	
	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.	1899.
bei Entgleisungen und Zusammenstößen . . . . .	—	2	1	—	—	—
infolge sonstiger Ereignisse . . . . .	7	14	26	32	35	38
	verletzt					
	Reisende.		Bahnbedienstete.		Drittpersonen.	
	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.	1899.
	bei Entgleisungen und Zusammenstößen . . . . .	3	16	2	19	—
infolge sonstiger Ereignisse . . . . .	73	60	780	768	71	60

Nach Bahnen zusammengestellt entfallen hiervon:

	Tötungen.		Verletzungen.	
	1900.	1899.	1900.	1899.
Auf die Jura-Simplon-Bahn . . . . .	17	28	250	267
„ „ Nordostbahn . . . . .	12	17	112	136
„ „ Centralbahn . . . . .	9	14	173	186
„ „ Vereinigten Schweizerbahnen . . . . .	3	6	75	65
„ „ Gotthardbahn . . . . .	4	2	82	76
„ „ übrigen Normalbahnen . . . . .	7	5	53	49
„ „ Schmalspurbahnen mit eigenem Bahnkörper . . . . .	3	2	24	12
„ „ Straßenbahnen . . . . .	7	2	42	49
„ „ Seil- und reinen Zahnradbahnen . . . . .	1	1	12	2
„ „ Tramways . . . . .	6	9	106	81

Die üblichen weitern 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 1900.

Bezeichnung der Eisenbahnen.	Kilometer im Betrieb.	Entgleisungen.							Zusammenstöße.							Sonstige Unfälle.		Gesamtzahl der Unfälle.	Tötungen und Verletzungen von Menschen												Selbstmorde und Selbstmordversuche.						
		Ursachen.					Total.	Davon entfallen		Ursachen.					Total.	Davon entfallen			Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden.	Andere Unfälle.	infolge von Entgleisungen und Zusammenstößen.						infolge anderer Unfälle.						Gesamtzahl der Tötungen.	Gesamtzahl der Verletzungen.	Getödt.	Verletzt.	
		Mangelhafte Bahnanlage.	Hindernisse auf der Bahn.	Befahren unrichtig bedienter Weichen.	Defekte an den Fahrzeugen.	Andere und unermittelte Ursachen.		Unrichtige Dispositionen des Personals.	Unrichtige Weichen- oder Signalstellung.	Vorschriftswidriges Manövern und Unachtsamkeit des Fahrpersonals.	Unrichtige Aufstellung von Fahrzeugen.	Andere und unermittelte Ursachen.	auf die offene Bahn.	auf die Stationen.		Getödt.	Verletzt.				Getödt.	Verletzt.	Getödt.	Verletzt.	Getödt.	Verletzt.	Getödt.	Verletzt.	Getödt.	Verletzt.							
		Reisende.	Bahnbedienstete.	Drittpersonen.	Reisende.	Bahnbedienstete.	Drittpersonen.	Reisende.	Bahnbedienstete.	Drittpersonen.	Reisende.	Bahnbedienstete.	Drittpersonen.	Reisende.	Bahnbedienstete.	Drittpersonen.	Reisende.		Bahnbedienstete.	Drittpersonen.	Reisende.	Bahnbedienstete.	Drittpersonen.	Reisende.	Bahnbedienstete.	Drittpersonen.											
<b>A. Hauptbahnen:</b>																																					
Jura-Simplon-Bahn	985	1	2	6	—	5	14	3	11	3	3	2	4	—	12	—	12	262	9	297	—	2	1	—	—	—	—	2	28	6	210	8	10	17	250	2	—
Nordostbahn	816	—	—	2	—	3	5	—	5	—	3	—	—	—	4	—	4	124	3	136	—	—	—	—	—	—	5	7 <sup>1</sup>	103	3	4	12	112	6	—		
Centralbahn	411	—	—	3	—	4	7	—	7	2	4	1	1	—	8	1	7	181	4	200	—	—	—	—	—	—	13	4	157 <sup>1</sup>	4	3	9	173	4	—		
Vereinigte Schweizerbahnen	310	—	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	1	78	—	80	—	—	—	—	—	1	2	72 <sup>1</sup>	1	2	3	75	—	—			
Gotthardbahn	276	—	1	1	—	—	2	1	1	—	—	1	—	—	1	—	1	85	—	88	—	—	1	—	—	—	4	3	76	1	1	4	82	2	—		
<b>B. Nebenbahnen:</b>																																					
Rhätische Bahn	92	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—		
Brünigbahn	58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—		
Südostbahn	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—		
Emmenthalbahn	43	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—		
Thunerseebahn	43	—	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—		
Burgdorf-Thun-Bahn	41	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—		
Jura-Neuchâtelois	40	1	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—		
Töflthalbahn	40	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—			
Langenthal-Huttwil-Wolhusen	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—		
Bière-Apples-Morges-l'Isle	30	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—		
Saignelégier-Chaux-de-Fonds	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	
Appenzellerbahn	26	—	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—		
Yverdon-Ste. Croix	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	
Sihlthalbahn	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	
Birsigthalbahn	13	—	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	
Tramelen-Tavannes	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Önsingen-Balsthal	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>C. Straßenbahnen:</b>																																					
Genfer Schmalspurbahnen	66	1	—	2	—	1	4	1	3	—	—	2	—	—	2	—	2	31	6	43	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	21	1	7	2	30	—	—
Schweizerische Seethalbahn	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lausanne-Echallens-Bercher	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Frauenfeld-Wil	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Waldenburgerbahn	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Appenzeller Straßenbahn	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Altstätten-Berneck	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Neuchâtel-Cortailod-Boudry	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Allaman-Aubonne-Gimel	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Orbe-Chavornay	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sissach-Gelterkinden	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Kriens-Luzern	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zürich-Höngg	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>D. Zahnradbahnen:</b>																																					
Wengernalpbahn	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Arth-Rigi-Bahn	9	—	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Rigibahn	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Bex-Gryon	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
<b>E. Seilbahnen:</b>																																					
Lausanne-Ouchy	1.80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Vevey-Chardonne-Pélerin	1.55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Gurtenbahn	1.02	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—											

	Reisende.				Bahnbedienstete.				Drittpersonen.			
	Tötung.		Verletzung.		Tötung.		Verletzung.		Tötung.		Verletzung.	
	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.	1899.
Überfahren von Fuhrwerken, Rollwagen und Draisinen . . . . .	—	—	2	—	—	1	—	1	1	4	17	10
Infolge Scheuwerdens von Pferden bei der Fahrt von Zügen . . . . .	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	1	4
Ausgleiten von Fahrzeugen, Fehltreten beim Auf- und Absteigen . . . . .	—	1	2	3	1	1	127	127	—	—	—	—
Fehltreten beim Überschreiten und Begehen der Geleise . . . . .	—	—	2	2	—	—	64	47	—	—	—	—
Springen auf und von im Gang befindlichen Fahrzeugen . . . . .	5	10	25	21	—	—	23	35	1	1	1	2
Unvorsichtiges Überschreiten der Geleise und Gehen in denselben . . . . .	1	—	4	—	14	18	20	19	33	29	42	38
Unvorsichtiges Benehmen im fahrenden Zug	1	2	9	5	1	5	19	20	—	—	—	—
Mitwirkung von Drittpersonen beim Manöver . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	3
Infolge unglücklichen Zufalls bei Manövern	—	—	—	—	—	1	74	82	—	—	—	1
Beim An- und Abkuppeln von Fahrzeugen	—	—	—	—	5	1	89	94	—	—	—	—
Infolge verbotener oder unrichtig ausgeführter Manöver . . . . .	—	—	—	1	1	1	16	12	—	—	1	—
Beim Ein-, Aus- und Umlad von Gütern . . . . .	—	—	—	—	—	—	136	153	—	—	—	—
Beim Öffnen oder Schließen von Wagenthüren	—	—	21	22	—	—	30	24	—	—	—	—
Augenverletzungen infolge Funkenwurfs der Lokomotiven . . . . .	—	—	—	—	—	—	16	24	—	—	—	—
Aus andern Ursachen . . . . .	—	1	8	6	3	4	165	130	—	3	5	2

In selbstmörderischer Weise haben sich 24 Personen (im Vorjahre 20) vor dem herannahenden Zuge auf die Schienen gelegt; 21 wurden getötet und 3 nur verletzt.

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

	1900.	1899.
Tötungen . . . . .	6	4
Verletzungen . . . . .	1871	1954

gemeldet.

#### IV. Dampfschiffe.

Die Kontrolle über den Bau und Betrieb der Dampf- und Motorschiffe ging in normaler Weise vor sich. Viel Mühe verursacht die Kontrolle über die zahlreichen Motorschiffe und der geschäftliche Verkehr mit ihren Besitzern.

Da vielorts noch Unklarheit darüber bestand, wie bezüglich der Vorlagen über neue Schiffe und der anzuordnenden Untersuchungen derselben zu verfahren ist, fand sich das Departement mit Kreisschreiben vom 31. Juli 1900 veranlaßt, den Schiffsverwaltungen bezügliche Instruktionen zu geben.

Über den Umfang der Kontrolle geben nachstehende Zahlen Aufschluß:

##### a. Betriebsbewilligungen.

Im Berichtsjahre wurden:

	Dampfschiffe.	Motorschiffe.	Total.
Erneuert . . . . .	8	3	11
Neu erteilt . . . . .	6	20	26
Zurückgezogen . . . . .	1	2	3
Pendent sind . . . . .	2	10	12

Eine erteilte Betriebsbewilligung für ein neu erbautes Dampfschiff mußte wieder zurückgezogen werden, weil dessen Stabilität zu wünschen übrig ließ. Es gab dieser Fall Anlaß, darauf zu dringen, daß der Nachweis der Betriebstüchtigkeit eines Schiffes auch durch Proben mit voller Belastung zu geschehen habe.

*b. Änderungen im Schiffspark.*

Dampfschiffe neu erstellt . . . . .	—
Motorboote neu erstellt und anderswoher kommend . . . . .	8
Motorlastschiffe neu erstellt . . . . .	5
Lastschiffe mit Motor versehen . . . . .	2
Dampfschiffe umgebaut . . . . .	3
Dampfschiffe mit neuer Maschine versehen . . . . .	1
Dampfschiffe mit neuen Kesseln versehen . . . . .	7
Motorschiffe umgebaut . . . . .	1
Dampfschiffe ausrangiert . . . . .	—
Motorschiffe ausrangiert oder gesunken . . . . .	7

*c. Bestand des Schiffsparks Ende 1900.*

Dampfschiffe für Personen- und Gütertransport . . . . .	101
Dampfschiffe nur für Gütertransport . . . . .	6
Dampfschiffe für Schleppdienst . . . . .	11
Motorboote ausschließlich für Personentransport . . . . .	36
Motorlastschiffe auch für Personentransport . . . . .	5
Motorschiffe . . . . .	46
	Total 205
Im Bau angemeldet sind . . . . .	5

An Schiffsuntersuchungen wurden vorgenommen:

Äußere Untersuchung von Dampfschiffen . . . . .	132
Äußere Untersuchung von Motorbooten und Motorlastschiffen . . . . .	124
Innere Untersuchung von Dampfschiffen . . . . .	114
Davon auf Stapel . . . . .	30
Belastungs- und Krängungsversuche . . . . .	6

Den Kesseluntersuchungen und Druckproben haben unsere Beamten in 24 Fällen beigewohnt. Diese Untersuchungen werden durch die Inspektoren des schweizerischen Vereins von Kesselbesitzern vorgenommen, deren Berichte uns jeweilen zukommen.

Landungseinrichtungen wurden:

Neu erstellt . . . . .	3
Umgebaut . . . . .	10
Aufgehoben . . . . .	2

Untersuchungen dieser Einrichtungen, deren Gesamtzahl 265 beträgt, wurden im Berichtsjahre 96 ausgeführt.

Die schon im letztjährigen Berichte erwähnten Vorschriften über Fahrordnung und Schiffspolizei auf dem Zuger-, Luganer- und Langensee sind seitens der betreffenden Kantone immer noch nicht aufgestellt worden.

An außerordentlichen Vorkommnissen sind uns zur Kenntnis gebracht worden:

- 2 Brüche von Radwellen während der Kursfahrt,
- 1 Triebstangenbruch,
- 1 Schiff (Bodensee) auf der Werfte gesunken,
- 1 Feuersausbruch auf einem Motorboote,
- Verschiedene kleinere Unfälle mit Materialschäden.

Beim Dampfschiffbetrieb sind nach den beim Departement eingegangenen Mitteilungen 38 Schiffsbedienstete (im Vorjahre 35) verletzt worden; ein Schiffsheizer und ein Passagier fanden den Tod durch Ertrinken; ein gleiches Schicksal traf den Insaßen eines Fischerbootes infolge Kollision des Bootes mit einem Dampfschiffe.

Bei den Hilfsarbeiten des Betriebes wurden 46 Personen (im Vorjahre 48) verletzt.

## **D. Administrative Kontrolle.**

### **I. Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen.**

#### **a. Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages und des Anlagekapitals der schweizerischen Hauptbahnen.**

Nachdem durch die Urteile des Bundesgerichts vom 18./21. Januar 1899 und 18./19. Juli 1899 in den Rekursstreiten gegen die Schweizerische Centralbahn und gegen die Schweizerische Nordostbahn die grundsätzlichen Differenzen zwischen dem Bundesrate und den Bahnverwaltungen über die Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrags und Anlagekapitals entschieden worden waren, konnten die bezüglichlichen Rekurse der Jura-Simplon-Bahn und der Vereinigten Schweizerbahnen in analoger Anwendung der genannten Urteile durch Vergleich erledigt werden.

Die Verständigung mit der Jura-Simplon-Bahn wurde im Protokoll des Rechtstages vom 12. März 1900 niedergelegt, diejenige mit den Vereinigten Schweizerbahnen im Protokoll des Bundesgerichts vom 12. Juli 1900.

Der Rekurs der Gotthardbahn ist noch nicht erledigt.

## b. Verhandlungen über den freihändigen Ankauf der schweizerischen Hauptbahnen.

Die Verhandlungen mit der Schweizerischen Centralbahn haben zum Abschluß des Vertrages vom 5. November 1900 betreffend den freihändigen Ankauf der Schweizerischen Centralbahn durch den Bund geführt, worüber wir Ihnen mit Botschaft vom 28. November 1900 berichtet haben. Dieser Vertrag ist von der Bundesversammlung mit Beschluß vom 12./14. Dezember 1900 endgültig ratifiziert worden.

Nach Abschluß der oben erwähnten Vergleiche mit der Jura-Simplon-Bahn und den Vereinigten Schweizerbahnen sind dieselben eingeladen worden, auf Grund derselben berichtigte Rechnungen einzureichen. Die Jura-Simplon-Bahn hat sich auf unsere Anfrage vom 6. Juli 1900 gegen Ende des Jahres damit einverstanden erklärt, daß für ihren Rückkauf nicht der konzessionsgemäße Reinertrag, sondern das Anlagekapital als maßgebend zu betrachten ist. Eine Aufstellung betreffend dieses Anlagekapital auf Ende 1899 ist uns am 15. Oktober eingereicht worden, dagegen stehen die einverlangten weiteren Aufschlüsse über verschiedene Punkte noch aus.

Die Vereinigten Schweizerbahnen haben uns am 31. August 1900 eine bereinigte Zusammenstellung der für sie maßgebenden Berechnungsgrundsätze eingereicht, mit der wir uns mit Schreiben vom 5. September einverstanden erklärt haben. Die Rechnungen sind dagegen noch nicht abgeliefert worden.

Von der Schweizerischen Nordostbahn sind uns successive die sektionsweisen Ertragsrechnungen zugestellt worden, so daß wir bis zum Dezember sämtliche Rechnungen für die Jahre 1888/99 erhalten haben. Mit Zuschrift vom 18. Dezember 1900 haben wir die Verwaltung eingeladen, an diesen Rechnungen diejenigen Abänderungen vorzunehmen, welche durch die ergangenen bundesgerichtlichen Urteile veranlaßt werden.

Da somit für alle die genannten Bahnen das erforderliche Rechnungsmaterial noch nicht vollständig vorlag, konnten auch keine Verhandlungen über einen freihändigen Ankauf stattfinden. Wir haben lediglich auf vorläufige Anfragen der Jura-Simplon-Bahn und der Nordostbahn uns grundsätzlich bereit erklärt, in Verhandlungen einzutreten, wenn einmal die erforderlichen Rechnungsgrundlagen bekannt sein werden.

### c. Ankündigung des konzessionsgemässen Rückkaufes.

1. Mit Zuschrift vom 19. April 1900 haben wir der Jura-Simplon-Bahn den konzessionsgemässen Rückkauf für ihr gesamtes Bahnnetz auf den 1. Mai 1903 angekündigt. Bezüglich des Simplontunnels wurden hierbei die in der Korrespondenz vom Jahre 1898 (mitgeteilt in der Botschaft vom 3. Juni 1898 betreffend die Subvention des Bundes für den Simplondurchstich, Bundesbl. 1898, III, 611) vorbehaltenen Rechte ausdrücklich gewahrt.

2. In weiterer Vollziehung des Bundesratsbeschlusses vom 22. Februar 1898 betreffend die Ankündigung des Rückkaufes bezüglich einzelner Sektionen der Schweizerischen Nordostbahn ist mit Zuschrift vom 18. April 1900 der konzessionsgemässe Rückkauf für die Bahnlinie Bülach-Eglisau-Schaffhausen auf den 1. Mai 1903 angekündigt worden.

3. Auf den gleichen Termin erfolgte die Anmeldung des Rückkaufes für den Anteil der Einwohnergemeinde Bremgarten ( $\frac{1}{5}$ ) an der Bahn Wohlen-Bremgarten mit Schreiben vom 18. April 1900.

### d. Finanzierung des Rückkaufes.

Die Kommission zur Begutachtung der für die Durchführung der Verstaatlichung erforderlichen finanziellen Maßnahmen hat im Laufe des Berichtsjahres nur eine Sitzung abgehalten, und zwar am 15. November zur Prüfung des Vertrages vom 5. November 1900 betreffend den freihändigen Ankauf der Schweizerischen Centralbahn durch den Bund und zur Äußerung über das Anerbieten eines Bundesanleihens zur Finanzierung der Verstaatlichung durch ein ausländisches Finanzkonsortium. Von einer Weiterverfolgung der letztgenannten Angelegenheit wurde für einmal abgesehen.

Der Umtausch von Obligationen der zu verstaatlichenden Hauptbahnen in  $3\frac{1}{2}$  % Bundesbahnobligationen ist bis zum 1. November 1900 fortgesetzt und auf diesen Termin eingestellt worden.

Infolge dieser Umtauschoperation und des Ankaufes von Eisenbahnobligationen besitzt der Bund nunmehr auf Ende 1900 folgende Obligationen der schweizerischen Hauptbahnen:

	3 1/2 % Obligationen				4 % Obligationen			Total
	J.-S.	S. C. B.	N. O. B.	G. B.	S. C. B.	N. O. B.	V. S. B.	
Bestand am 1. Januar 1900	18,197,000	7,781,000	8,461,500	16,632,500	68,000	813,500	868,000	52,821,500
Zuwachs durch Umtausch .	5,809,000	442,000	264,000	862,000	--	--	--	7,377,000
"    "    Ankauf . .	--	--	--	--	2,000,000	2,005,000	--	4,005,000
	24,006,000	8,223,000	8,725,500	17,494,500	2,068,000	2,818,500	868,000	64,203,500
Abgang durch Auslosung .	--	--	--	35,000	--	--	5,000	40,000
Bestand Ende 1900 . . .	24,006,000	8,223,000	8,725,500	17,459,500	2,068,000	2,818,500	863,000	64,163,500

Vom 3 1/2 % Bundesbahnanleihen sind im ganzen emittiert worden:

bis Ende 1899 durch Umtausch . . . . .	Fr. 51,072,000
"    "    1900    "    "    . . . . .	"    7,377,000
"    "    1900    "    Verkauf . . . . .	"    7,206,000
	Fr. 65,655,000

### **e. Gesetzgebung betreffend die Bundesbahnen.**

Der Bundesbeschluß betreffend die Taggelder und Reiseentschädigungen der Mitglieder des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen und der Kreiseisenbahnräte vom 28. Juni 1900 und das Bundesgesetz betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten vom 29. Juni 1900 sind am 17. Oktober 1900 in Kraft gesetzt worden.

Der Entwurf eines Bundesgesetzes über das Tarifwesen der Bundesbahnen ist erst vom Ständerat behandelt worden.

### **f. Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.**

Gemäß den Übergangsbestimmungen der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufgesetz vom 7. November 1899 sind die Kreiseisenbahnräte am 30. August zur Konstituierung zusammengetreten und haben ihre Vertreter in den Verwaltungsrat ernannt.

Der Verwaltungsrat hat sich am 24. Oktober konstituiert und hat außer den Präsidien die Mitglieder der ständigen Kommission ernannt. In einer zweiten Sitzung vom 28. November hat er sein Geschäftsreglement durchberaten und den unverbindlichen Vorschlag für die Wahl der Mitglieder der Generaldirektion zu Händen des Bundesrates festgestellt. Der Bundesrat hat sodann die Wahl der Generaldirektion am 30. November vorgenommen.

### **g. Simplonbahn.**

Nachdem die Jura-Simplon-Bahn den Nachweis über die während des 1. Baujahres, vom 1. Oktober 1898 bis 30. September 1899, auf den Bau des Simplontunnels verwendeten Kosten im Gesamtbetrage von Fr. 7,432,242.38 geleistet hatte, ist von uns die Einzahlung der Subventionsrate für das 1. Baujahr auf 11 % festgesetzt und auf den 1. August 1900 zu Händen der Jura-Simplon-Bahn eingefordert worden.

Am 6. September 1900 sind die Ratifikationsurkunden des Übereinkommens zwischen der Schweiz und Italien betreffend den Anschluß des schweizerischen Bahnnetzes an das italienische durch den Simplon und den Betrieb der Bahnstrecke Iselle-Domodossola ausgewechselt worden.

Mit Note vom 11. Oktober 1900 hat sich die italienische Regierung mit unserem Vorschlage einverstanden erklärt, daß

in Ausführung des Art. 10 des Vertrages vom 25. November 1895 zwischen der Schweiz und Italien über den Bau und Betrieb der Simplonbahn der 13. Mai 1904 als Termin für die Betriebsöffnung der Linie Brig-Domodossola bestimmt werde. Gleichzeitig wurde mitgeteilt, daß der Bau der Zufahrtslinie Domodossola-Iselle vom Ministerium der öffentlichen Bauten der Gesellschaft der italienischen Mittelmeerbahnen übertragen und dieselbe eingeladen worden sei, die Arbeiten derart zu fördern, daß die Zufahrtslinie allfällig auch auf einen frühern Eröffnungstermin des Tunnels in betriebsfähigen Stand gesetzt werden könne.

Bezüglich der Verbesserung der nördlichen Zufahrtslinien zum Simplon durch Erstellung einer Abkürzung Frasnè-Vallorbe haben wir die Jura-Simplon-Bahn mit Zuschrift vom 18. Januar 1900 eingeladen, mit Beförderung Pläne und Vorschläge für Erstellung eines internationalen Anschlußbahnhofes in Vallorbe, sowie für den zweispurigen Umbau und für Verbesserung der Linie Vallorbe-Daillens(-Lausanne) vorzulegen. Das eingeforderte Material ist uns erst mit Zuschrift vom 24./29. Dezember 1900 eingereicht worden, so daß in dieser Angelegenheit im Laufe des Berichtsjahres nichts weiteres vorgekehrt werden konnte.

## II. Tarif- und Transportwesen.

### a. Tarifwesen.

Die Bereinigung der direkten Tarife mit dem Auslande machte nur geringe Fortschritte. Eingeführt wurden die Tarife für den badisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr, und zwar derjenige für den Verkehr mit der Central- und Westschweiz auf 1. Juli und derjenige mit der Ostschweiz auf 1. November. Eine Beordnung der Gütertarife für diesen Verkehr fand dagegen im Berichtsjahre nicht statt; wir haben daher auf erfolgte Beschwerdeführung durch den Handelsstand die Verwaltungen der Central- und Westschweiz angehalten, im Verkehr mit Waldshut die billigeren schweizerischen Frachten auf dem Rückerstattungsweg zu gewähren, um Schädigungen des Handelsstandes durch Verzögerung der Neuregulierung dieser Tarifverhältnisse thunlichst zu vermeiden.

Die direkten Tarife für den schweizerischen Verkehr über die Burgdorf-Thunbahn waren auf Grund der im letztjährigen Geschäftsberichte mitgetheilten Entscheide ausgearbeitet

worden. Im Berichtsjahre fand eine Verständigung der beiden konkurrierenden Bahngesellschaften über die Teilung des Güterverkehrs statt; gleichwohl waren gemäß Art. 6, litt. l, des schweizerischen Transportgesetzes Taxen über beide Routen (via Münsingen-Bern und Steffisburg-Walkringen) in allen den Relationen zu erstellen, in welchen sich bei normaler Taxbildung über die letztere Route, billigere Sätze ergeben, indem das Recht des Versenders, den Transportweg zu bestimmen, nicht durch Tarifmaßnahmen beeinträchtigt werden darf.

Änderungen grundsätzlicher Natur fanden im Berichtsjahre weder an den Grundlagen der Personentarife noch an denjenigen der Gütertarife statt. Wir können uns daher auf die Mitteilung der nachfolgenden wichtigeren Vorkommnisse beschränken.

**Personentarifwesen.** Die am Tarif für Generalabonnemente beteiligten Verwaltungen haben auf wiederholte Gesuche hin beschlossen, eine Anzahl weiterer Unternehmungen in denselben aufzunehmen. Der Zuwachs beträgt ca. 500 km. Als Äquivalent für diese Ausdehnung des Gültigkeitsgebietes der Generalabonnemente sind die bisher schon außerordentlich niedrigen Taxen etwas erhöht worden. Der neue Tarif ist am 1. Januar 1901 in Kraft getreten.

Zum allgemeinen Gesellschafts- und Schultarif gelangten die Nachträge IV und V zur Einführung. Durch den letztern werden den Hochschulen bei Exkursionen für wissenschaftliche Zwecke reduzierte Taxen bewilligt, sofern die Transportstrecke über 50 km. beträgt.

Das Reglement betreffend die Gewährung von außerordentlichen Taxbegünstigungen zum Besuche von schweizerischen Festen und Versammlungen sowie von Pferderennen wurde neu aufgelegt, um dasselbe mit den durch die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillete geschaffenen veränderten Verhältnissen in Übereinstimmung zu bringen. Gleichzeitig wurde der Gültigkeitskreis des Reglementes erweitert.

Auf unsere Anregung sind die meisten der dem schweizerischen Eisenbahnverband nicht angehörenden Verwaltungen der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen mit einer Ausnahme dem Übereinkommen der Verbandsverwaltungen betreffend die Rückerstattung von Fahrgeld beigetreten, so daß dieses Übereinkommen nunmehr auf sämtlichen bedeutenderen schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunterneh-

mungen mit direktem Personenverkehr, mit einziger Ausnahme der Dampfschiffgesellschaft für den Thuner- und Brienzensee, anwendbar ist.

Die Verwaltung der Neuenburger Jurabahn hat beschlossen, eine Reduktion der Taxen für einfache Fahrt eintreten zu lassen, nachdem die Taxen für Hin- und Rückfahrt schon im Jahre 1896 bedeutend ermäßigt worden waren. Die neuen Taxen für einfache Fahrt betragen:

	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	
per Kilometer . . . .	12 Cts.	8,4 Cts.	6 Cts.	
was einer Reduktion von	13 %	15 %	18 %	entspricht.
Der Rabatt für die Retourbillete, deren Taxen unverändert bleiben und der bisher 40 % betrug, wird hierdurch auf 31 %, 29 % und 27 % reduziert.				

Der Zuschlag für die Taxberechnung für Gesellschafts- und Schulfahrten, sowie für Gepäck, wurde einheitlich auf 12 % festgesetzt, während er bisher für erstere 40 % und für letztercs 54 % betrug.

Der Besuch der Weltausstellung in Paris wurde von verschiedenen Verwaltungen sowohl durch Führung von Extrazügen zu billigen Taxen, als auch durch Begünstigung von Gruppenfahrten und Einzelreisen erleichtert.

Die drei Rigibahnen haben sich auf ein einheitliches Abonnement geeinigt, welches dem Inhaber desselben die Befahrung jeder der drei Linien gestattet.

Die Verwaltungen verschiedener Nebenbahnen mußten darauf aufmerksam gemacht werden, daß das Verbot einseitiger Tarifbegünstigung auch auf sie Anwendung findet und daß eine gleichmäßige Behandlung einzutreten hat.

**Gütertarifwesen.** Während des Berichtsjahres gelangten nur wenige Änderungen und Ergänzungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen zur Einführung. Als wesentlichste Änderung ist eine Ergänzung des Art. 32 der Tarifvorschriften zu verzeichnen, wonach bei Reservoir- oder Kesselwagen, deren Taragewicht das Ladegewicht übersteigt, ein Drittel dieses Überschusses zur Taxberechnung herbeigezogen werden soll. Eine Neuausgabe der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation wurde nach längeren Verhandlungen am 22. Dezember genehmigt. Die Einführung derselben erfolgt erst im Jahre 1901.

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

Neuausgabe des Teiles I, Abteilung B, für den niederländisch-deutschen Güterverkehr, zur Anwendung auf den niederländisch-Basler Verkehr via Delle, am 25. Januar.

Nachtrag I zu Teil I, Abteilung B, für den österreichisch-ungarisch-schweizerischen Güterverkehr, am 24. Februar.

Nachtrag I zu Teil I, Abteilung B, für den deutsch-schweizerischen Güterverkehr, am 27. Februar.

Nachtrag III zu Teil I, Abteilung B, für den belgisch-deutschen Güterverkehr, zur Anwendung auf den belgisch-Basler Verkehr via Delle, am 24. März.

Neuausgabe des Teiles II, Heft 1, für den belgisch-italienischen Güterverkehr via Gotthard, am 13. Juni, resp. 3. August.

Nachtrag II zu Teil I, Abteilung B, für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr, am 7. August.

Nachtrag III zu Teil I, Abteilung B, für den deutsch-italienischen Güterverkehr im Transit durch die Schweiz, am 7. August.

Nachtrag I zu Teil I, Abteilung B, für den niederländisch-deutschen Güterverkehr, zur Anwendung auf den niederländisch-Basler Verkehr via Delle, am 18. September.

Änderung der Tarifierung von Graphit im Teil I, Abteilung B, für den deutsch-italienischen Güterverkehr im Transit durch die Schweiz, am 18. September.

Änderung der Tarifierung von Kleie im Teil I, Abteilung B, für den deutsch-schweizerischen Güterverkehr, am 30. Oktober.

Nachtrag IV zu Teil I, Abteilung B, für den belgisch-deutschen Güterverkehr, zur Anwendung auf den belgisch-Basler Verkehr via Delle, am 18. Dezember.

Der allgemeine schweizerische Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren wurde durch Ausgabe eines revidierten Nachtrages I ergänzt, welcher eine neue Fassung der Tarifbestimmungen sowie neue Vorbemerkungen zum Tarife enthält. Ein II. Nachtrag zu diesem Tarif war sodann nötig zur Einführung von Zuschlagsdistanzen für die Seethalbahn, welche bei Abfertigung von Sendungen nach oder über die Seethalbahn auf Grund der Personentarifdistanzen diesen zuzuschlagen sind.

Der Artikel „Chokolade“ hat in den allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 3 für Lebensmittel Aufnahme gefunden.

Der allgemeine Ausnahmetarif Nr. 10 für Flüssigkeiten in Reservoirwagen wurde durch eine Bestimmung ergänzt, wonach ein Drittel des Überschusses des Taragewichtes des Reservoirwagens über das Ladegewicht desselben zur Taxberechnung beigezogen werden kann.

Eine Erhöhung der Gütertaxen sowie der Taxen für den Transport lebender Tiere um 29 % wurde von der Verwaltung der Seethalbahn vorgeschlagen und mit dem unbefriedigenden finanziellen Ertragnis der Bahn und dem raschen Anwachsen der Betriebsausgaben begründet. Da die Taxen auch nach der beantragten Erhöhung die durch die Konzession bewilligten Maximaltaxen nicht überschreiten, erteilten wir der Vorlage gemäß den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen die Genehmigung. Diese Taxerhöhung veranlaßte eine große Anzahl Änderungen in den direkten Tarifen mit den Stationen der Seethalbahn und im Transit über diese Linie. Diese zum Teil ziemlich umfangreichen Arbeiten konnten im Berichtsjahre nicht vollendet werden; namentlich steht die Berichtigung der Tarife mit dem Auslande noch aus.

Für den Export von Obst wurden verschiedene neue Tarife eingeführt, einzelne allerdings so spät, daß sie für die Herbstsaison 1900 keine wesentliche Bedeutung mehr haben konnten.

Nach längeren Verhandlungen gelangte eine Neuausgabe des Gütertarifes für den Verkehr zwischen den französisch-schweizerischen Grenzpunkten und der Central- und Westschweiz zur Einführung. Durch dieselbe wurden die Taxen der französischen Konkurrenz längs der Schweizergrenze möglichst angepaßt.

Für den sächsisch-französischen Transitverkehr ist zwischen der deutschen Route via Altmünsterol und der schweizerischen Route über französisch-schweizerische Grenzpunkte eine Verständigung zur Beseitigung des beide Teile schädigenden Konkurrenzkampfes erfolgt, welche ihren Ausdruck in einem Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen sächsischen Stationen einerseits und Altmünsterol-Grenze sowie den französisch-schweizerischen Grenzpunkten andererseits fand. Dieser Tarif wurde nach sorgfältiger Prüfung der Verhältnisse genehmigt; die Ein-

führung erfolgte unter Aufhebung der Anwendbarkeit der Transit-  
tarife vom Jahre 1889 für dieses Verkehrsgebiet. Weitere auf  
analoger Grundlage beruhende Transittarife sollen für das übrige  
deutsche Verkehrsgebiet successive erstellt werden, um diesem  
wichtigen Verkehr den neuen Verhältnissen angepaßte Tarife  
zu bieten.

Die Tarifkontrolle hat auch im Berichtsjahre rasch gearbeitet.  
Weitaus die Mehrzahl der Vorlagen konnte innerhalb kurzer  
Frist erledigt werden, namentlich wenn seitens der vorlegenden  
Verwaltungen alle erforderlichen Grundlagen rechtzeitig eingereicht  
wurden. Die Zahl der Genehmigungen beträgt 703 gegenüber  
715 im Vorjahre.

### b. Transportwesen.

Die im letztjährigen Bericht erwähnten Untersuchungen über  
die besondern Maßnahmen, welche erforderlich sind, um für die  
in Anlage V zum Transportreglement aufgeführten Güter auf  
elektrisch betriebenen Eisenbahnen denselben Grad  
von Sicherheit zu erzielen wie beim Betrieb mit Dampflokomotiven,  
beschäftigten uns fast das ganze Berichtsjahr, indem die Vernehm-  
lassung der meistinteressierten Bahnverwaltungen nur sehr langsam  
und nach mehrfachen Mahnungen eingingen. Auf Grund der Vor-  
schläge unserer Experten wurde dann ein Anhang III zum  
Transportreglement ausgearbeitet, der die besondern Vor-  
schriften enthält, welche in Ergänzung der Bestimmungen des § 58  
der Anlage V zum Transportreglement für elektrisch betriebene  
Eisenbahnen mit über dem Profil befindlichem Stromzuführungs-  
draht (Kontakt- oder Arbeitsdraht) gültig sind. Wir erteilten  
diesem Anhang III, der mit sofortiger Gültigkeit ausgegeben wurde,  
am 3. Dezember die Genehmigung.

Gleichzeitig erließen wir noch die nötigen ergänzenden Be-  
stimmungen zum schweizerischen Militärtransport-  
reglement, um auch bezüglich des Transportes von Munition  
und Sprengstoffen der Militärverwaltung auf elektrisch betriebenen  
Bahnen die möglichste Sicherheit zu <sup>erzielen</sup>.

Dagegen konnte der im letzten Bericht erwähnte Anhang II  
zum Transportreglement, der die Ausnahmen von den  
Vorschriften des Transportreglementes enthält, welche der Burgdorf-  
Thun-Bahn versuchsweise bewilligt worden waren, infolge Ver-  
zichtes dieser Verwaltung aufgehoben werden.

Die Anlage V zum Transportreglement wurde am 25. September durch Aufnahme der Artikel „Petroklastit“ und „Haloklastit“ unter die Güter der Position XXXVc ergänzt.

In das in der Anlage XI zum Transportreglement enthaltene Verzeichnis der kantonalen Feiertage wurden auf Wunsch der Regierung des Kantons Appenzell A.-Rh. am 17. März für diesen Kanton dieselben Feiertage aufgenommen, welche für den Kanton St. Gallen gelten.

Einem Vorschlag der Bahnverwaltungen, den § 53 des Transportreglementes durch Zulassung von Bleiweiß und andern Metallfarben in Teigform zum Eilguttransport zu ergänzen, wurde am 5. Oktober die Zustimmung erteilt.

Zu vielfachen Verhandlungen gaben im Berichtsjahre die Maßnahmen zur Vermeidung des Wagenmangels für den Herbstverkehr im allgemeinen und für den Obsttransport im besondern Veranlassung. In Abweichung von den Vorschriften des § 56 des Transportreglementes über die Wagenbestellung wurden die Obstexporteure versuchsweise ermächtigt, bei Bestellung der Wagen statt der Bestimmungsstation der Sendung die Ausgangsstation aus der Schweiz und das Bestimmungsland anzugeben, sofern ihnen in diesem Moment (48—72 Stunden vor Aufgabe der Sendung) die definitive Bestimmungsstation noch nicht bekannt ist. Die Kenntnis dieser Angaben ist für den Wagenrepartiteur unerlässlich, um eine möglichste Ausnützung der leer zurückgehenden fremden Wagen zu erzielen, ohne welche eine Bewältigung des starken Herbstverkehrs nicht möglich wäre. Ferner wurden die Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbandes ermächtigt, während der Herbstsaison (bis 30. Oktober) eine Kürzung der reglementarischen Entlade-fristen für die Wagen eintreten zu lassen, deren Entladetarifgemäß dem Empfänger obliegt, sofern die Avisierung und Bereitstellung der Wagen so frühzeitig erfolgt, daß die Abladefrist spätestens morgens 9 Uhr beginnt und die Abfuhr der Güter auf eine Entfernung von höchstens 2 Kilometer von der Station beziehungsweise vom Güterbahnhof stattfindet. In diesem Falle war der Ablad bis am Abend desselben Tages zu vollenden. Gleichzeitig wurde den Verwaltungen aufgegeben, eine Ausdehnung der im § 55 des Transportreglementes vorgesehenen Geschäftsstunden in dem Sinne eintreten zu lassen, daß dem Publikum gestattet wurde, während der Herbstsaison den Verlad auch über die Mittagszeit forzusetzen und am Abend bis zum

Einbruch der Dunkelheit auszudehnen. Ein Gesuch desselben Verbandes um Gestattung der Kürzung der Beladefristen für dem Versender zum Verlad überwiesene Wagen wurde dagegen ablehnend beschieden, nachdem wir uns überzeugt hatten, daß eine solche Maßnahme nur unter starker Belastung von Handel und Industrie möglich wäre.

Eine Beschwerde der schweizerischen Obstexporteure gegen die weitere Verwendung offener Güterwagen mit Deckenverschluß für den Export von Obst hat die Bahnverwaltungen veranlaßt, Anordnungen zu treffen, damit für diesen Verkehr, soweit irgend möglich, nur gedeckt gebaute Wagen verwendet werden. Für den Fall, daß diese nicht ausreichen sollten, haben sie zudem noch eine Anzahl Hochbordwagen mit Firstbäumen ausgerüstet, welche ein Aufliegen der darüber gezogenen Decken auf dem Obst verhindern und gleichzeitig der Luft freien Zutritt zum Obst gestatten. Hierdurch hofften die Bahnverwaltungen die Haupteinwendungen, welche bisher gegen die Verwendung offener Wagen für den Obstexport geltend gemacht wurden, in wirksamer Weise beseitigt zu haben und gleichzeitig den Anforderungen nach Wagen prompter entsprechen zu können.

Die Berichterstattung über den Erfolg der besprochenen Maßnahmen hat erst nach Ablauf des Berichtsjahres stattgefunden.

Im Berichtsjahr sind eine Anzahl Beschwerden eingegangen, aus welchen sich ergab, daß die Erledigung der Reklamationen durch die Bahnverwaltungen nicht immer mit der wünschbaren Beförderung erfolgt.

Um die Bestimmungen des Transportreglementes, soweit dies ohne eine Revision des Transportgesetzes möglich ist, mit den Abänderungen, welche durch die Pariser Konferenz vom Jahre 1896 am internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vorgenommen wurden, in Übereinstimmung zu bringen, haben wir die Präsidialverwaltung des schweizerischen Eisenbahnverbandes im Februar eingeladen, einen II. Nachtrag zum Transportreglement vorzulegen und in denselben auch die zur Fortbildung der Vorschriften des § 58 der Anlage V zum Transportreglement notwendigen Änderungen und Ergänzungen aufzunehmen. Der Entwurf gelangte Ende Oktober zur Vorlage; die weitere Behandlung desselben fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

Den neu eröffneten Nebenbahnen wurden in üblicher Weise die durch die Besonderheiten des Baues und des Betriebes er-

forderlichen Ausnahmen von den Vorschriften des Transportreglementes bewilligt.

Bleibende Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen wurden auch diesmal nicht bewilligt; dagegen wurden temporäre Zuschlagsfristen bei folgenden Anlässen zugestanden und in vorgeschriebener Weise publiziert:

- der Neuenburger Jurabahn und der Jura-Simplon-Bahn anlässlich des eidgenössischen Turnfestes in La Chaux-de-Fonds;
- der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen anlässlich der Heimbeförderung der an den Herbstmanövern beteiligten Truppen.

Zum Reglement für den Transport inländischer Armer gelangte im Berichtsjahr ein Nachtrag I zur Einführung, durch welchen eine Erweiterung des Verzeichnisses der zur Ausstellung von Empfehlungsscheinen berechtigten Behörden und Anstalten erfolgte.

Eine Änderung an der Liste der dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellten schweizerischen Linien fand im Berichtsjahre nicht statt und betrug die Länge dieser Linien auf Jahresschluß unverändert 3429 km.

Die schweizerischen Stationen derjenigen Linien, welche dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellt sind, wurden mit einer am 1. Januar zur Ausgabe gelangten Neuausgabe des „Verzeichnisses der Gegenstände, auf welche das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr keine Anwendung findet“, ausgerüstet.

Auf Anregung des deutschen Reichseisenbahnamtes hat eine Verständigung darüber stattgefunden, daß eine Verifikation der Prüfungsvormerke für Transportgefäße der in Position XLIV, XLV und XLVI der Anlage 1 zu den Ausführungsbestimmungen des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr genannten verdichteten oder verflüssigten Gase ausschließlich auf der Versandstation zu erfolgen hat, wobei die Verwaltung der Versandstation für die Folgen einer ungenügenden Durchführung dieser Kontrolle verantwortlich ist. Dieser Vereinbarung sind bisher beigetreten: die Schweiz, Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, Luxemburg und die Niederlande.

Betriebslängen.		Bezeichnung der Eisenbahnen.	Verkehrsmengen.				Transport-Einnahmen.							
Ende			Personen.		Güter, inkl. Gepäck.		Personen.		Güter, Gepäck und Vieh.		Total.		Durchschnittlicher Ertrag pro Kilometer.	
1899.	1900.		1899.	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.
km.	km.		Anzahl.	Anzahl.	Tonnen.	Tonnen.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
18	18	Wengernalpbahn	86,923	88,799	3,120	3,361	501,153	511,912	31,556	34,665	532,709	546,577	29,595	30,365
12	12	Arth-Rigibahn <sup>11</sup>	91,804	89,385	4,769	5,023	194,804	218,393	34,775	35,250	229,579	253,643	19,131	21,137
10	10	Gornergratbahn	34,400	26,785	152	139	261,296	206,628	7,943	8,425	269,239	215,053	26,924	21,505
9	9	Monte-Generoso	15,951	16,037	668	313	61,550	55,871	5,440	5,121	66,990	60,992	7,443	6,777
8	8	Brienzer Rothhornbahn	5,290	7,334	49	20	23,814	30,070	1,050	500	24,864	30,570	3,103	3,821
8	8	Glion-Rochers de Naye	49,761	43,547	733	1,379	184,207	156,469	9,185	13,422	193,392	169,891	24,174	21,236
7	7	Rorschach-Heiden	75,267	79,102	26,593	31,303	76,240	80,544	87,135	93,751	163,375	174,295	23,339	24,899
7	7	Vitznau-Rigibahn <sup>12</sup>	119,889	128,534	4,613	1,945	459,835	495,434	57,025	30,451	516,860	525,885	73,837	75,126
5	5	Pilatusbahn	44,245	44,231	180	203	260,910	276,514	3,754	4,179	264,664	280,693	52,933	56,138
3	3	Jungfraubahn <sup>13</sup>	22,931	25,624	31	113	82,142	89,033	234	693	82,376	89,726	32,950	29,908
5,49	5,49	Lauterbrunnen-Mürren	48,755	44,985	799	759	140,305	128,805	26,308	24,945	166,613	153,750	30,348	28,005
3,60	3,60	Stanserhornbahn	16,703	17,360	48	48	54,822	46,093	2,390	2,033	57,212	48,126	15,614	13,368
1,80	1,80	Lausanne-Ouchy	928,477	979,551	122,593	116,083	122,311	127,613	125,648	119,726	247,959	247,339	137,755	137,410
1,08	1,08	Biel-Magglingen	37,674	36,423	150	145	19,105	18,673	2,452	2,364	21,557	21,037	13,225	12,906
1,00	1,00	Beatenbergbahn	42,006	42,121	1,285	1,010	50,065	48,895	17,259	14,309	67,324	63,204	42,077	39,502
—	1,52	Vevey-Charadonne-Pelerin <sup>14</sup>	—	61,367	—	31	—	27,622	—	520	—	28,142	—	42,003
1,51	1,51	Salvatorebahn	32,815	30,878	—	—	59,578	58,003	—	—	59,578	58,003	39,456	38,412
1,22	1,22	Rheineck-Walzenhausen	59,271	68,631	253	319	25,876	30,691	2,365	1,086	28,241	31,777	22,592	26,046
1,21	1,21	Cossonay-gare J. S.—ville	47,036	46,394	519	539	10,166	9,894	2,093	2,159	12,259	12,053	9,965	9,961
1,02	1,02	Gurtenbahn <sup>15</sup>	33,361	102,531	514	1,476	14,287	46,297	847	2,682	15,134	48,979	48,819	48,018
0,89	0,89	Biel-Leubringen	169,357	166,676	269	285	42,294	41,903	3,077	2,990	45,371	44,893	50,412	50,441
0,88	0,88	Bürgenstockbahn	43,647	45,428	567	432	40,835	41,474	4,379	3,144	45,214	44,618	54,474	53,756
0,80	0,80	Römerhof-Dolderbahn	171,938	170,122	116	197	46,987	44,566	522	870	47,509	45,436	59,386	56,795
0,76	0,76	Ragaz-Wartenstein	49,408	46,632	18	19	19,266	18,796	168	180	19,434	18,976	25,573	24,968
0,66	0,66	Reichenbachfallbahn <sup>16</sup>	22,409	28,876	1	3	16,282	20,491	16	29	16,298	20,520	78,355	31,090
0,64	0,64	Schatzalpbahn <sup>17</sup>	1,017	30,660	1	146	907	19,004	37	2,010	944	21,014	66,245	32,834
0,55	0,55	Territet-Glion	170,516	148,466	782	1,581	117,004	102,484	11,752	9,254	128,756	111,738	234,101	203,160
0,46	0,46	Lausanne-Signal <sup>18</sup>	32,887	117,688	9	59	6,544	24,468	49	1,696	6,593	26,159	68,144	56,867
0,37	0,37	Ecluse-Plan	174,783	177,935	27	25	20,349	19,480	362	293	20,711	19,773	55,975	53,440
0,30	0,30	St. Gallen-Mühleck	221,645	226,722	432	459	24,646	25,350	1,075	1,167	25,721	26,517	85,736	88,390
0,24	0,24	Lugano-Bahnhof	293,524	315,387	250	248	34,780	35,721	2,357	1,653	37,137	37,374	154,737	155,725
0,16	0,16	Zürichbergbahn	417,450	409,396	39	58	39,719	38,949	308	337	40,027	39,286	250,168	245,537
0,15	0,15	Gutschbahn	118,527	130,265	25	27	33,893	37,636	100	109	33,993	37,745	242,807	251,633
0,11	0,11	Neuveville-St. Pierre (Freiburg) <sup>19</sup>	163,554	174,776	1	—	13,391	12,959	9	—	13,400	12,959	111,666	117,809
0,10	0,10	Marzilibahn	160,954	155,269	—	—	11,079	10,518	—	—	11,079	10,518	110,790	105,180
—	31,78	Tramways électriques Genève <sup>20</sup> und <sup>27</sup>	—	1,159,230	—	33	—	137,797	—	627	—	138,424	—	32,395
19,18	22,50	Städt. Straßenbahn Zürich <sup>21</sup>	9,680,492	9,534,405	—	—	1,219,715	1,229,996	—	—	1,219,715	1,229,996	64,195	62,499
11,98	18,00	Kant. Straßenbahnen Basel <sup>22</sup>	7,474,920	8,635,857	406	477	815,773	1,000,119	2,317	2,722	818,090	1,002,841	68,574	65,289
14,70	15,07	Tramways Lausannois <sup>23</sup>	3,273,098	3,365,695	—	—	393,447	403,442	—	—	393,447	403,442	27,134	27,058
11,24	11,24	Altstätten-Berneck	430,365	464,651	280	62	72,811	74,602	4,210	4,870	77,021	79,472	6,852	7,070
10,88	10,88	Vevey-Montreux-Chillon	1,699,048	1,767,252	4	5	265,698	276,588	18	26	265,914	276,614	24,440	25,424
9,29	9,29	Trambahn St. Gallen	2,372,000	2,586,000	—	—	309,003	330,986	—	—	309,003	330,986	33,261	35,628
—	8,00	Limmatthalstraßenbahn <sup>24</sup>	—	19,551	—	—	—	3,527	—	—	—	3,527	—	12,078
5,07	8,52	Zürcher Tramway <sup>25</sup>	107,753	1,782,892	—	—	12,307	216,545	—	—	12,307	216,545	28,363	39,979
7,68	7,68	Berner Tramway	2,886,833	2,936,649	115	120	323,360	344,540	1,747	1,797	325,107	346,337	42,331	45,095
7,58	7,58	Tramways de Neuchâtel <sup>26</sup>	971,239	1,269,448	—	—	132,948	154,420	480	—	133,428	154,420	19,944	20,372
5,50	5,50	Zürich-Örlikon-Seebach	1,718,664	1,737,029	—	—	262,649	264,132	—	—	262,649	264,132	47,754	48,024
25,40	4,67	Tramways suisses <sup>27</sup>	7,336,036	7,125,594	436	410	954,406	924,710	12,631	10,790	967,037	937,500	38,072	39,657
4,54	4,54	Elektrische Straßenbahn Lugano	497,918	533,135	—	—	45,214	46,878	—	—	45,214	46,878	9,959	10,325
4,09	4,09	Zentrale Zürichbergbahn <sup>28</sup>	966,636	1,024,599	—	—	131,855	139,392	—	—	131,855	139,392	32,476	34,081
3,15	3,15	Tramway de la Chaux-de-Fonds <sup>29</sup>	552,710	716,728	—	—	51,221	67,154	—	—	51,221	67,154	20,086	21,318
1,91	3,06	Tramway de Fribourg <sup>30</sup>	383,728	573,424	—	—	30,879	50,704	—	—	30,879	50,704	23,571	22,336
3,01	3,01	Zürich-Höngg	354,451	326,385	—	—	49,792	44,118	—	—	49,792	44,118	16,540	14,657
2,15	2,15	Industriequartier-Straßenb. Zürich	1,181,673	1,220,777	—	—	139,846	141,663	—	—	139,846	141,663	65,044	65,889
1,80	1,80	Winterthur-Töss	609,456	612,888	—	—	60,785	60,836	—	—	60,785	60,836	33,769	33,797
—	1,70	Schwyz-Seewen <sup>31</sup>	—	34,626	—	11	—	5,586	—	85	—	5,671	—	14,175
1,68	1,68	St. Moritz-Dorf-Bad	107,005	97,150	—	—	18,186	16,230	—	—	18,186	16,230	11,022	9,957
0,68	0,68	Waldhaus-Hotel Dolder <sup>32</sup>	25,715	27,297	90	147	3,806	4,186	144	197	3,950	4,383	12,096	6,957
0,47	0,47	Riffelalpbahn <sup>33</sup>	2,062	2,028	46	51	1,864	1,836	462	511	2,326	2,347	4,949	4,993

**Anmerkungen.**

- <sup>11</sup> Ausschließlich des Anteiles am Ertrag der Strecke Staffelhöhe-Rigi-Kulm (Fr. 96,695).
- <sup>12</sup> Einschließlich des Anteiles der Arth-Rigibahn an der Strecke Staffelhöhe-Rigi-Kulm (Fr. 96,695).
- <sup>13</sup> Betriebseröffnung der Strecke Eigergletscher-Rothstock den 2. August 1899.
- <sup>14</sup> Betriebseröffnung den 24. Juli 1900.
- <sup>15</sup> Betriebseröffnung den 12. September 1899.
- <sup>16</sup> Betriebseröffnung den 8. Juni 1899.
- <sup>17</sup> Betriebseröffnung den 24. Dezember 1899.
- <sup>18</sup> Betriebseröffnung den 18. Oktober 1899.
- <sup>19</sup> Betriebseröffnung den 4. Februar 1899.
- <sup>20</sup> Betriebseröffnung der Linie Rondpoint de Jonction-Place des Eaux-Vives den 7. August 1900, der Linien Carouge-Sécheron und Parc-Plantamour-Théâtre den 7. November 1900.
- <sup>21</sup> Betriebseröffnung der Linien Bellevue-Paradeplatz-Bahnhof Engo und Kreuzplatz-Leonhardsplatz den 14. Januar 1899, der Linie Bahnübergang Soestraße (Zürich-Engo)-Utohrücke den 6. Oktober 1900, der Linie Brunaustraße-Mutschellenstraße den 25. Oktober 1900 und der Linie Friedhof-Sihlfeld-Letzigraben den 19. Dezember 1900.
- <sup>22</sup> Betriebseröffnung der Linie Barfüßerplatz-Austrasse-Allschwilerstraße den 1. Juni 1900, der Linie Totentanz-Landesgrenze (St. Ludwig) den 30. Juni 1900, der Linie Äschenplatz-Güterstraße den 2. August 1900 und der Linie Totentanz-Marktgasse den 1. September 1900.
- <sup>23</sup> Betriebseröffnung der Linie Place de Chaudron-Prilly den 11. Februar 1899, der Linie Place des Halles-Hôtel de Ville den 7. Juni 1900.
- <sup>24</sup> Betriebseröffnung der Strecke Zürich-Stadtgrenze (Letzigraben)-Dietikon den 20. Dezember 1900.
- <sup>25</sup> Betriebseröffnung den 8. Dezember 1899; Eröffnung der Strecken Obergrund-Eichhof am 17. April und Eichhof-Kriens am 2. September 1900.
- <sup>26</sup> Betriebseröffnung Neuchâtel-Serrières den 20. Mai 1899.
- <sup>27</sup> Übergang der Genfer Linien der Tramways suisses (20,721 km.) an die Tramways électriques am 1. Dezember 1900.
- <sup>28</sup> Betriebseröffnung der Strecke Bellevue-Paradeplatz den 14. Januar 1899.
- <sup>29</sup> Eröffnung neuer Linien in der Rue de la Charrière und der Rue du Collège den 11. Dezember 1899.
- <sup>30</sup> Betriebseröffnung der Linien Gare J.-S.-Beauregard und Gare J.-S.-Pérolles den 14. Juni 1900.
- <sup>31</sup> Betriebseröffnung den 6. Oktober 1900.
- <sup>32</sup> Betriebseröffnung den 5. Juli 1899.
- <sup>33</sup> Betriebseröffnung den 13. Juli 1899.

Neue Vorschriften für den internationalen Verkehr und Änderungen an den bestehenden wurden im Berichtsjahre in folgendem Umfange genehmigt:

### 1. Personenverkehr.

Reglementarische Bestimmungen für den französisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr, enthalten in den Tarifs internationaux G. V., n<sup>os</sup> 201/202, fascicule II, am 6. März.

Reglementarische Bestimmungen für den badisch-central- und westschweizerischen Personen- und Gepäckverkehr, am 11. Mai.

Reglementarische Bestimmungen für den badisch-ostschweizerischen Personen- und Gepäckverkehr, am 4. September.

Reglementarische Bestimmungen für den schweizerisch-ungarisch-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalischen Personen- und Gepäckverkehr, am 3. Dezember.

### 2. Güterverkehr.

Provisorische Anwendung des Teiles I, Abteilung A, der Tarife für den österreichisch-ungarisch-französischen Güterverkehr auf den rumänisch-französischen Güterverkehr, im Transit durch die Schweiz, am 2. März.

Neuausgabe des Teiles I für den belgisch-italienischen Güterverkehr via Gotthard, am 13. Juni, resp. 3. August.

Aufnahme des Artikels „Calcium-Carbid“ unter die bedingungsweise zum Transport zugelassenen Güter des Heftes I der belgisch-schweizerischen Gütertarife, am 21. Juni.

Ergänzung des Art. 6 des Teiles I, Abteilung A, für den italienisch-schweizerischen Güterverkehr, am 17. Juli.

Nachtrag III zu Teil I, Abteilung A, für den deutsch-italienischen Güterverkehr, im Transit durch die Schweiz, am 7. August.

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

## III. Rechnungswesen und Statistik.

### a. Vollziehung des Rechnungsgesetzes.

Die in Art. 2 des Rechnungsgesetzes vorgesehenen Formulare für die Aufstellung der jährlichen Rechnungen und Bilanzen konnten aus den in unserem vorjährigen Berichte erwähnten Gründen noch nicht erstellt werden.

# Transport-Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen.

(Die Ergebnisse pro 1900 sind approximativ.)

Betriebslängen.		Bezeichnung der Eisenbahnen.	Verkehrsmengen.				Transport-Einnahmen.							
Ende			Personen.		Güter, inkl. Gepäck.		Personen.		Güter, Gepäck und Vieh.		Total.		Durchschnittlicher Ertrag pro Kilometer.	
1899.	1900.		1899.	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.
km.	km.	Anzahl.	Anzahl.	Tonnen.	Tonnen.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
986	986	Jura-Simplon-Bahn <sup>1</sup>	14,173,511	14,662,398	2,957,591	2,987,786	14,731,714	15,217,765	19,360,599	20,013,908	34,092,313	35,231,663	34,575	35,731
23	23	Freiburg-Murten-Bahn	103,295	96,929	22,337	24,189	61,068	56,093	47,362	49,024	108,430	105,117	4,714	4,570
19	19	Bulle-Romont-Bahn	127,694	135,298	55,886	62,347	93,674	98,247	240,191	273,564	333,865	371,811	17,045	19,569
14	14	Traverthalbahn	266,984	287,959	60,580	63,646	72,355	78,272	106,301	115,702	178,656	193,974	12,761	13,855
14	14	Pont-Brassus-Bahn <sup>2</sup>	32,277	88,811	3,322	10,764	15,013	39,486	11,471	31,247	26,484	70,733	5,192	5,052
725	725	Schweiz. Nordostbahn	13,529,375	13,881,313	3,355,829	3,347,707	11,286,061	11,870,311	15,603,374	15,625,378	26,889,435	27,495,689	37,088	37,925
84	84	Bötzbergbahn	889,832	951,500	815,856	835,022	1,321,701	1,484,611	2,953,302	2,970,389	4,275,003	4,455,000	50,892	53,035
323	323	Schweiz. Centralbahn	9,178,490	9,293,485	2,345,689	2,375,742	7,538,517	7,764,193	11,598,502	11,502,949	19,137,019	19,267,142	59,247	59,650
5	5	Verbindungsbahn	124,989	132,832	465,171	491,577	83,858	86,024	554,651	580,558	638,509	666,582	127,701	133,316
66	66	Aargauische Südbahn	458,774	484,619	550,028	566,617	294,810	297,619	1,510,611	1,526,284	1,805,421	1,823,903	27,354	27,635
8	8	Wohlen-Bremgarten	45,450	45,591	7,384	7,860	14,510	14,741	13,355	14,698	27,865	29,439	3,483	3,680
279	279	Vereinigte Schweizerbahnen	5,401,541	5,786,817	1,208,373	1,253,797	4,631,811	4,979,648	5,898,256	6,006,749	10,530,067	10,986,397	37,742	39,377
25	25	Toggenburgerbahn	416,336	466,072	60,079	66,471	184,830	202,197	169,854	167,253	354,684	369,450	14,183	14,778
7	7	Wald-Rütibahn	122,773	138,678	27,127	30,428	47,775	53,873	43,642	45,342	91,417	99,215	13,059	14,173
276	276	Gotthardbahn	2,465,280	2,626,623	1,012,818	985,838	7,457,793	8,484,450	11,904,118	11,584,031	19,361,911	20,068,481	70,151	72,712
50	50	Schweiz. Sndostbahn	575,164	570,551	72,942	69,367	530,611	526,258	224,039	220,661	754,650	746,919	15,093	14,938
50	50	Schweiz. Seethalbahn	437,553	423,993	83,326	87,036	250,119	245,255	204,670	219,000	454,789	464,255	9,096	9,285
43	43	Emmenthalbahn	599,589	619,297	275,237	258,781	255,924	253,920	412,166	400,486	668,090	654,406	15,537	15,219
41	41	Burgdorf-Thun-Bahn <sup>3</sup>	234,976	442,241	25,774	72,407	116,916	182,114	72,166	192,276	189,082	374,390	10,276	9,131
40	40	Tödtalbahn	471,409	480,033	85,828	88,497	201,549	208,671	213,540	215,889	415,089	424,560	10,377	10,614
40	40	Jura Neuchâtelois	1,117,599	1,252,584	153,086	137,232	604,160	639,018	422,718	402,401	1,026,878	1,041,419	25,670	26,035
27	31	Thunerseebahn	393,764	455,588	71,593	75,136	373,024	386,975	261,580	284,932	634,604	671,907	23,504	21,674
5	5	Bödelibahn <sup>4</sup>	141,615	17,826	17,826	17,826	26,350	386,975	17,273	284,932	43,623	671,907	8,724	21,674
12	12	Spiez-Erlenbach-Bahn	113,022	109,804	13,461	13,045	53,306	51,707	38,730	41,830	92,036	98,537	7,669	7,794
19	19	Sihlthalbahn	384,012	385,502	145,489	136,992	117,855	113,407	159,223	148,081	277,078	261,488	14,581	13,762
15	15	Langenthal-Huttwil-Bahn	168,850	182,444	60,693	62,497	69,966	72,017	99,167	104,924	169,133	176,941	11,276	11,796
26	26	Huttwil-Wolhusen-Bahn	145,759	150,876	55,530	54,116	69,129	70,020	111,398	112,100	180,527	182,120	6,943	7,005
5	5	Önsingen-Balsthal-Bahn <sup>5</sup>	73,004	146,498	23,716	43,319	12,834	23,859	25,854	49,641	38,688	73,500	16,820	14,700
3	3	Kriens-Luzern-Bahn <sup>6</sup>	387,502	213,735	24,897	28,002	57,987	26,543	26,848	29,679	84,835	56,222	27,758	18,740
3230	3229	Total	52,580,410	54,512,071	14,057,468	14,226,218	50,575,220	53,527,284	72,904,961	72,928,976	122,880,481	126,456,260	—	—
—	—	Vermehrung { absolute in %	—	1,931,652 3,6 (4,8)	—	168,750 1,2 (4,7)	—	2,952,064 5,8 (5,8)	—	624,015 0,8 (4,8)	—	3,576,079 2,8 (4,7)	—	—
4	4	Orbe-Chavornay	58,017	59,846	1,178	13,930	19,927	20,601	6,799	15,511	26,726	36,112	6,681	9,028
10	10	Ütlibergbahn	82,920	81,380	650	750	102,842	101,345	10,695	12,212	113,537	113,557	11,354	11,356
92	92	Rhätische Bahn	545,663	531,298	101,827	103,118	766,664	748,167	846,887	869,080	1,613,551	1,617,247	17,536	17,578
76	76	Genfer Schmalspurbahnen	1,909,639	1,988,809	39,005	40,972	537,124	554,529	77,135	81,282	614,259	635,811	8,082	8,366
36	36	Visp-Zermatt	59,125	51,661	4,886	4,564	493,572	424,741	97,770	80,606	591,342	505,347	16,426	14,037
32	32	Berner Oberlandbahnen <sup>7</sup>	272,944	271,840	12,205	12,996	599,071	589,611	80,323	74,774	679,394	664,385	21,231	20,762
31	31	Bière-Apples-Morges <sup>8</sup>	86,736	87,977	8,673	7,647	60,299	59,562	33,982	28,079	94,281	87,641	3,041	2,827
27	27	Saignelégier-Chaux-de-Fonds	154,468	163,968	17,799	16,081	87,842	88,665	70,985	67,149	158,827	155,814	5,882	5,771
26	26	Appenzellerbahn	445,140	488,668	39,159	43,377	219,793	234,269	132,169	143,705	351,962	377,974	13,537	14,537
25	25	Yverdon-St. Croix	61,848	64,514	18,143	24,896	72,373	76,144	73,935	86,365	146,308	162,509	5,852	6,500
24	24	Lausanne-Echallens-Bercher	110,209	115,792	21,179	26,506	71,082	75,625	77,732	96,959	148,814	172,584	6,200	7,191
23	23	Stansstad-Engelberg	142,477	150,923	5,712	5,784	160,746	159,398	44,180	46,056	204,926	205,454	8,909	8,933
18	18	Frauenfeld-Wil	148,685	163,184	11,662	12,094	74,945	78,797	35,127	37,191	110,072	115,988	6,115	6,443
17	17	Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds	96,610	110,927	4,667	5,309	43,844	47,184	16,841	16,314	60,685	63,498	3,570	3,735
14	14	Waldenburgerbahn	120,533	123,907	10,951	10,863	57,139	58,991	27,974	31,271	85,113	90,262	6,080	6,447
14	14	Appenzeller Straßenbahn	214,848	225,651	11,256	12,742	136,388	141,710	55,411	60,982	191,799	202,692	13,699	14,478
13	13	Birsigthalbahn	891,881	903,912	6,392	12,360	181,713	183,575	19,425	19,530	201,138	203,105	15,472	15,623
11	11	Neuchâtel-Cortailod-Boudry	921,275	927,375	1,689	1,920	155,773	154,795	5,567	5,988	161,340	160,783	14,667	14,616
11	11	Rolle-Gimel	91,300	86,698	1,889	2,132	35,425	33,160	4,686	5,386	40,111	38,546	3,646	3,504
10	10	Allaman-Aubonne-Gimel	110,713	102,646	2,012	1,676	35,809	34,825	5,850	6,490	41,659	41,315	4,166	4,131
10	10	Bern-Muri-Gümligen-Worb	211,458	189,822	352	411	71,749	62,330	3,140	3,605	74,889	65,935	7,489	6,593
9	9	Tramelan-Tavannes	65,756	65,285	9,049	7,480	35,151	34,914	33,338	27,972	68,489	62,886	7,609	6,987
4	9	Bex-Gryon-Villars <sup>9</sup>	146,821	139,471	5,360	6,371	21,157	41,254	7,595	12,639	28,752	53,893	8,874	10,187
7	7	Rigi-Kaltbad-Scheidegg	13,107	9,751	511	423	18,173	13,979	6,392	5,431	24,565	19,410	3,509	2,773
—	7	Aigle-Leysin <sup>10</sup>	—	29,542	—	492	—	13,255	—	7,420	—	20,675	—	10,673
6	6	Genève-Veyrier	428,544	443,776	189	207	110,229	110,615	1,571	1,672	111,800	112,287	18,633	18,714
5	5	Brenets-Loche	132,155	130,689	578	1,049	39,708	38,492	2,667	3,324	42,375	41,816	8,475	8,363
4	4	Stansstad-Stans	84,548	61,617	1,172	292	16,644	13,692	3,664	1,058	20,308	14,750	5,077	3,687
4	4	Sissach-Gelterkinden	133,117	132,819	1,550	1,343	26,024	25,874	5,082	4,597	31,106	30,471	7,777	7,618

### Anmerkungen.

- <sup>1</sup> Inklusive Brünigbahn.
- <sup>2</sup> Betriebsöffnung den 21. August 1899.
- <sup>3</sup> Betriebsöffnung den 21. Juli 1899.
- <sup>4</sup> Übergang der Bödelibahn an die Thunerseebahn auf 1. Januar 1900.
- <sup>5</sup> Betriebsöffnung den 17. Juli 1899.
- <sup>6</sup> Übernahme des Personenverkehrs durch die Luzerner Trambahn auf den Strecken Obergrund-Eichhof am 17. April und Eichhof-Kriens am 2. September 1900. Die normalspurige Linie Kriens-Luzern Güterbahnhof dient von da ab nur dem Güterverkehr.
- <sup>7</sup> Inklusive Schynige Platte-Bahn.
- <sup>8</sup> Inklusive Apples-l'Isle.
- <sup>9</sup> Betriebsöffnung der II. Sektion (Béviens-Gryon) den 4. Juni 1900.
- <sup>10</sup> Betriebsöffnung der I. Sektion (Aigle gare J.-S.-Grand Hôtel) den 4. Mai 1900, der II. Sektion (Aigle Dépôt-Leysin) den 6. November 1900.

Für die Aufstellung und die Vorlage der Rechnungen der Eisenbahnunternehmungen waren daher noch die Bestimmungen der bundesrätlichen Verordnung vom 25. November 1884 maßgebend. Die weitere Anwendung dieser Verordnung bildet kein Hindernis für eine korrekte, dem neuen Gesetz entsprechende Rechnungsstellung, da das in der Verordnung enthaltene Rechnungsschema in der Hauptsache auch in Zukunft unverändert beibehalten werden kann.

Während der Berichtsperiode erfolgte die gesetzmäßige Prüfung und Genehmigung der Rechnungen und Bilanzen pro 1899 von 109 verschiedenen Bahnunternehmungen. Für fünf Bahnunternehmungen, welche Eigentum von Privatpersonen sind, wurde die im Gesetze vorgesehene Rechnungsvorlage aus den früher mitgeteilten Gründen nicht verlangt. Wir hielten die Lieferung der Angaben für die Eisenbahnstatistik für genügend.

Wie in früheren Jahren wurden auch die ausländischen Unternehmungen, die auf Schweizergebiet einzelne Bahnstrecken besitzen, nicht zur Vorlage von Rechnungsausweisen angehalten.

Die dem Rechnungsgesetze entsprechende, bis dahin aufgeschobene Prüfung der Baurechnung der Neuenburger Jurabahn (Eigentum des Kantons Neuenburg) ist nun eingeleitet worden, und es hat sich die Kantonsregierung zunächst über die vom Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 4. Januar 1901 mitgeteilten Beanstandungen zu äußern.

Die bei der Behandlung der verschiedenen Jahresrechnungen zu Tage getretenen Differenzen ließen sich bis auf diejenige mit der Verwaltung der Jungfraubahn gütlich erledigen. Der Verwaltungsrat dieser Unternehmung erhob gegen die vom Bundesrate zu der Jahresrechnung pro 1899 gestellten Genehmigungsvorbehalte betreffend die Vergütungen an den frühern Bahneigentümer Herrn Guyer-Zeller und die Verrechnung von Bauzinsen beim Bundesgerichte Einsprache. Den Anlagekosten waren nämlich Fr. 93,000 für Zeit- und Arbeitsaufwendungen, Reisekosten und kleine Auslagen des Herrn Guyer-Zeller während  $5\frac{1}{2}$  Jahren beigefügt worden. Diese außerordentliche Belastung des Baucontos wurde beanstandet, weil es keinem Zweifel unterlag, daß dieselbe hauptsächlich die Entschädigung für Bemühungen bei der Gründung der Unternehmung und für die Geldbeschaffung betraf. Der Bundesrat verlangte daher, daß ungefähr zwei Drittel des Betrages, d. h. rund Fr. 63,000 von den Baukosten ausgeschieden würden. Der zweite Anstand betrifft ein Anleihen von Fr. 750,000,

welches laut der Bilanz von 1898 von Herrn Guyer-Zeller gemacht worden ist und zu 4 % zu verzinsen war. Die Bahnverwaltung verrechnete für dieses Anleihen pro 1899 6 % Zinsen auf Baukonto und erklärte, es handle sich um ein Guthaben der Erbschaft Guyer-Zeller, welches zu diesem Ansätze zu verzinsen gewesen sei. Der Bundesrat forderte die Verminderung der verrechneten Bauzinse um 2 %, d. h. um Fr. 15,000. Das Bundesgericht beurteilte den Rekurs unterm 27. Dezember 1900. Das Rechtsbegehren der Bahnverwaltung betreffend die Entschädigung an Herrn Guyer-Zeller wurde abgewiesen; es ist daher der vom Bundesrat bezeichnete Betrag von Fr. 63,000 vom Baukonto abzuschreiben. Dagegen hat das Bundesgericht die Anrechnung von 6 % Bauzinsen auf dem Kapital von Fr. 750,000 als statthaft erklärt.

Wie bisher, geben wir Ihnen eine Übersicht über die Vermehrung und den Bestand der Bauausgaben. Die Beträge umfassen sowohl die vom Bundesrate auf Baukonto gutgeheißenen Bauausgaben als die Verwendungen auf die im Bau befindlichen Linien und Objekte, welche der gesetzmäßigen Prüfung noch nicht unterstellt worden sind.

#### Bauverwendungen der schweizer. Eisenbahnunternehmungen.

a. Lokomotivbahnen.	Bauausgaben pro 1899		Totalausgaben bis Ende 1899
	für alte Linien Fr.	für neue Linien Fr.	
Centralbahn . . . . .	4,553,141	—	137,141,939
Aargauische Südbahn . . . . .	34,755	—	12,048,511
Wohlen-Bremgarten . . . . .	255	—	1,230,612
Gotthardbahn . . . . .	1,554,534	327,488	276,945,109
Jura-Simplon-Bahn . . . . .	5,356,084	8,266,261	308,236,709
Bödelibahn . . . . .	12,597	—	1,799,975
Bière-Morges . . . . . <sup>1)</sup>	— 303,806	—	2,303,415
Bulle-Romont . . . . .	18,476	—	2,889,519
Fribourg-Morat . . . . .	—	88,964	1,370,772
Pont-Brassus . . . . .	—	1,093,424	1,093,424
Spiez-Erlenbach . . . . .	—	94,819	1,634,567
Thunerseebahn . . . . .	144,567	—	5,331,086
Val-de-Travers . . . . .	21,246	—	1,199,580
Übertrag	11,391,849	9,870,956	753,225,218

<sup>1)</sup> Reduktion der Anlagekosten der angekauften Linie Apples-L'Isle.

	Bauausgaben pro 1899		Totalausgaben
	für alte Linien	für neue Linien	bis Ende 1899
	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	11,391,849	9,870,956	753,225,218
Viège-Zermatt . . . .	18,261	—	5,499,004
Nordostbahn . . . .	3,507,211	482,075	241,920,615
Bützbergbahn . . . .	35,690	—	29,216,681
Verein. Schweizerbahnen	421,579	—	83,204,492
Toggenburgerbahn . . .	51,800	—	4,080,000
Wald-Rüti . . . . .	4,500	—	1,295,418
Emmenthalbahn . . . .	283,552	—	5,458,069
Burgdorf-Thun-Bahn . . .	—	5,489,986	5,489,986
Jura Neuchâtelois . . . .	158,013	—	7,301,275
Ponts-Chaux-de-Fonds . . .	18,806	—	630,281
Neuchâtel-Boudry . . . .	51,925	—	1,162,686
Kriens-Luzern-Bahn . . . <sup>1)</sup>	72,980	—	300,000
Langenthal-Huttwil . . . .	11,016	—	1,332,760
Huttwil-Wolhusen . . . .	26,404	—	2,215,380
Önsingen-Balsthal . . . .	—	813,543	813,543
Orbe-Chavornay . . . . .	—	—	453,143
Seethalbahn . . . . .	7,249	—	2,619,301
Sihlthalbahn . . . . .	141,307	—	4,165,337
Südostbahn . . . . .	16,754	—	12,391,678
Tößthalbahn . . . . .	90,278	—	7,922,972
Ütlibergbahn . . . . .	1,597	—	1,583,526
Appenzellerbahn . . . . .	35,515	—	4,217,625
Appenzeller Straßenbahn	38,088	—	1,986,776
Bern-Muri-Worb . . . . .	—	66,540	793,477
Berner Oberlandbahnen	18,194	—	5,070,260
Bex-Gryon-Villars . . . .	—	553,514	1,102,240
Birsigthalbahn . . . . .	4,380	—	1,040,396
Brenets-Loche . . . . .	646	—	913,851
Frauenfeld-Wil . . . . .	624	—	745,861
Genève-Veyrier . . . . .	71,337	—	781,776
Grütschalp-Mürren . . . .	4,727	—	606,131
Lausanne-Echallens . . . .	9,392	—	1,344,880
Central Vaudois . . . . .	—	—	528,860
Rhätische Bahn . . . . .	27,339	823,021	15,143,524
Übertrag	16,375,053	18,099,635	1,206,557,022

<sup>1)</sup> Reduktion des Baucontos infolge Verkaufs der Linie an die Stadt Luzern.

	Bausgaben pro 1899		Totalausgaben
	für alte Linien Fr.	für neue Linien Fr.	bis Ende 1899 Fr.
Übertrag	16,375,053	18,099,635	1,206,557,022
Rigi-Scheidegg-Bahn . . . . .	4,000	—	69,500
Saignelégier-Chaux-de-Fonds . . . . .	17,668	—	1,765,640
Sissach-Gelterkinden . . . . .	671	—	399,878
Stansstad-Engelberg . . . . .	—	493,608	2,327,539
Tramelan-Tavannes . . . . .	9,107	—	544,620
Voies étroites Genève . . . . .	25,704	—	6,808,871
Waldenburgerbahn . . . . .	7,324	—	443,372
Yverdon-Ste-Croix . . . . .	48,061	—	3,012,010
Arth-Rigibahn . . . . .	74,738	—	6,439,031
Brienz-Rothornbahn . . . . .	—	—	381,248
Generosobahn . . . . .	3,627	—	373,551
Glion-Naye . . . . .	3,601	—	2,244,225
Gornergratbahn . . . . .	—	281,900	3,288,652
Jungfraubahn . . . . .	—	610,939	3,302,384
Pilatusbahn . . . . .	14,743	—	2,366,074
Rigibahn . . . . .	66,849	—	2,350,847
Rorschach-Heiden . . . . .	57,506	—	2,322,875
Wengernalpbahn . . . . .	40,614	—	4,782,150

### b. Drahtseilbahnen.

Beatenbergbahn . . . . .	—	—	681,337
Biel-Leubringen . . . . .	428	—	305,321
Biel-Magglingen . . . . .	—	—	450,000
Bürgenstockbahn . . . . .	—	—	265,000
Cossonay gare-ville . . . . .	154	—	432,860
Davos-Schatzalp . . . . .	—	253,486	253,486
Dolderbahn . . . . .	— 2,788	—	287,251
Ecluse-Plan . . . . .	—	—	249,558
Gießbachbahn . . . . .	—	—	166,000
Gurtenbahn . . . . .	—	350,666	350,666
Gütschbahn . . . . .	705	—	181,793
Lausanne-Ouchy . . . . .	41,867	—	3,505,259
Lausanne-Signal . . . . .	—	327,753	327,753
Lauterbrunnen-Grütschalp . . . . .	6,072	—	856,742
Luganer Drahtseilbahn . . . . .	5,901	—	194,645
Marzilibahn . . . . .	—	—	70,842
Übertrag	16,801,605	20,417,987	1,258,358,002

	Bauausgaben pro 1899		Totalausgaben
	für alte Linien Fr.	für neue Linien Fr.	bis Ende 1899 Fr.
Übertrag	16,801,605	20,417,987	1,258,358,002
Neuveville-St-Pierre . . .	—	129,025	129,025
Ragaz-Wartenstein . . .	270	—	262,102
Reichenbachbahn . . .	—	349,000	349,000
Rheineck-Walzenhausen . . .	51	—	537,637
Salvatorebahn . . .	1,701	—	617,475
St. Gallen-Mühleck . . .	—	—	290,087
Stanserhornbahn . . .	—	—	1,496,445
Territet-Glion . . .	— 1,000	—	609,809
Zürichbergbahn . . .	25	—	273,619

### c. Tramways.

Allaman-Aubonne-Gimel . . .	—	80,338	640,042
Altstätten-Berneck . . .	9,301	—	559,321
Basler Straßenbahnen . . .	—	—	2,592,062
Tramway Bellavista . . .	—	—	20,000
Berner Tramways . . .	791	—	1,155,524
Tramway de la Chaux-de-Fonds . . .	—	128,944	337,868
Tramway Dolder . . .	—	85,611	85,611
Tramway de Fribourg . . .	—	129,562	267,249
Tramways Lausannois . . .	71,543	2,107	1,840,986
Tramway Lugano . . .	3,310	—	201,006
Tramway Luzern . . .	—	948,768	948,768
Tramway Mürren . . .	—	—	10,600
Tramways de Neuchâtel . . .	—	48,203	645,706
Tramway Riffelalp . . .	—	53,895	53,895
Rolle-Gimel . . .	—	69,348	541,017
Tramway St. Gallen . . .	— 1,405	—	1,312,708
Tramway St. Moritz . . .	—	—	351,013
Stansstad-Stans . . .	—	—	238,400
Tramways suisses . . .	32,889	—	3,711,323
Vevey-Chillon . . .	—	—	888,962
Winterthur-Töß . . .	— 2,915	—	209,886
Centrale Zürichbergbahn . . .	7,141	—	827,948
Städt. Straßenb. Zürich . . .	898,049	—	4,101,419
Zürich-Hardturm . . .	49,690	—	618,186
Zürich-Höngg . . .	60,358	—	363,007
Zürich-Örlikon-Seebach . . .	20,935	—	1,435,390
<b>Zusammen</b>	<b>17,952,339</b>	<b>22,442,788</b>	<b>1,286,881,098</b>

Es entfallen:

a. von den Verwendungen auf alte Bahnlinien auf:

1. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . . . .	Fr.	9,415,769
2. Rollmaterial . . . . .	„	8,172,318
3. Mobilien und Gerätschaften . . . . .	„	364,252
	<b>Total</b>	<b>Fr. 17,952,339</b>

b. von den Verwendungen auf neue, erst eröffnete oder noch im Bau befindliche Bahnlinien auf:

1. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . . . .	Fr.	20,288,757
2. Rollmaterial . . . . .	„	1,970,924
3. Mobilien und Gerätschaften . . . . .	„	183,107
	<b>Total</b>	<b>Fr. 22,442,788</b>

Von den Ausgaben pro 1899 für Änderungen oder Ergänzungen an bestehenden Bahnlinien, sowie für Anschaffungen sind hervorzuheben:

Centralbahn:

Verlegung der Elsässer-Linie in Basel . . . . .	Fr.	592,830
Umbau des Rangierbahnhofes in Basel . . . . .	„	1,304,895
Erweiterung des Bahnhofes Olten . . . . .	„	893,584
Ergänzung des Rollmaterials . . . . .	„	907,533

Gotthardbahn:

Anschaffung von Rollmaterial . . . . .	„	1,107,668
--	---	-----------

Jura-Simplon-Bahn:

Ausgaben für Rollmaterial . . . . .	„	3,095,464
-------------------------------------	---	-----------

Nordostbahn:

Vermehrung des Rollmaterials . . . . .	„	1,503,449
--	---	-----------

Städtische Straßenbahnen Zürich:

Umbau der Pferdebahn . . . . .	„	797,730
--------------------------------	---	---------

Von den Verwendungen auf neue Bahnlinien, soweit solche aus der vorstehenden Hauptzusammenstellung nicht schon ersichtlich sind, erwähnen wir folgende Posten:

Jura-Simplon-Bahn:	
Simplondurchstich . . . . .	Fr. 8,266,261
Nordostbahn:	
Nachtragsausgaben für die neuen Linien . . . . .	„ 482,075
Rhätische Bahn:	
Reichenau-Ilanz und Thusis-St. Moritz. . . . .	„ 823,021

## Zu amortisierende Verwendungen.

Dieselben ergeben für das Jahr 1899 folgende Ziffern:

	Neue Verluste pro 1899	Abschrei- bungen pro 1899	Stand Ende 1899
	Fr.	Fr.	Fr.
<b>a. Lokomotivbahnen.</b>			
Centralbahn . . . . .	—	757,447	15,618,000
Gotthardbahn . . . . .	—	954,480	16,546,022
Jura-Simplon-Bahn . . . . .	—	63,089	12,506,107
Bödelibahn . . . . .	—	—	10,966
Bière-Morges . . . . .	207	3,021	28,292
Fribourg-Morat . . . . .	67	7,000	113,605
Pont-Brassus . . . . .	4,026	—	4,026
Spiez-Erlenbach . . . . .	—	—	65,305
Thunerseebahn . . . . .	141,450	10,000	131,450
Val-de-Travers . . . . .	—	—	1,969
Viège-Zermatt . . . . .	—	24,000	176,396
Nordostbahn . . . . .	24,825	730,000	15,155,755
Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .	4,500	452,000	7,915,492
Neuchâtel-Boudry . . . . .	4,474	2,385	101,943
Langenthal-Huttwil . . . . .	5,000	2,400	9,800
Huttwil-Wolhusen . . . . .	1,500	—	25,385
Önsingen-Balsthal . . . . .	9,924	5,924	4,000
Orbe-Chavornay . . . . .	—	500	7,478
Seethalbahn . . . . .	—	5,000	25,000
Sihlthalbahn . . . . .	2,060	3,000	49,060
Südostbahn . . . . .	1,794	14,000	12,788
Bern-Muri-Worb . . . . .	7,730	500	9,746
Berner Oberlandbahnen . . . . .	—	23,000	115,000
Bex-Gryon-Villars . . . . .	25,021	3,000	43,272
Frauenfeld-Wil . . . . .	—	2,000	1,200
Genève-Veyrier . . . . .	13,342	1,000	16,456
Grütschalp-Mürren . . . . .	—	5,000	55,000
Central Vaudois . . . . .	—	—	25,993
Rhätische Bahn . . . . .	—	55,000	51,741
Saignelégier-Chaux-de-Fonds . . . . .	—	4,633	3,000
Stansstad-Engelberg . . . . .	7,434	4,000	56,994
Voies étroites Genève . . . . .	—	15,600	266,443
Glion-Naye . . . . .	—	15,000	19,166
Gornergratbahn . . . . .	—	45,000	255,000
Jungfraubahn . . . . .	—	10,000	165,000
Wengernalpbahn . . . . .	113,527	20,000	290,642
Übertrag	366,881	3,237,979	69,883,492

	Neue Verluste pro 1899	Abschrei- bungen pro 1899	Stand Ende 1899
	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	366,881	3,237,979	69,883,492
<b>b. Drahtseilbahnen.</b>			
Biel-Leubringen . . . . .	—	1,000	11,921
Bürgenstockbahn . . . . .	1,000	1,000	7,000
Cossonay gare-ville . . . . .	—	—	14,612
Davos-Schatzalp . . . . .	2,738	—	2,738
Dolderbahn . . . . .	11,491	31,143	43,048
Ecluse-Plan . . . . .	—	1,400	874
Gurtenbahn . . . . .	34,970	—	34,970
Gütschbahn . . . . .	—	—	126,838
Lausanne-Signal . . . . .	2,851	—	2,851
Neuveville-St-Pierre . . . . .	6,704	1,000	5,704
Ragaz-Wartenstein . . . . .	—	909	2,728
Reichenbachbahn . . . . .	517	517	—
Rheineck-Walzenhausen . . . . .	—	1,000	20,000
Salvatorebahn . . . . .	—	11,800	10,000
<b>c. Tramways.</b>			
Allaman-Aubonne-Gimel . . . . .	9,196	6,000	8,892
Altstätten-Berneck . . . . .	—	796	7,500
Berner Tramways . . . . .	—	4,964	—
Tramway de la Chaux-de-Fonds . . . . .	168	168	9,000
Tramway de Fribourg . . . . .	13,831	4,400	60,012
Tramways Lausannois . . . . .	2,372	8,000	27,757
Tramway Luzern . . . . .	49,270	422	48,848
Tramways de Neuchâtel . . . . .	3,607	9,000	14,620
Rolle-Gimel . . . . .	3,633	—	13,283
Tramway St Moritz . . . . .	—	815	—
Vevey-Chillon . . . . .	39,649	37,068	122,920
Winterthur-Töß . . . . .	5,407	1,081	4,326
Centrale Zürichbergbahn . . . . .	—	500	4,500
Städt. Straßenbahnen Zürich . . . . .	151,861	3,887	678,527
Zürich-Hardturm . . . . .	—	3,240	34,401
Zürich-Höngg . . . . .	807	—	35,244
Zusammen	706,953	3,368,089	71,236,606

Die ungetilgten Verluste betragen nach dieser Aufstellung	
auf Ende 1899 im ganzen . . . . .	Fr. 71,236,606
„ „ 1898 waren vorhanden . . . . .	„ 73,897,740
<hr/>	
es ergibt sich somit eine Verminderung von .	Fr. 2,661,134
gegenüber einer solchen von . . . . .	„ 3,056,507
im Vorjahr.	

Unter den neu entstandenen Verlusten betreffen mit den höchsten Beträgen: die Thunerseebahn Fr. 141,450 für Kursverluste auf Aktien, die Wengernalpbahn Fr. 113,527 für teilweise Verlegung der Bahnlinie, und die Städtischen Straßenbahnen Zürich Fr. 151,861 für verschiedene Wertabgänge.

Die Tilgung der Verluste erfolgte stets nach den früher vereinbarten Ansätzen oder gemäß provisorischer Verständigung, weil die nach Art. 14 des Rechnungsgesetzes dem Bundesrate zukommende Neuaufstellung der Amortisationspläne von der Bereinigung der Erneuerungsfonds abhängig ist. Die letztere ist, wie aus nachstehendem hervorgeht, noch nicht vollzogen.

Bezüglich der gesetzmäßigen Normierung der Einlagen in den Erneuerungsfonds ist der umfangreiche Schriftenwechsel in dem von den Verwaltungen der fünf Hauptbahnen beim Bundesgericht eingereichten Rekurs gegen das bundesrätliche Regulativ vom 12. Juni 1899 mit Einreichung der Duplik am 11. Juni abgeschlossen worden. Weitere Verfügungen wurden seitens des Bundesgerichtes seither nicht getroffen. Die Verwaltung der Centralbahn, welche den Rekurs mitunterzeichnete, hat infolge des freihändigen Ankaufes derselben den Abstand erklärt.

Wegen des obwaltenden Prozesses über die grundsätzlichen Fragen betreffend den Erneuerungsfonds konnten die Einlagen für die Hauptbahnen pro 1899 nicht mehr in bisheriger Weise provisorisch festgesetzt werden. Der Bundesrat faßte daher unterm 2. März 1900 folgenden Beschluß:

„Die Verwaltungen der fünf Hauptbahnen, mit Inbegriff der Gemeinschaftsbahnen, haben die Einlagen in den Erneuerungsfonds und die Entnahmen aus demselben pro 1899 auf Grund des bundesrätlichen Regulativs vom 12. Juni 1899 über den Erneuerungsfonds vorzunehmen. Die Ausführung dieses Beschlusses wird jedoch bis nach Erledigung des gegen den Bundesratsbeschluß vom 12. Juni 1899 gerichteten Rekurses suspendiert und den Bahnverwaltungen gestattet, die Einlagen in den Er-

neuerungsfonds und die Entnahmen aus demselben pro 1899 vorläufig auf Grund ihrer Regulative vorzunehmen. Differenzen, welche sich zwischen den auf dieser Basis berechneten und den nachherigen definitiven Beträgen ergeben, sind später auszugleichen.“

Die Jura-Simplon-Bahn hat die Einlage in den Fonds für 1899, wie für die drei vorhergehenden Jahre, auf den provisorisch festgesetzten Betrag von Fr. 2,700,000 normiert, während die übrigen Gesellschaften die Dotierung auf Grund ihrer bisherigen Regulative berechneten. Es legten ein: die Centralbahn Fr. 1,420,921, die Gotthardbahn Fr. 1,447,018, wovon 400,000 Franken als Rücklage für Mobiliar und Gerätschaften; die Nordostbahn Fr. 1,050,000 und die Vereinigten Schweizerbahnen Fr. 580,000.

Für die Nebenbahnen ist die gesetzmäßige Bestimmung der Rücklagen für Erneuerung erst thunlich, wenn die Normen für die Hauptbahnen festgesetzt sind. Den Verwaltungen der Nebenbahnen wurde daher gestattet, wie für die Jahre 1896—1898, so auch für 1899 und weiter, die Rücklagen gemäß den Statutenvorschriften oder auf Grund von provisorischen mit dem Eisenbahndepartement vereinbarten Ansätzen vorzunehmen.

Bezüglich aller weitem Einzelheiten betreffend die Rechnungen und die Bilanzen der Eisenbahnunternehmungen wird auf die alljährlich erscheinende schweizerische Eisenbahnstatistik verwiesen.

### **b. Vollziehung des Hilfskassengesetzes.**

Im Berichtsjahre wurden nach vorausgegangener Prüfung folgende Statuten und Statutennachträge von Hilfskassen vom Bundesrate genehmigt:

1. die Statuten der Krankenkasse des beim Bau der Jungfraubahn angestellten Personals;
2. die Statuten für die Krankenkasse des Betriebspersonals der Jungfraubahn;
3. ein Nachtrag zu den Statuten der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen;
4. die revidierten Statuten der Krankenkasse für die Angestellten der Centralen Zürichbergbahn;
5. die Statuten für die Kranken- und Alterskasse der Angestellten der elektrischen Bahn Stansstad-Engelberg;

6. die Statuten der Krankenkasse für die Angestellten der Compagnie genevoise des tramways électriques;
7. ein Nachtrag zu den Statuten der Hilfskasse für die Beamten der Centralbahn;
8. die Statuten der Krankenkasse für die Angestellten der elektrischen Straßenbahn Altstätten-Berneck;
9. die revidierten Statuten der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Seethalbahn;
10. ein Nachtrag zu den Statuten für die Kranken- und Unterstützungskasse der Angestellten und Arbeiter der Trambahn St. Gallen;
11. die Statuten der Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten der Bern-Neuenburg-Bahn.

Es sind ferner folgende, nach versicherungstechnischen Grundsätzen berechnete Kassabilanzen geprüft und genehmigt worden:

1. die technische Bilanz der Pensions- und Hilfskasse für die Angestellten der Nordostbahn per 31. Dezember 1897;
2. die technische Bilanz der Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten der Jura-Simplon-Bahn per 31. Dezember 1898;
3. die technischen Bilanzen der Hilfskassen für die Beamten und Angestellten der Emmenthalbahn, der Seethalbahn, der Thunerseebahn und des Vierwaldstättersees auf Ende 1899.

Die Unternehmungen Lausanne-Signal, Trambahn Luzern, Schatzalpbahn und Tramway Riffelalp, welche nach dem Wortlaut der Konzessionen verpflichtet sind, für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse zu errichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern, wurden eingeladen, die nötigen Anordnungen zu treffen. Die drei erstgenannten Verwaltungen entschlossen sich zur Versicherung bei einer dritten Anstalt. Die Tramwayunternehmung Riffelalp, welche nur zwei Bahnangestellte beschäftigt, erfüllt diese Konzessionsbedingung in der Weise, daß sie diesen Angestellten in Krankheitsfällen den Lohn sowie die Arzt- und Apothekerkosten bezahlt.

Die Gotthardbahn hat gemäß Art. 3, Absatz 2, des Hilfskassengesetzes eine neue, auf Ende 1899 berechnete versiche-

rungstechnische Bilanz der Hilfskasse vorzulegen. Ferner hat die Centralbahn, wie wir im vorjährigen Berichte bereits erwähnt haben, auf Anordnung des Bundesrates eine technische Bilanz der Hilfskasse auf Ende 1898 zu erstellen, als Ersatz für die nicht eingegangene Bilanz dieser Hilfskasse auf Ende 1894. Zur Zeit sind diese zwei Bilanzen noch ausstehend.

Ein vom Staatsrat des Kantons Neuenburg vorgelegter Statutenentwurf für die Pensionskasse der Angestellten der Compagnie du Jura Neuchâtelois konnte im Berichtsjahre nicht behandelt werden, weil die gemäß Art. 3 des Hilfskassengesetzes den Statuten beizulegende versicherungstechnische Bilanz noch nicht eingesandt worden ist.

Für diejenigen Hilfskassen, welche die Invaliditäts- oder Alters- und Todesversicherung zum Zwecke haben, lassen wir nachstehend eine Zusammenstellung der Bilanzen auf Ende 1899 folgen.

## Bilanzen der Hilfskassen auf Ende 1899.

Bezeichnung der Kassen.	Letzte versicherungs- technische Bilanz auf Ende	Aktiven.			Passiven.		
		Vorhandenes Vermögen.	Deficit.	Total der Aktiven.	Deckungs- kapital.	Reserve.	Total der Passiven.
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Hilfskasse für die Beamten der Schweizerischen Centralbahn . . . . .	1889	6,030,848	1,378,100	7,408,948	7,408,948	—	7,408,948
2. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn . . . . .	1894	4,694,600	—	4,694,600	4,694,600	—	4,694,600
3. Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten der Jura-Simplon-Bahn . . . . .	1898	9,437,705	241,114	9,678,819	9,678,819	—	9,678,819
4. Gegenseitige Kranken- und Unterstützungskasse für die ständigen Arbeiter und Bediensteten beiderlei Geschlechts der Jura-Simplon-Bahn . . . . .	1895	420,182	39,535	459,717	459,717	—	459,717
5. Pensions- und Hilfskasse für die Angestellten der Schweiz. Nordostbahn . . . . .	1897	8,749,997	1,635,131	10,385,128	10,385,128	—	10,385,128
6. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen . . . . .	1895	2,628,315	2,035,281	4,663,596	4,650,233	*)13,363	4,663,596
7. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Emmenthalbahn . . . . .	1899	269,361	—	269,361	269,361	—	269,361
8. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Schweiz. Seethalbahn . . . . .	1899	74,032	3,782	77,814	77,814	—	77,814
9. Unterstützungs- und Pensionskasse für die Angestellten der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees . . . . .	1899	461,777	81,542	543,319	543,319	—	543,319
10. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienersees . . . . .	1897	172,340	101,036	273,376	273,376	—	273,376
Total . . . . .		32,939,157	5,515,521	38,454,678	38,441,315	13,363	38,454,678

\*) Reserve für Kurs- und Zinsdifferenzen auf Wertschriften.

Die auf die Hilfs- und Pensionskasse der Thunerseebahn bezüglichen Beträge sind in dieser Aufstellung nicht ausgeschieden, weil die Verwaltung und der Betrieb der Bahn zu Ende 1899 noch der Jura-Simplon-Bahn oblag und die Aktiven und Passiven der Hilfskasse der Thunerseebahn in den Angaben über die Kasse der Jura-Simplon-Bahn inbegriffen sind.

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

Die Rechnungen und die Bilanzen von 72 Hilfsinstituten betreffend das Jahr 1899 sind im Jahre 1900 eingelangt und nach Gesetz geprüft worden. Das Vermögen der Pensionskassen der Eisenbahnen betrug per Ende 1899 Fr. 31,884,858; davon waren nur Fr. 218,585 oder 0.69 % noch nicht im Sinne des Gesetzes vom Vermögen der Gesellschaften ausgeschieden. Das Vermögen der Krankenkassen, Sparkassen und Unterstützungsfonds bezifferte sich auf Ende 1899 auf Fr. 2,007,871; hiervon fanden sich in den Passiven der Gesellschaftsbilanzen eingeschlossen Fr. 59,110 oder 2,94 %.

Von den Barkauttionen des Personals per Ende 1899 im Betrage von Fr. 1,311,143 waren Fr. 18,953 oder 1,45 % noch nicht ausgeschieden. Bei 23 Gesellschaften hat das Personal nur Bürgschaft zu leisten, und bei 43 Verwaltungen werden vom Personal keine Kauttionen verlangt.

### d. Versicherungsverträge gegen Unfall.

Die Unternehmungen Lausanne-Signal, Tramways Lausannois, Jungfraubahn, Tramway Riffelalp und Reichenbachbahn, welche konzessionsmäßig verpflichtet sind, das Personal und die Reisenden bei einer Anstalt gegen Unfall zu versichern, haben bezügliche Verträge abgeschlossen und dem Bundesrat zur Genehmigung vorgelegt. Die Bern-Muri-Worb-Bahn und die Schatzalpbahn sind dieser Pflicht durch den Eintritt in den Unfallversicherungsverband der schweizerischen Sekundärbahnen nachgekommen.

### e. Eisenbahnstatistik.

Ende April 1900 ist der XXVI. Band der schweizerischen Eisenbahnstatistik, umfassend die Angaben für das Jahr 1898,

fertiggestellt worden. Der folgende, das Jahr 1899 betreffende Statistikband ist in Arbeit und wird zur gewohnten Zeit ausgegeben werden können.

#### f. Lohnstatistik des schweizerischen Eisenbahnpersonals.

Der Druck des II. Teiles der Lohnstatistik, umfassend

- a. das vertraglich angestellte Personal derjenigen 10 Nebenbahnen, welche sich an der Statistik beteiligt haben (vgl. Bundesbl. 1899, II, 339);
- b. das im Taglohn angestellte Personal der Haupt- und Nebenbahnen,

ist im Juni 1900 vollendet worden. Der VII und 265 Seiten starke Band bildet den Abschluß des Werkes; er wurde gleich dem I. Teil den Mitgliedern der Bundesversammlung und den Stellen, welche jeweilen die Eisenbahnstatistik erhalten, unentgeltlich zugestellt und im übrigen der Firma Neukomm & Zimmermann in Bern, welche ihn gedruckt hat, in Kommissionsverlag gegeben.

## II. Postverwaltung.

### I. Allgemeines.

Im Jahre 1900 ist das finanzielle Ergebnis der Postverwaltung folgendes:

Einnahmen . . . . .	Fr. 36,130,814. 05
Ausgaben . . . . .	„ 33,430,462. 95

der Reinertrag stellt sich somit auf. . . . Fr. 2,700,351. 10

gegenüber dem im Voranschlag vorgesehenen von Fr. 1,401,850.

Werden die bewilligten Nachkredite im Betrage von Franken 658,000 mit in Berechnung gezogen, so würde der veranschlagte Reinertrag nur die Summe von Fr. 743,850 erreichen.

Mit Hinzurechnung der Nachkredite beläuft sich der Mehrertrag gegenüber dem Voranschlag auf Fr. 1,956,501. 10. Dieser setzt sich zusammen aus folgenden Abweichungen gegenüber dem Voranschlag:

Mehreinnahmen . . . . .	Fr. 861,714. 05
Minderausgaben . . . . .	„ 1,094,787. 05
<b>Total</b>	<b>Fr. 1,956,501. 10</b>

Auch im Berichtsjahre ergibt sich die größte Einnahmenvermehrung aus der Rubrik „Wertzeichen“, welche sich aus den erhobenen Posttaxen zusammensetzt. Die Einnahme aus dieser Rubrik beträgt Fr. 29,846,025. 06 gegenüber der im Voranschlage angenommenen von Fr. 29,200,000, also mehr Fr. 646,025. 06.

Wenn hier zu berechnen versucht wird, welcher Mehrerlös auf Rechnung der in Abschnitt III unter Ziffer 1 hiernach erwähnten Ausgabe von Jubiläumspostwertzeichen zu setzen ist, so kann allerdings an Hand der Rechnungsbelege genau angegeben werden, welche Einnahme die Postverwaltung aus dem Verkauf der Jubiläumswertzeichen in der Zeit vom 2. Juli bis 31. Dezember erzielt hat. Dieser Totalerlös betrug Franken 4,916,214. 10. Infolge Verwendung der Jubiläumswertzeichen zu Frankaturzwecken ist aber jedenfalls der Verbrauch an gewöhnlichen Wertzeichen zurückgegangen und es kann daher von einer Mehreinnahme infolge der Ausgabe der Jubiläumswertzeichen nur insofern gesprochen werden, als der Erlös aus den letztern den Rückgang im Verkauf an gewöhnlichen Wertzeichen übersteigt. Dieser Rückgang ist nicht genau zu ermitteln und aus diesem Grunde werden alle Berechnungen über den Gewinn der Postverwaltung aus der Ausgabe der Jubiläumswertzeichen mehr oder weniger nur Wahrscheinlichkeitsberechnungen sein. Immerhin gestatten wir uns die nachstehenden Auseinandersetzungen:

Die Einnahme aus dem Wertzeichenverkauf betrug im ersten Semester 1900 Fr. 13,830,363. 77 und im zweiten Semester 1900 Fr. 16,015,661. 29. In den gleichen Zeitabschnitten des Vorjahres waren die Einnahmen Fr. 13,135,347. 15, beziehungsweise Fr. 15,118,011. 84. Es ergibt sich demnach im Jahr 1900 gegenüber 1899 eine Einnahmenvermehrung von Fr. 695,016. 62 oder von 5,29 % im ersten Halbjahr und eine solche von Franken 897,649. 45 oder 5,94 % im zweiten Halbjahr. Wenn wir die Ergebnisse der einzelnen Monate näher ins Auge fassen, so weist der Monat Juli mit Fr. 323,564. 75 oder 12,48 % die höchste prozentuale Einnahmenvermehrung gegenüber dem Vorjahre auf; es ist dies der Monat, in welchem die Jubiläumswertzeichen zur erstmaligen Ausgabe gelangt sind und es ist unverkennbar, daß diese Ausgabe einen ganz wesentlichen Einfluß auf die Mehreinnahme ausgeübt hat. Aus dem Ergebnis der einzelnen Monate erzeigt sich dagegen, daß, wenn wir den Monat Juli außer Betracht lassen, die prozentuale Zunahme im ersten Halbjahr größer war als in den fünf letzten Monaten des zweiten Halbjahres und zwar

ungeachtet der Ausgabe der Jubiläumswertzeichen. Während der Durchschnitt des ersten Halbjahres noch 5,39 % ausmacht, beträgt die durchschnittliche Zunahme in den 5 letzten Monaten des Jahres 1900 nur noch 4,1 %; wenn nun trotzdem die prozentuale Einnahmenvermehrung im zweiten Halbjahr noch 5,94 % ausmachte, so ist das nur dem ausnahmsweisen Ertrag des Monats Juli, respektive der Ausgabe von Jubiläumswertzeichen zuzuschreiben. Obwohl im Jahre 1899 das Verhältnis ein umgekehrtes war, indem die Vermehrung im I. Semester 7,373 %/o, im II. Semester dagegen 8,132 %/o betrug, so glauben wir doch in Anbetracht der gedrückteren Geschäftslage, welche sich namentlich in der zweiten Hälfte und gegen Schluß des Berichtsjahres geltend machte, ungefähr das Richtige zu treffen, wenn wir den Satz aufstellen, daß ohne die Ausgabe der Jubiläumswertzeichen die Vermehrung der Einnahmen aus dem Wertzeichenverkauf im zweiten Halbjahr 1900 nur circa 4 %/o ausgemacht hätte und daß, wenn sie nun 5,94 %/o beträgt, 1,94 %/o auf die Mehreinnahme aus den Jubiläumswertzeichen entfällt. Diese 1,94 %/o entsprechen einer Summe von Fr. 293,289 und dieser Betrag stellt nach vorstehender Rechnung die mutmaßliche Mehreinnahme dar, welche der Postverwaltung im Jahre 1900 infolge der Ausgabe von Jubiläumswertzeichen zugeflossen ist. Wie im Bericht über die Rechnungsergebnisse unter der Ausgabenrubrik IX „Wertzeichenfabrikation“ nachgewiesen wird, betragen die Kosten für Erstellung der Jubiläumswertzeichen Fr. 252,891. 76; es würde sich somit aus diesem Geschäft ein Einnahmenüberschuß von Fr. 40,397. 24 ergeben haben.

Wesentliche Mehreinnahmen gegenüber dem Voranschlage ergaben sich sodann aus den Rubriken „Reisende“ mit Franken 163,395. 23 und „Saldoertrag der Abrechnungen mit andern Transportanstalten“ mit Fr. 107,220. 66.

Das finanzielle Ergebnis der Postverwaltung im Berichtsjahre kann als ein günstiges bezeichnet werden, wenn in Betracht gezogen wird, daß das Jahr 1899 in Bezug auf den Gang der Geschäfte und die Lage von Handel, Industrie und Gewerbe ein außerordentlich bevorzugtes war und daß dennoch die Einnahmen im Jahre 1900 gegenüber dem Vorjahre um Fr. 2,153,503. 59 gestiegen sind.

Auch in der Stückzahl der hauptsächlichsten Postgegenstände hat sich gegenüber dem Vorjahre eine namhafte Vermehrung ergeben und zwar für den In- und Auslandverkehr zusammen um

5,005,091	bei den Briefen,
8,738,541	bei den Postkarten,
1,339,711	bei den Drucksachen,
7,587,575	bei den Zeitungen (nur Inlandsverkehr),
668,760	bei den Geldanweisungen,
714,884	bei den Fahrpoststücken,
85,848	bei den Einzugsmandaten.

Die Zunahme bei den Postkarten läßt darauf schließen, daß die Gepflogenheit des Austausches der Karten mit Bilderschmuck immer noch anhält.

Die hauptsächlichsten Minderausgaben gegenüber dem Voranschlage ergeben sich aus den Rubriken:

„Gehalte und Vergütungen“ mit Fr. 1,012,988. 65, wobei aber gegenüber dem Vorjahre bei dieser Rubrik eine Mehrausgabe von Fr. 1,315,242. 50 zu verzeigen ist; „Mobiliar und Bureau-gerätschaften“ mit Fr. 31,595. 05; „Fuhrwesenmaterial“ mit Fr. 27,588. 29; „Wechselkursdifferenzen“ mit Fr. 25,141. 58.

Die Kreditüberschreitungen in den Rubriken „Lokalmietzinse“, „Saldozahlungen und Rückvergütungen“, und „Verzinsung des Betriebsmaterials“ im Gesamtbetrage von Fr. 59,336. 19 werden wir im Berichte über die Rechnungsergebnisse näher begründen.

In diesem Bericht wird sich überhaupt Gelegenheit bieten, über alle Abweichungen in den einzelnen Einnahmen- und Ausgab rubriken der Postverwaltungsrechnung gegenüber dem Voranschlag und den Ergebnissen von 1899 nähern Aufschluß zu geben.

Zur Ermöglichung eines Überblicks über den Postverkehr von 1900 gegenüber demjenigen vom Vorjahre lassen wir hier nach eine Zusammenstellung der hauptsächlichsten Verkehrsziffern als Auszug aus der „Schweizerischen Post- und Telegraphenstatistik“ folgen.

## Auszug aus der Statistik der Postverwaltung.

	Anzahl.	
	1900.	1899.
Postbureaux . . . . .	1,584	1,505
Postablagen, rechnungspflichtige . . . . .	1,286	1,314
„ nicht rechnungspflichtige . . . . .	667	683
Agenturen im Auslande . . . . .	13	13
Beamte . . . . .	3,487	3,281
Angestellte (Ablagehalter, Briefträger, Kondukteure etc.) . . . . .	6,169	6,031
Zahl der beförderten Reisenden . . . . .	1,447,891	1,357,636
<b>Briefpost:</b>		
<b>Interner Verkehr:</b>		
Briefe . . . . .	93,646,364	89,583,115
Postkarten . . . . .	39,602,887	33,713,754
Drucksachen . . . . .	37,175,298	36,596,813
Warenmuster . . . . .	987,901	1,048,664
Zeitungen . . . . .	117,231,417	109,643,842
Rekommandierte Briefpostsendungen	3,080,638	2,708,356
Zahlungsbefehle und Konkursandro-		
hungen . . . . .	243,871	217,436
Gerichtliche Akten . . . . .	36,946	39,456
<b>Verkehr mit dem Auslande:</b>		
Briefe . . . . . Versand	21,139,703	20,197,861
Postkarten . . . . . „	15,657,275	12,807,867
Drucksachen . . . . . „	8,561,425	7,800,199
Warenmuster . . . . . „	935,961	961,343
Geschäftspapiere . . . . . „	138,700	123,097
Rekommandierte Briefpost-		
gegenstände . . . . . „	1,379,933	1,016,258

	1900.		1899.	
	Anzahl.	Wert, resp. Betrag.	Anzahl.	Wert, resp. Betrag.
		Fr.		Fr.
<b>Geldanweisungen:</b>				
Interner Verkehr . . . . .	5,761,862	622,629,803	5,491,243	603,364,208
Verkehr mit dem Auslande laut vorläufigem Abschluß . . . . .	{ Versand 831,241 Empfang 740,331	{ 34,806,516 24,971,966	{ 777,792 395,639	{ 33,874,851 19,894,542
<b>Fahrpost:</b>				
Interner Verkehr . . . . .	17,800,360	1,750,807,101	16,910,708	1,826,730,343
Verkehr mit dem Auslande (inkl. Poststücke — colis postaux) . . . . .	{ Versand 1,453,301 Empfang 2,277,151 Transit 633,195	{ 105,898,967 40,229,368 19,814,615	{ 1,520,651 2,374,823 642,911	{ 128,331,113 48,542,015 19,330,493
<b>Nachnahmen:</b>				
Interner Verkehr . . . . .	7,949,369	52,612,670	7,722,908	51,376,944
Verkehr mit dem Auslande . . . . .	{ Versand 579,325 Empfang 275,210	{ 4,917,813 5,515,792	{ 146,744 292,480	{ 2,727,684 5,875,918
<b>Einzugsmandate:</b>				
Interner Verkehr . . . . .	1,057,983	85,236,660	970,273	80,232,603
Verkehr mit dem Auslande . . . . .	{ Versand 15,364 Empfang 85,152	{ — 4,947,104	{ 11,963 90,415	{ — 4,873,449

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

1. Der Bericht des Bundesrates auf das Postulat vom 23./24. März 1897 betreffend Herabsetzung der Transporttaxe für abonnierte Zeitungen ist auch im abgelaufenen Jahre von den eidgenössischen Räten nicht behandelt worden, so daß diese Frage noch unerledigt ist. Auf die Dezember-session 1900 der Bundesversammlung haben die Zeitungsverleger eine längere Eingabe an die Bundesversammlung gerichtet, mittelst welcher sie einige Punkte des Berichts des Bundesrats zu entkräften und widerlegen versuchen. Der Bundesrat wird eine einläßliche Erwiderung auf diese Eingabe erstatten. Schon jetzt müssen wir aber mitteilen, daß wir die in der Eingabe der Zeitungsverleger aufgestellten Behauptungen nicht als zutreffend anerkennen können und daß sich die Stellungnahme des Bundesrates zu der Frage der Herabsetzung der Zeitungstransporttaxe nicht verändert hat. Der Bundesrat ist nach wie vor der Ansicht, daß diese Herabsetzung nicht zu beschließen sei.

2. Die Beratung des neuen Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten (Botschaft vom 11. März 1898, Bundesbl. I, 829), an welchem Erlasse die Postverwaltung insofern erheblich interessiert ist, als ein großer Teil ihres Personals gleich wie dem gegenwärtigen auch dem neuen Gesetz unterstellt sein wird, ist im Berichtsjahr nicht zu Ende geführt worden. Der Ständerat hat am 30. März 1900 beschlossen, die Beratung sei zu verschieben, bis die zu wählende Generaldirektion der Bundesbahnen Bericht erstattet haben wird. Inzwischen sind im Bereiche der Postverwaltung in Bezug auf die Handhabung des gegenwärtigen Gesetzes einige Modifikationen formeller Natur eingeführt worden. Dieselben betreffen die Erstellung der Ruhetagsverzeichnisse und die Berechnung der Kosten, beziehungsweise die Kreditbewilligungen an die Kreispostdirektionen für die Ruhetagsablösungen. Es hat sich nämlich in der Praxis gezeigt, daß die genaue Vorausbestimmung der einzelnen Ruhetage für jeden Beamten und Angestellten für eine ganze Fahrplanperiode in der Regel nicht hat innegehalten werden können. Krankheiten unter dem Personal, Urlaube, Militärdienst, ungewöhnlicher Geschäftsandrang und zu berücksichtigende Wünsche des Personals veranlaßten fortwährend Änderungen der Verzeichnisse in dem Maße, daß die letztern schließlich am Ende der Fahrplanperiode ein ganz anderes Bild

ergaben als vorgesehen war. Es ist nun die Änderung getroffen, daß die Anzahl der Ruhetage, welche jeder Beamte und Angestellte im Verlaufe einer Fahrplanperiode zu erhalten hat, allerdings noch immer zum voraus bestimmt wird, daß aber die Verteilung der Ruhetage, d. h. die Bestimmung des Datums der letztern nur noch monatlich erfolgt, und zwar durch die Bureauvorstände unter Genehmigung der vorgesetzten Kreispostdirektion. Es sind bis jetzt mit dieser Änderung nur gute Wahrnehmungen gemacht worden und sie war um so eher durchführbar, als sich das Arbeitsgesetz und die für das Personal der Postverwaltung geltenden weitgehenden Ausführungsbestimmungen vom 24. September 1896 (siehe Geschäftsbericht für das Jahr 1896, unter Ziffer 10 des Abschnittes IX, „Wichtigere Vorkommnisse im Postbetrieb“) beim Personal schon ordentlich eingelebt haben und Rechte und Pflichten, welche aus dem Gesetz abzuleiten sind, nur noch ausnahmsweise zu Erörterungen Anlaß geben.

Früher wurden den Kreispostdirektionen die Kredite für die Ruhetagsablösung des ihnen unterstellten Personals jeweils für eine Fahrplanperiode zugemessen. Da aber die Winterfahrplanperiode von einem Jahr in das andere hinüberreicht, ergaben sich aus diesem Verfahren hin und wieder Unzukömmlichkeiten. Es ist daher die Änderung herbeigeführt, daß die Krediterteilung an die Kreispostdirektionen den Zeitraum eines Kalenderjahres umfaßt.

Dem gegenwärtig gültigen Arbeitsgesetz sind unter anderen nicht unterstellt die Posthalter und die Landbriefträger. Diese Beamten und Angestellten erhalten aber, soweit durch Dienstwechsel eine angemessene Ablösung an Sonntagen nicht thunlich ist, zur Ermöglichung von Ruhetagen eine Entschädigung, die circa 10 % des Gehalts ausmacht. Schon wiederholt ist angeregt worden, es seien auch die Posthalter und Landbriefträger dem Arbeitsgesetz zu unterstellen. Diese Anregungen sind bisher unter Begründung des ablehnenden Standpunktes und in Rücksicht darauf, daß das Personal in dieser Frage selbst nicht einig ist, von der Hand gewiesen worden und unsere gegenwärtige Stellungnahme ist eine unveränderte. Immerhin sind die Kreispostdirektionen im Berichtsjahr mit Erhebungen darüber beauftragt worden, wie viele Ruhetage jeder einzelne Posthalter und Landbriefträger sich aus der bezogenen Sonntagsdienstentschädigung im Jahre 1900 verschafft hat. Diese Erhebungen, deren Ergebnis zur Zeit noch nicht vorliegt, werden möglicherweise Veranlassung zu einer neuen Regelung der Sonntagsdienstentschädigungen geben.

3. Am 23. Juni 1900 hat der Nationalrat folgende Motion der Herren Köchlin und Mitunterzeichner angenommen: „Der Bundesrat wird eingeladen, eine Untersuchung anzustellen und Bericht und Antrag zu bringen, ob sich nicht, ähnlich dem Vorgehen des Auslandes, zunächst durch die Post ein Check und Giroverkehr einführen ließe, ohne daß deshalb die Lösung der Bankfrage irgendwie hinausgeschoben werden soll.“ Um in der Lage zu sein, die Motion mit Sachkenntnis zu beantworten, hat der Bundesrat beschlossen, in denjenigen Ländern, wo der Check- und Girodienst bei der Post bereits Eingang gefunden, beziehungsweise greifbare Gestalt angenommen hat, Erhebungen machen und Erkundigungen einziehen zu lassen über das Funktionieren dieses Dienstzweiges, sowie über die erzielten Ergebnisse und gemachten Erfahrungen. Der Bundesrat hat zu diesem Zwecke je einen Beamten des Finanzdepartements und des Postdepartements nach Deutschland und Österreich gesandt mit der Aufgabe, die dortigen Einrichtungen und Projekte zu studieren und Bericht zu erstatten. Die beiden Beamten haben den ihnen aufgetragenen Bericht eingereicht.

4. Mittelst Rekurseingabe, datiert Mitte November 1900, hat der Centralvorstand des Verbandes schweizerischer Postbeamter bei der h. Bundesversammlung das Gesuch gestellt: „es sei den Beamten der Postbureaux I. und II. Klasse (also den Postcommis, Postbureauchefs und Postverwaltern), die auf den 1. April 1900 eine dreijährige Amtsperiode (drei Jahre seit der letzten periodischen Aufbesserung) hinter sich haben, resp. deren Besoldung letztmals unter Berechnung des Dienstalters auf den 31. März 1897 festgesetzt wurde, die volle gesetzliche Gehaltsaufbesserung von Fr. 300 auszurichten.“

Wir haben der Bundesversammlung auf dieses Gesuch am 3. Dezember 1900 (Bundesbl. 1900, B. IV, 867) Bericht erstattet. In diesem Bericht haben wir die Verhältnisse dargelegt, welche den Centralvorstand des Verbandes schweizerischer Postbeamter veranlaßte, die erwähnte Rekurseingabe an Ihre h. Behörde zu richten; aus unserem Bericht ist auch ersichtlich, inwiefern sich der Bundesrat bis jetzt mit Eingaben aus Beamten- und Angestelltenverbänden hinsichtlich der Vollziehung des neuen Besoldungsgesetzes zu befassen hatte. Der Kürze halber erlauben wir uns, auf unsern Bericht hinzuweisen, in welchem auch unsere Stellungnahme zu der Rekurseingabe begründet und dargelegt ist.

5. Unterm 4. Dezember 1900 haben Sie dem Bundesrat ein Schreiben der „Union vaudoise du Commerce et de l'Industrie“ in Lausanne, datiert 30. November 1900, zur Berichterstattung überwiesen, mittelst welchem die genannte Vereinigung eine von der Finanz- und Handelsdirektion Glarus, von verschiedenen Vereinen, Vereinigungen, Gesellschaften, Handelskammern, Berufssyndikaten etc. (Total 60 Vorstände) unterzeichnete Petition um Aufhebung der Zollbehandlungsgebühr auf den Poststücken aus dem Auslande nach der Schweiz an Ihre h. Behörde gerichtet hat. Es war dem Bundesrate, trotzdem er die Sache sofort in die Hand genommen und die einleitenden Schritte gethan hat, nicht mehr möglich, die Petition noch im Jahr 1900 zu behandeln. Seine Berichterstattung fällt daher auf den Anfang des Jahres 1901.

6. Nachdem der Ständerat durch Beschluß vom 30. Juni 1899 unsere Vorlage betreffend Bau eines neuen Post- und Telegraphengebäudes in Bern an den Bundesrat zurückgewiesen hatte, haben wir Ihnen in der Nachtragsbotschaft vom 1. Mai 1900 (Bundesbl. 1900, B. II, 569) neuen Bericht und Antrag eingereicht, worauf der Nationalrat am 28. Juni und der Ständerat am 29. gleichen Monats die Vorlage genehmigt und den nachgesuchten Kredit für den gedachten Bau im Betrage von Fr. 2,850,000 bewilligt haben.

7. Mit Schreiben vom 13. Juni 1900 haben wir die Bundesversammlung ersucht, eine Kommission zu ernennen und die Priorität zu bestimmen für die Beratung des Traktandums: Erstellung eines Post-, Telegraphen- und Zollgebäudes in Chur und am 30. November 1900 haben wir Ihnen die bezügliche Botschaft erstattet (Bundesbl. 1900, B. IV, 768). Die weitere Behandlung dieses Geschäftes fällt in das Jahr 1901.

### **III. Wichtigere Entscheide und Beschlüsse des Bundesrates sowie des Departements.**

1. Schön im Laufe des Jahres 1898 wurde vom Vertreter einer ausländischen Regierung in vertraulicher Weise die Frage der Veranstaltung einer Gedenkfeier aus Anlaß des 25jährigen Bestehens des am 9. Oktober 1874 in Bern gegründeten Weltpostvereins in Anregung gebracht.

Nachdem der Bundesrat die Überzeugung gewonnen hatte, daß dieser Gedanke auch anderwärts unter den beteiligten Staaten

des Weltpostvereins Anklang gefunden hatte, glaubte er angesichts der ehrenden Stellung, welche ihm und durch ihn der schweizerischen Postverwaltung auf Grund der Weltpostverträge zugewiesen ist, sich der Verpflichtung nicht entziehen zu dürfen, die Regierungen sämtlicher Postvereinsländer zur Beschickung der auf den 2. Juli 1900 in Aussicht genommenen Feier durch Vertretungen einzuladen.

Wir haben diesen Zeitpunkt, obwohl die Weltpostverträge schon am 9. Oktober 1874 in Bern unterzeichnet worden sind, deshalb so gewählt, weil die Verträge auf 1. Juli 1875 in Kraft getreten sind, sodann weil der Besuch unseres Landes für diesen Zweck während des Sommers geeigneter erschien als zu einer andern Jahreszeit, und weil der Schriftenwechsel mit sämtlichen Vereinsstaaten naturgemäß eine geraume Zeit erforderte.

Von 65 am Weltpostverträge teilnehmenden Staaten und Kolonien haben sich 52 Regierungen an der Feier vertreten lassen.

Für die Feier selbst wurde folgendes summarische Programm aufgestellt:

2. Juli, 9 Uhr morgens, feierliche Sitzung im Nationalratssaal, Eröffnung durch den Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements;  
1 Uhr nachmittags: Offizielles Essen im Bernerhof mit einem vom Bundespräsidenten zu haltenden Toast auf die Souveräne, Staatsoberhäupter und Regierungen der am Kongreß vertretenen Länder;
3. Juli, Kommissionsarbeiten;
4. Juli, am Vormittag Plenarsitzung und nachmittags: Abfahrt nach Interlaken;
5. Juli, Ausflug nach der Wengernalp-Grindelwald-Interlaken und Schluß des Kongresses.

Der Kongreß hat in seiner Sitzung vom 4. Juli 1900 auf Antrag der Abordnung der deutschen Reichspostverwaltung nachstehende, nach dem Antrage der Abordnung der französischen Postverwaltung amendierte Beschlüsse gefaßt:

- a. Die aus der Errichtung eines Denkmals der Gründung des Weltpostvereins in Bern entstehenden Kosten werden im Sinne des Artikels XXXIV des Ausführungsreglements zum Weltpostvertrag von Washington als gemeinsame Kosten des internationalen Bureaus betrachtet.
- b. Die Ausgaben jeder Art für die Errichtung des Denkmals dürfen Fr. 200,000 nicht übersteigen.

- c. Der Betrag wird auf eine Reihe von Jahren in der Weise verteilt, daß der in § 1 des Artikels XXXIV des Ausführungsreglements angegebene Höchstbetrag von Fr. 125,000 für die gemeinsamen Kosten des internationalen Bureaus nicht überschritten werde.
- d. Nach Begleichung der gewöhnlichen Ausgaben verwendet das internationale Bureau den von den Fr. 125,000, welche jährlich zu seiner Verfügung stehen, übrig bleibenden Betrag zur Bildung eines besondern für das Denkmal bestimmten Fonds.
- e. Nachdem der schweizerische Bundesrat zur Übernahme aller für die Verwirklichung des Projektes erforderlichen Maßnahmen seine Bereitwilligkeit ausgesprochen hat, erklärt der Kongreß unter Verdankung, sich im weitern vollständig an ihn zu halten.

In Ausführung dieser Beschlüsse haben wir nach Anhörung des internationalen Bureaus und der Oberpostdirektion auf den Antrag unseres Postdepartements im Laufe des Monats Januar 1901 nachstehende Anordnungen getroffen:

- aa. Das Post- und Eisenbahndepartement wird beauftragt, dem Finanzdepartement zum Anfang jedes Jahres, erstmals 1901, mitzuteilen, welcher Betrag von der Summe von Fr. 125,000, die dem internationalen Bureau des Weltpostvereins alljährlich zur Verfügung steht, im abgelaufenen Jahre nicht verwendet worden ist; dieser Betrag ist vom Finanzdepartement bei der eidgenössischen Staatskasse zu erheben und zur Gründung und Äufnung eines Fonds für Errichtung eines Denkmals der Gründung des Weltpostvereins zinstragend zu verwenden;
- bb. das Finanzdepartement ist mit der Verwaltung dieses Fonds beauftragt und es ist dasselbe ferner gehalten, nach Ablauf jedes Jahres über die Höhe und Anlage dieses Fonds Bericht zu erstatten;
- cc. das Postdepartement wird angewiesen, durch Vermittlung des internationalen Bureaus des Weltpostvereins dafür zu sorgen, daß den Postverwaltungen der dem Weltpostverein angehörenden Länder bei Rechnungsstellung über die Kosten des internationalen Bureaus auch die für Gründung und Äufnung des Denkmalfonds verwendeten Beträge angerechnet werden;

· *dd.* der Erlös von Fr. 890. 55 aus der Denkschrift, welche das internationale Postbureau auf die Jubiläumsfeier vom Jahr 1900 auf Rechnung der Schweiz ausgearbeitet hat, wird dem Fonds für ein Denkmal der Gründung des Weltpostvereins zugewiesen.

Anlässlich der Gründungsfeier sind Jubiläumspostwertzeichen ausgegeben worden, bestehend aus Frankomarken à 5, 10 und 25 Ct., und aus Postkarten à 5 und 10 Ct.; deren Gültigkeitsdauer war von vorneherein auf die Zeit vom 2. Juli bis 31. Dezember 1900 beschränkt. Erhältlich waren sie für das Publikum bei allen schweizerischen rechnungspflichtigen Poststellen. Von diesen Wertzeichen wurden verkauft:

21,900,607	Marken	à	5	Ct.,	
17,055,719	"	à	10	"	
6,303,132	"	à	25	"	
7,392,065	Postkarten	à	5	"	und
1,702,256	"	à	10	"	

Wir haben uns am Eingange des Berichtes der Postverwaltung unter Abschnitt I „Allgemeines“ hiervor des nähern über die finanzielle Seite dieser Wertzeichenausgabe ausgesprochen.

Von den übrig bleibenden Vorräten wurden angemessene Posten zurückbehalten zur Aufnahme in Archive und Sammlungen der Verwaltung, die übrigen Jubiläumspostwertzeichen wurden, um sie dem gewerbsmäßigen Vertriebe durch Händler zu entziehen, zerstört.

2. Wiederholt sind in der Presse rügende Stimmen laut geworden, daß im Postdienst Ortschaften mit sprachlich gemischter Bevölkerung, d. h. mit starken Minderheiten entweder in deutscher oder in französischer Sprache, nicht die Benennung in derjenigen Sprache beigelegt werde, welcher die Mehrheit der Ortsbewohner angehört. Die Postverwaltung hat hieraus Veranlassung genommen, den Grundsatz aufzustellen, daß die offizielle Benennung der Poststellen in sprachlich gemischten Orten in der Sprache der Mehrheit der Bevölkerung zu lauten habe und die Poststempel sowie Dienstaufschriften an den Postlokalen und Briefkasten dementsprechend zu erstellen seien. Letztere sind an Orten mit starken Minderheiten deutschen oder französischen Sprachegebrauchs in beiden Sprachen abzufassen. Ferner wurden die Kreispostdirektionen, welche hierfür in Betracht fallen, angewiesen, mit dem Dienstpersonal in vorwiegend deutschen Orten deutsch und in Orten mehrheitlich französischer Sprache französisch zu verkehren, es

sei denn, die Muttersprache des Stelleinhabers lasse eine Abweichung rechtfertigen. Auch die Ernennungsurkunden und andern dienstlichen Erlasse sind mit Bezug auf die Sprache, in welcher sie verfaßt sind, nach diesen Grundsätzen an das Personal auszuteilen.

3. Nach den Bestimmungen von Art. 17, litt. a, des Postregalgesetzes (A. S. n. F. XIV, 385) läßt die Postverwaltung jedes Jahr über Fahrpostgegenstände, Passagiereffekten und rekommandierte Briefe, welche aus irgend einem Grunde weder an die Adressaten bestellt noch dem Versender zurückgegeben werden, einmal öffentliche Auskündung ergehen. Wenn trotz dieser letztern eine Übergabe der Sendungen an den Adressaten oder den Aufgeber nicht möglich ist, so werden die Sendungen eröffnet und der Inhalt derselben verwertet.

Die Durchführung und Handhabung dieser Gesetzesbestimmung hat zu etwelchen Schwierigkeiten geführt in Bezug auf solche Passagiereffekten und Fahrpoststücke, welche getragene Kleider und dergleichen enthalten und welche bei längerer Lagerung leicht der Herd von Ungeziefer werden und auch aus sanitatischen Gründen zu Bedenken Anlaß geben.

Die Postverwaltung hat deshalb im Laufe des Berichtsjahres die Anordnung getroffen, daß unter die Rebutts gefallene Passagiereffekten und Fahrpoststücke obiger Art entweder gereinigt oder sofort unter Aufnahme eines Protokolls vernichtet werden. Diese Anordnung entspricht nicht ganz dem Wortlaut der eingangs erwähnten Gesetzesvorschrift, weshalb wir glauben, Ihnen hiervon zur gefälligen Guttheißung Kenntnis geben zu sollen.

4. Am 26. Oktober 1900 hat der Bundesrat beschlossen, es könne nicht nur den der Centralverwaltung, beziehungsweise einer Kreisverwaltung angehörenden Beamten und Angestellten, sondern auch den übrigen Beamten und Angestellten des Bundes, welche im Dienste der Eidgenossenschaft 40 aktive Dienstjahre vollendet haben, eine Gratifikation von Fr. 100 bis 300 verabfolgt werden. Die Kompetenz zur Ausrichtung solcher Gratifikationen wurde vorbehalten dem Bundesrat für solche Beamte und Angestellte, welche vom Bundesrate gewählt werden, und dem Departement für solche Angestellte, die vom Departement ernannt sind.

Gestützt auf diesen Beschluß und die daherige Kompetenzausscheidung sind im Berichtsjahre Gratifikationen ausgerichtet

worden vom Bundesrat an 40 Postbeamte im Gesamtbetrage von Fr. 9200 und vom Postdepartement an 40 Angestellte im Gesamtbetrage von Fr. 4450.

In Zukunft werden Anzahl und Gesamtbetrag dieser Gratifikationen viel geringer sein als im Berichtsjahr, denn während in diesem Jahr alle Betriebsbeamten und Angestellten der Postverwaltung, welche 40 und mehr aktive Dienstjahre zurückgelegt hatten, bedacht worden sind, werden in Zukunft nur noch diejenigen zu berücksichtigen sein, welche im betreffenden Jahre das 40. Dienstjahr zurücklegen.

5. Im Laufe des Berichtsjahres wurde eine neue Instruktion über die Versicherung des Postmaterials gegen Feuerschaden erlassen, welche namentlich genaue Bestimmungen darüber enthält, welchen Behörden die Pflicht der Versicherung des Materials obliegt. Demgemäß haben zu versichern:

- a. die Oberpostdirektion: das gesamte Fuhrwesenmaterial, bestehend aus den Bahnpostwagen, Wagen, Schlitten, Handkarren und dem in den Remisen und im Centralmagazin für Trainmaterial untergebrachten Ausrüstungs- und Trainmaterial, alle übrigen Magazinvorräte der Centralverwaltung wie Tücher, Lederwaren, Eisenwaren, Leinwand, Säcke, Drucksachen, Papiervorräte, Wertzeichen etc.;
- b. die Kreispostdirektionen: die Magazinvorräte (Dienstkleidung, Drucksachen etc.), das Mobiliar und die Bureaugerätschaften bei den Kreispostdirektionen, sowie die der Postverwaltung gehörenden Mobilien und Bureaugerätschaften bei den Poststellen, insofern ihr Schätzungswert am einzelnen Orte Fr. 1000 übersteigt.

Die Versicherungsverträge sind ausschließlich mit schweizerischen Gesellschaften abzuschließen.

6. Nach den Bestimmungen von Art. 10, erstes Alinea, des Postregalgesetzes (A. S. n. F. XIV, 385) ist es verboten, zur Versendung mit der Post aufzugeben: Gegenstände, deren Beförderung mit Gefahr verbunden ist, namentlich alle durch Reibung, Luftzudrang, Druck oder sonst leicht entzündlichen Sachen, sowie ätzende Flüssigkeiten, und in Art. 43 der Transportordnung für die schweizerischen Posten sind die Gegenstände namentlich bezeichnet, welche unter diese Gesetzesbestimmung fallen.

Die Fortschritte, welche in der chemischen Industrie in den letzten Jahren gemacht worden sind, sowie die vorgekommenen

Versuche, Calciumcarbid der Post zur Beförderung aufzugeben, haben es notwendig gemacht, in Art. 43, Ziffer 1, litt. b, der Transportordnung ein genaueres Namensverzeichnis solcher chemischer Produkte zu geben, deren Beförderung mit der Post nicht statthaft ist.

7. Nachdem uns die Bundesversammlung im Voranschlag für das Jahr 1900 (Separatabzug, Seiten 274 u. ff.) die erforderlichen Kredite eingeräumt hatte, sind auf den 1. April 27 Postbureaux III. Klasse zu Bureaux II. Klasse und 5 Bureaux III. Klasse zu Filialen von Hauptpostbureaux gemacht worden; ferner wurden 76 Postablagen in Postbureaux III. Klasse umgewandelt. Diese Maßnahmen waren durch die Verkehrszunahme der letzten Jahre geboten; sie liegen sowohl im Interesse des Publikums als in demjenigen der betreffenden Beamten. Es wird schon jetzt vorausgesehen, daß ähnliche Klassenversetzungen und Umwandlungen von Poststellen sich periodisch werden wiederholen müssen, sofern wenigstens die letztjährigen Verkehrsvermehrungen anhalten.

8. Im Berichtsjahr — auf den 1. April — fanden die periodischen Wiederwahlen der Postbeamten statt. Die Postangestellten unterstehen, weil auf unbestimmte Zeit gewählt, der periodischen Bestätigung nicht. Es gereicht uns zur Genugthuung, mitteilen zu können, daß von rund 3300 Beamten, welche sich der periodischen Neuwahl zu unterstellen hatten, nur 7 Beamte nicht wiedergewählt werden konnten; 37 Beamte wurden nur provisorisch in ihrer Stellung bestätigt und 19 in provisorischer Stellung, in der sie sich bereits befanden, belassen. Von diesen 37, beziehungsweise 19 Beamten sind 18, beziehungsweise 12, welche infolge teilweiser oder gänzlicher Invalidität (wegen Krankheit oder hohen Alters) ihren dienstlichen Anforderungen nicht mehr zu genügen vermögen.

9. Bereits im Geschäftsbericht für das Jahr 1899 wurde erwähnt, daß die Postverwaltung ermächtigt worden sei, auf den Einzahlungen von Geldanweisungen nach Frankreich einen Zuschlag zu erheben, um dadurch der spekulativen Versendung von Geldanweisungen entgegenzutreten. Die Verhältnisse, welche diese Maßnahme veranlaßten, haben sich im Berichtsjahre nicht günstiger gestaltet, im Gegenteil, angesichts des noch höhern Wechselkurses auf Paris als im Vorjahre, mußte der Einzahlungskurs auf den Anweisungen nach Frankreich, um die Spekulationen auf Kosten der Postverwaltung zu verhindern,

mit Wirksamkeit vom 10. April an, von  $100\frac{1}{10}$  auf  $100\frac{3}{10}$  für Fr. 100 festgesetzt werden.

Günstiger als mit Frankreich gestaltete sich der Verkehr mit Deutschland, so daß hier der Einzahlungskurs für Geldanweisungen, der seit 1. April 1897 unverändert auf  $124\frac{1}{2}$  für eine Mark belassen worden war, auf  $124\frac{1}{4}$  herabgesetzt werden konnte, dies vom 1. Juni 1900 an.

10. Wiederholt sind Stimmen laut geworden, daß eine Änderung des Bildes der Postwertzeichen, soweit es sich um die gegenwärtig in Buchdruck erstellten Frankomarken von 2, 3, 5, 10, 12 und 15 Centimen handelt, wünschenswert erscheine, indem dieses Markenbild in Bezug auf die ästhetische Seite zu wünschen übrig lasse und den Anforderungen des Schönheits-sinnes nicht gebührend Rechnung trage. Obwohl hinwieder den bisherigen im Buchdruck erstellten Postwertzeichen die nicht unwesentlichen Vorteile der leichten Erkennung des Taxwertes und der leichten Entwertung durch die Poststempel nicht abgestritten werden können, so haben wir doch auf einen Bericht unseres Postdepartements am 13. November 1900 beschlossen, es sei zur Erlangung von Entwürfen für ein passendes Markenbild für die Frankomarken im Taxwerte von 2, 3, 5, 10, 12 und 15 Centimen eine Ideenkonkurrenz zu veranstalten, und es sei die endgültige Auswahl des Markenbildes auf Grund des Expertengutachtens dem Entscheide des Bundesrates vorbehalten.

Die Ideenkonkurrenz wurde am 16. November 1900 veröffentlicht in der Zeitschrift „Schweizer Kunst“, dem offiziellen Organ der schweizerischen Künstler. Dabei wurden folgende hauptsächlichliche Bedingungen gestellt:

- a. An der Konkurrenz kann sich jeder Künstler schweizerischer Nationalität des In- und Auslandes beteiligen.
- b. Dem Künstler wird in Bezug auf die Komposition volle Freiheit gelassen. Indessen soll das Bild die Bezeichnung „Helvetia“ tragen, der Taxwert soll leicht erkenntlich und die Marke leicht zu entwerten sein.
- c. Für die Eingabe der Entwürfe wird den Bewerbern eine Frist von 3 Monaten, somit bis spätestens den 16. Februar 1901, eingeräumt.
- d. Die eingehenden Entwürfe werden einer vom Bundesrat zu wählenden Expertenkommission zur Prüfung und Begutachtung vorgelegt.

- e. Es sollen drei bis vier der besten Entwürfe mit Preisen, deren Gesamtbetrag auf Fr. 3000 festgesetzt ist, ausgezeichnet werden. Die Feststellung der Höhe der einzelnen Preise bleibt der Expertenkommission überlassen.

Die weitere Behandlung dieser Angelegenheit, namentlich auch die Bestellung der Expertenkommission und die Auswahl von den eingehenden Entwürfen, fällt in das Jahr 1901.

#### IV. Unterhandlung, Abschluss und Vollziehung wichtiger Verträge.

##### a. Inland.

1. In der Botschaft, welche der Bundesrat unterm 14. Dezember 1893 (Bundesbl. 1893, Bd. V, 717) in Sachen der Erwerbung eines Bauplatzes für ein neues Post-, Telegraphen- und Telephonegebäude in Schaffhausen an die Bundesversammlung erlassen hat, ist darauf hingewiesen worden, daß der Mietvertrag betreffend die gegenwärtigen Lokale erst mit dem 30. September 1906 zu Ende gehe. Sodann ist in der genannten Botschaft ausgeführt, daß die Vermieterin der Postlokale, die Post- und Bankgebäudegesellschaft in Schaffhausen, eine Entschädigung von Fr. 6800 verlange für jedes Jahr, um welches die Miete früher als 1906 aufgehoben werde. Endlich ist in der Botschaft gesagt, daß der Stadtrat von Schaffhausen sich bereit erklärt habe, an die für vorzeitige Lösung des Mietverhältnisses mit der Post- und Bankgebäudegesellschaft in Schaffhausen zu bezahlende Entschädigung einen Beitrag bis zu 50 % zu leisten. Angesichts des bevorstehenden Verlassens der gemieteten Lokale und des Bezugs des neuen Gebäudes ist nun die bisher schwebende Angelegenheit so geordnet worden, daß auf den Tag des Bezugs des neuen Postgebäudes der Stadtrat von Schaffhausen als Aftermieter in den mit der Post- und Bankgebäudegesellschaft bestehenden Vertrag eintritt gegen eine einmalige Zahlung von Fr. 20,000 durch die Postverwaltung.

2. Im Berichtsjahre wurden mit dem Staatsrat des Kantons Tessin Verhandlungen gepflogen betreffend Erwerbung eines Bauplatzes für Erstellung eines neuen Post-, Telegraphen- und Telephonegebäudes in Lugano, in dem auch die Bureaux für die Zollgebietsdirektion Lugano eingerichtet wurden. Die Verhandlungen sind so weit gediehen, daß voraussichtlich im Laufe des Jahres 1901 ein Vertrag unter Ratifikationsvorbehalt wird

abgeschlossen und mit der noch auszuarbeitenden Botschaft zur Prüfung und Genehmigung vor die Bundesversammlung gebracht werden können.

3. Am 15. April 1900 ist das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen in Kraft getreten.

Dieses Gesetz machte eine Erneuerung der zwischen der Postverwaltung und den einzelnen Nebenbahnen abgeschlossenen Verträge über die Beziehungen der Bahnen zum Postdienste notwendig. Am Ende des Berichtsjahres waren die meisten der neuen Verträge rechtskräftig abgeschlossen; die noch fehlenden Verträge werden ohne Zweifel im Beginne des Jahres 1901 zum Abschlusse gelangen.

## b. Ausland.

1. Im Bericht über die Geschäftsführung des Jahres 1899 wurde erwähnt, daß die besonders die Postverhältnisse ordnenden Staatsverträge mit dem weiland Norddeutschen Bunde, Bayern, Württemberg und Baden, vom 11. April 1868, und mit Österreich-Ungarn vom 15. Juli 1868 am 1. September 1899 auf 1 Jahr, d. h. auf Ende August 1900 von uns gekündigt worden seien und daß wir unsere Postverwaltung beauftragt haben, mit der deutschen Reichspostverwaltung und den Postverwaltungen von Österreich und Ungarn zum Zwecke der Vereinbarung neuer Übereinkommen zu unterhandeln.

Diese Verhandlungen haben im Laufe des Monats August 1900 in Bregenz stattgefunden. An denselben waren außer der schweizerischen Postverwaltung vertreten: die deutsche Reichspostverwaltung, sowie die Postverwaltungen von Bayern, Württemberg, Österreich und Ungarn. Es kamen dabei neue Übereinkommen zustande, welche in der amtlichen Sammlung, neue Folge, Bd. XVIII, S. 162 u. ff. enthalten sind. Die darauf bezüglichen, ebenfalls in Bregenz vereinbarten Ausführungsbestimmungen sind in den Postamtsblättern Nr. 12 B, 13 B und 14 B von 1900 aufgenommen.

Die neuen Vereinbarungen, welche von uns und den zuständigen ausländischen Behörden genehmigt wurden, sind mit dem 1. September 1900 in Kraft getreten. Sie enthalten im wesentlichen nachbezeichnete Neuerungen und Dienstverbesserungen:

a. Die Taxe der Briefe aus der Schweiz nach Deutschland, Österreich und Ungarn beträgt nicht mehr 25 Ct. für je 15 Gramm,

sondern 25 Ct. für je 20 Gramm oder einen Bruchteil dieses Gewichts. Für die Briefe aus den genannten Ländern nach der Schweiz tritt die nämliche Ermäßigung ein.

Die Erhöhung des Gewichtssatzes dehnt sich auch auf die Briefe im Grenzverkehr (Umkreis 30 Kilometer) mit Deutschland und Österreich aus. Die Taxe für diese Briefe beträgt nunmehr 10 Ct. für je 20 Gramm oder einen Bruchteil dieses Gewichts.

b. Im Verkehr mit Deutschland, Österreich und Ungarn können Zeitungen auf das Gesuch des Abonnenten vom Bestimmungsland nach dem Ursprungsland überwiesen werden. Im weitern ist es zulässig, daß eine nach dem Ursprungsland überwiesene Zeitung nach dem ersten Bestimmungsland zurück überwiesen wird.

Eine Überweisungsgebühr wird in der Schweiz zur Zeit weder bei der ersten Überweisung noch bei der Rücküberweisung erhoben.

Unter den nämlichen Bedingungen wie bisher im Verkehr mit Deutschland, können nunmehr auch im Verkehr mit Österreich und Ungarn den postamtlich abonnierten Zeitungen fremde Drucksachen beigegeben werden.

c. Die frühere, im Bericht über die Geschäftsführung im Jahre 1899 näher erörterte, für die Schweiz ungünstige Verteilung der Gebühren für Poststücke bis zum Gewichte von 5 kg. im Verkehr mit Deutschland, Österreich und Ungarn wurde aufgehoben und es sind an deren Stelle die Bestimmungen des allgemeinen Poststückvertrages des Weltpostvereins in Wirksamkeit getreten.

Die schweizerische Postverwaltung bezieht nunmehr für jedes gewöhnliche Stück bis zum Gewicht von 5 kg. im Verkehr mit den genannten Ländern 50 Ct., bei Sperrgutsendungen 75 Ct. gegenüber den frühern im Geschäftsbericht vom Jahre 1899 näher bezeichneten Ansätzen von  $37\frac{1}{2}$ , 40,  $56\frac{1}{4}$  und 60 Ct.

Damit ist, dank dem Entgegenkommen von Deutschland, Österreich und Ungarn, für die schweizerische Postverwaltung nicht nur eine bedeutende Mehreinnahme erzielt worden, sondern es wurde auch die von ihr seit Jahren angestrebte Gleichstellung in der Gebührenverteilung beim Poststückverkehr zwischen der Schweiz, Deutschland, Österreich und Ungarn mit der Gebührenverteilung zwischen der Schweiz, Frankreich, Italien und deu

übrigen am allgemeinen Poststückvertrage beteiligten Ländern herbeigeführt.

Dagegen war es aus Gründen des derzeit noch bestehenden innern deutschen, österreichischen und ungarischen Tarifsystems nicht möglich, die hierseits beantragte Einheitstaxe von Fr. 1.50 für Stücke im Gewichte von 5 bis 10 kg. einzuführen, wie solche nach dem Geschäftsbericht von 1899 im Verkehr mit Frankreich auf den 1. April 1899 vereinbart worden ist.

Einer weitem Anregung der schweizerischen Vertretung, es sei in Übereinstimmung mit dem bereits bestehenden schweizerisch-österreichischen Grenzverkehr auch mit Deutschland für Poststücke bis zum Gewicht von 5 kg. im Grenzverkehr auf einen Umkreis von 30 km. eine einheitliche, ermäßigte Taxe von 50 Ct. für gewöhnliche und von 75 Ct. für sperrige Stücke einzuführen, waren die Vertreter der deutschen Reichspost und der Postverwaltungen von Bayern und Württemberg derzeit nicht in der Lage zuzustimmen.

d. Für die Besorgung eines Teils des deutschen Postdienstes im badischen Bahnhof in Basel durch die schweizerische Postverwaltung bezahlt die deutsche Reichspostverwaltung der schweizerischen Postverwaltung gegenüber früher eine wesentlich höhere, den Selbstkosten entsprechende Entschädigung.

e. Mit Bezug auf die Annahmebedingungen, Verpackung etc. der Fahrpoststücke über 5 kg. Gewicht im Verkehr mit Deutschland, Österreich und Ungarn gelten fortan im allgemeinen ebenfalls die Vorschriften des internationalen Poststückvertrages und des Ausführungsreglements zu demselben.

Sowohl im Verkehr mit Deutschland, wo dies schon bisher der Fall war, als auch im Verkehr mit Österreich und Ungarn müssen alle Pakete bis zum Gewichte von 5 kg. und ebenso alle Expresß- und alle Nachnahmesendungen vom Aufgeber frankiert werden.

f. Für Stücke mit Wertangabe bis zum Gewicht von 5 kg. nach Österreich und Ungarn kommt fortan die billigere einheitliche Werttaxe von 10 Ct. für je Fr. 300 oder einen Bruchteil dieses Betrages zur Erhebung.

Die bisher bestandene Beschränkung, wonach Begehren um Adreßänderung für Stücke mit höherer Wertangabe als Fr. 500 unzulässig waren, ist im Verkehr mit Deutschland und Österreich aufgehoben; sie bleibt aber bestehen im Verkehr mit Ungarn.

*g.* Der Aufgeber einer Nachnahmesendung kann im Verkehr mit Deutschland, Österreich und Ungarn nachträglich verlangen, daß die Sendung dem Adressaten ohne Nachnahme oder gegen einen geringern als den ursprünglich angegebenen Betrag ausgeliefert werde. Er hat das bezügliche Begehren bei der Aufgabestelle anzubringen und dafür die für die Zurückziehung von Sendungen und die Änderung von Adressen im Auslandsverkehr festgesetzten Gebühren zu entrichten.

*h.* Eine Haftpflicht wird auch bei den Fahrpoststücken über 5 kg. Gewicht anerkannt, und zwar für den Verlust, die Beraubung oder die Beschädigung. Vergütet wird der wirklich erlittene Schaden, jedoch im Verkehr mit Deutschland nie mehr als Fr. 3.75 und im Verkehr mit Österreich und Ungarn nie mehr als Fr. 3 für jedes halbe Kilogramm oder einen Bruchteil dieses Gewichts.

Ist ein Wert angegeben, so dient der Betrag desselben als Grundlage bei der Feststellung des von der Post zu leistenden Schadenersatzes. Wird jedoch nachgewiesen, daß der vorgezeichnete Wert den wirklichen Wert der Sache übersteigt, so ist nur dieser letztere zu ersetzen.

2. Wir waren bestrebt, die in den neuen Übereinkommen mit Deutschland, Österreich und Ungarn liegenden Erleichterungen im Postverkehr auch weitem Kreisen zugänglich zu machen. Zu diesem Zwecke haben wir die Oberpostdirektion ermächtigt, auch mit den Postverwaltungen von Frankreich und Italien in Unterhandlung zu treten. Diese Unterhandlungen, welche durch unsere Gesandtschaften in Paris und Rom unterstützt wurden, umfaßten folgende Punkte:

*a.* Erhöhung des Gewichtssatzes für den einfachen Brief von 15 auf 20 Gramm im Verkehr mit Frankreich und Italien.

*b.* Ermäßigung der Taxe im Grenzverkehr mit Frankreich von 15 auf 10 Ct. für frankierte und von 30 auf 20 Ct. für unfrankierte Briefe.

*c.* Einführung einer ermäßigten Taxe im Grenzverkehr mit Italien auf eine Entfernung von 30 km. in gerader Richtung von einer Poststelle zur andern, wobei diese ermäßigte Taxe betragen soll: 10 Ct. für den einfachen frankierten und 20 Ct. für den einfachen unfrankierten Brief, mit Gewichtsstufen von 20 zu 20 Gramm.

Bei allem Wohlwollen, mit welchem die Prüfung dieser Anträge von seiten der Postverwaltungen von Frankreich und Italien aufgenommen wurde, sind wir leider nicht in der Lage, die Annahme der vorstehenden Anträge durch die genannten Verwaltungen melden zu können.

Als Hauptschwierigkeit steht zur Zeit der Verwirklichung dieser Verkehrserleichterungen die Thatsache entgegen, daß im internen französischen und italienischen Postverkehr der einfache Gewichtssatz für Briefe noch auf 15 Gramm beschränkt ist und daß die Inlandtaxe für den einfachen Brief in Frankreich noch 15, in Italien sogar 20 Ct. beträgt. Es geht aber nicht wohl an, daß im internationalen Verkehr Erleichterungen zugestanden werden, welche für den Inlandverkehr nicht bestehen. Immerhin wurde eine Wiedererwägung dieser Fragen auf den Zeitpunkt zugesagt, auf welchen die in Vorbereitung stehende Reform der Inlandsbriefftaxen in Frankreich und Italien zur Durchführung gekommen sein wird.

3. Zwischen der schweizerischen Postverwaltung und der Postverwaltung von Großbritannien und Irland ist im Berichtsjahr ein Übereinkommen abgeschlossen und auf den 1. Februar 1900 in Kraft gesetzt worden betreffend den Austausch von telegraphischen Geldanweisungen.

4. Auf den 1. Januar 1900 sind dem Übereinkommen betreffend den Austausch von Briefen und Schachteln mit Wertangabe beigetreten die britischen Kolonien der Straits Settlements und der Leewards-Inseln (Antigua, Dominica, Montserrat, Nevis, St. Kitts und Jungfern-Inseln).

5. Die unter dem deutschen Schutze stehenden Samoa-Inseln sind dem Weltpostvertrag, sowie den übrigen Vereinsabkommen von Washington, mit Ausnahme desjenigen betreffend die Identitätsbücher, beigetreten und ferner hat Deutschland diejenigen Änderungen zum Ausführungsreglement des Weltpostvertrages veranlaßt, welche infolge Übergangs der Karolinen-, Palau- und Marianen-Inseln (ohne Guam) aus dem Besitze Spaniens in denjenigen Deutschlands notwendig geworden sind.

6. Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika hat für die Inseln Kuba, Portorico, Hawai, Guam und Philippinen den Beitritt zum Hauptvertrag des Weltpostvereins erklärt.

7. Im August 1900 wurde der Geldanweisungsdienst mit Portorico, Hawai und der Stadt Manila eingeführt, und zwar in gleicher Weise und zu den nämlichen Bedingungen, wie sie im Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika anwendbar sind.

8. Ferner wurden die notwendigen Vereinbarungen und Anordnungen getroffen, daß vom 1. Januar 1901 an der Geldanweisungsverkehr mit Montenegro aufgenommen werden konnte.

9. Auf den 1. September hat die Verwaltung mit den Messageries Anglo-Suisses in Basel ein Abkommen vereinbart betreffend Beförderung von Poststücken nach den Vereinigten Staaten von Amerika. Die Poststücke werden nach diesem Abkommen zu vorteilhaften Bedingungen über Basel-Hävre-New-York geleitet und ab Basel durch Vermittlung der Messageries Anglo-Suisses befördert. Dieses Abkommen wurde den Verwaltungen von Italien und Österreich zur Mitbenutzung für sich und die rückliegenden Länder zur Verfügung gestellt und die schweizerische Verwaltung vermittelt nunmehr auch den Transport von Poststücken aus Italien und Österreich, sowie den rückliegenden Ländern nach den Vereinigten Staaten von Amerika.

10. Aus dem Bericht des internationalen Bureaus des Weltpostvereins, welcher zur Einsicht der Mitglieder der Bundesversammlung bereit liegt, ist außer den Mitteilungen über die Thätigkeit des Bureaus im Jahre 1900 folgendes zu entnehmen:

Die Verwaltungsausgaben betragen nach Abzug eines Saldo-vortrages vom Jahre 1899 Fr. 90,803. 68; im Vorjahr beliefen sich diese Ausgaben auf Fr. 80,482. 47. Nach den Bestimmungen des Ausführungsreglements zum Weltpostvertrag dürfen die Ausgaben des internationalen Bureaus des Weltpostvereins im Jahr die Summe von Fr. 125,000 nicht übersteigen und gemäß dem unter Abschnitt III, Ziffer 1, hiervor erörterten Beschlusse des Kongresses aus Anlaß der Gedenkfeier des 25jährigen Bestehens des Weltpostvereins soll der Betrag, welcher von dem zur Verfügung stehenden Kredit durch die Verwaltungskosten nicht beansprucht wird, zur Äufnung eines Denkmalfonds verwendet werden. Dieser Betrag beläuft sich pro 1900 auf Fr. 34,196. 32 Unter Hinzurechnung des Erlöses aus der Denkschrift für die Jubiläumsfeier im Betrage von                     890. 55

steigt der Denkmalfonds per Anfang 1901 auf Fr. 35,086. 87 Der Beitrag der Schweiz an den dem internationalen Bureau zur Verfügung stehenden Jahreskredit von Fr. 125,000 beträgt Fr. 1930.

## V. Personal und Besoldungen.

### 1. Poststellen.

Die Gesamtzahl der Postbureaux belief sich Ende 1900 auf 1584.

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

Die Filialbureaux haben sich um 16 Stellen vermehrt.

Die Zahl der Postbureaux II. Klasse hat sich im Berichtsjahre um 19 vermehrt, indem 27 Postbureaux III. Klasse in Bureaux II. Klasse umgewandelt und drei neue Bureaux II. Klasse geschaffen wurden; dagegen wurden 11 Bureaux II. Klasse in Filialbureaux umgewandelt.

Bei den Postbureaux III. Klasse beträgt die Vermehrung im abgelaufenen Jahre 44, infolge Umwandlung einer größeren Anzahl (76) Ablagen in Bureaux etc.

Die Zahl der Postablagen betrug auf Ende des Berichtsjahres 1953; es ergibt sich infolge der Umwandlung von Ablagen in Bureaux eine Verminderung von 44 Stellen, trotzdem 20 neue Ablagen geschaffen wurden.

Die Gesamtzahl der Poststellen, einschließlich 13 Agenturen im Auslande, beträgt 3550, was einer Vermehrung im Berichtsjahre um 35 Stellen entspricht.

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

I. Klasse (Sitz der Kreispostdirektionen)	11
Filialen	48
II. Klasse (Bureaux mit mehreren Beamten)	151
III. Klasse (übrige Bureaux)	1374
Total	<u>1584</u>

Die 1953 Postablagen zerfallen in 1286 rechnungspflichtige und 667 nicht rechnungspflichtige. Alle rechnungspflichtigen Ablagen sind mit dem gesamten internen Geldanweisungs- und Einzugsmandatdienst betraut. Von diesen letztern Ablagen sind überdies 268 auch zum direkten Geldanweisungs- und Einzugsmandatverkehr mit dem Auslande ermächtigt; ferner können Einzahlungen nach dem Auslande bei allen rechnungs- und nicht rechnungspflichtigen Ablagen gemacht werden.

## 2. Personal.

Die Gesamtzahl des fest angestellten Postpersonals belief sich Ende 1900 auf 9656 Beamte und Angestellte, gegenüber 9312 im Vorjahre. Dieses Personal setzte sich wie folgt zusammen:

**a. Centralverwaltung.**

Oberpostdirektor . . . . .	1
Abteilungschefs und Adjunkte . . . . .	6
Traininspektoren, Materialverwalter und Wertzeichenkontrollleur . . . . .	6
Sekretäre, Kanzlisten und Gehülfen . . . . .	33
Revisoren und Gehülfen . . . . .	23
Angestellte . . . . .	6
Total	<u>75</u>

(Ende 1899: 73.)

**b. Kreisverwaltungen.**

Direktionsbeamte (Kreispostdirektoren, Adjunkte, Kassiere und Kontrolleure) . . . . .	44
Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs . . . . .	30
Commis . . . . .	182
Angestellte . . . . .	49
Total	<u>305</u>

(Ende 1899: 297.)

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

Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs . . . . .	122
Commis . . . . .	940
Angestellte . . . . .	1485
Total	<u>2547</u>

(Ende 1899: 2256.)

*Bureaux II. Klasse.*

Postverwalter, Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs . . . . .	179
Commis . . . . .	534
Angestellte . . . . .	1196
Total	<u>1909</u>

(Ende 1899: 1796.)

*Bureaux III. Klasse und Ablagen.*

Posthalter . . . . .	1371
Postablagehalter . . . . .	1950
Landbriefträger und Landboten . . . . .	1243
Total	<u>4564</u>

(Ende 1899: 4629.)

*Agenturen.*

Beamte . . . . .	16
Angestellte . . . . .	7
	Total . 23

(Ende 1899: 22.)

<i>Kondukteure</i> . . . . .	233
------------------------------	-----

(Ende 1899: 239.)

Im Berichtsjahre hat sich das Personal bei der Centralverwaltung um zwei Gehülfen bei der Oberpostkontrolle vermehrt.

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

Im Betriebsdienst hat bei den Bureaux I. Klasse eine Personalvermehrung um 17 Chefbeamte, 90 Commis und 184 Angestellte stattgefunden.

Bei den Bureaux II. Klasse ist eine Vermehrung um 20 Chefbeamte, 26 Commis und 67 Angestellte eingetreten.

Die Vermehrung der Posthalterstellen beträgt 45 und die Verminderung der Ablagehalterstellen 47. Die Landbriefträger- und Landbotenstellen sind um 63 zurückgegangen. Es rührt dies namentlich von der Besserstellung infolge Umwandlung von Postbureaux III. Klasse in Bureaux II. Klasse her.

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

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

Die Gesamtvermehrung des Postpersonals beträgt somit 344, gegenüber 248 im Vorjahre.

Die gegenüber dem Vorjahre größere Personalvermehrung ist darauf zurückzuführen, daß im Laufe des Berichtsjahres die Verkehrszunahme merkbar auch auf die Dienstverhältnisse eingewirkt hat.

Vom Gesamtpersonal der Postverwaltung sind weiblichen Geschlechts:

von den 75 Beamten und Angestellten der Oberpostdirektion . . . . .	0 = 0,00 %
„ „ 256 Beamten der Kreisverwaltungen . . . . .	19 = 7,42 %

von den 49 Angestellten der Kreisverwaltungen	1 =	2,04 %
„ „ 1062 Beamten der Bureaux I. Klasse	48 =	4,51 %
„ „ 1485 Angestellten der Bureaux I. Klasse	1 =	0,06 %
„ „ 713 Beamten der Bureaux II. Klasse	56 =	7,85 %
„ „ 1196 Angestellten der Bureaux II. Klasse	5 =	0,41 %
„ „ 1371 Beamten der Bureaux III. Klasse	417 =	30,41 %
„ „ 1950 Ablagehaltern	475 =	24,35 %
„ „ 1243 Landbriefträgern und Landboten	55 =	4,42 %
„ „ 23 Beamten und Angestellten der Agenturen	0 =	0,00 %
„ „ 233 Kondukteuren	0 =	0,00 %

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

	Beamte.	Bedienstete.	Total.
Versetzungen (freiwillige)	100	23	123
Todesfälle	49	91	140
Freiwillige Rücktritte	36	67	103
Abberufungen (einschließlich Entlassungen auf Einladung der Verwaltung hin)	19	59	78
Total	<u>204</u>	<u>240</u>	<u>444</u>

### 3. Aspiranten und Lehrlinge.

Im Berichtsjahre wurden 159 Lehrlinge aufgenommen, gegenüber 116 im Vorjahre. Weibliche Bewerber konnten auch im Berichtsjahre aus dienstlichen Gründen nicht berücksichtigt werden.

120 Lehrlinge legten die Patentprüfung ab. Davon erhielten  
 22 die Note 1 (vorzüglich);  
 53 „ „ 2 (gut);  
 39 „ „ 3 (genügend);  
 6 konnten nicht patentiert werden.

Total 120

Ende 1900 standen in Verwendung:

339 patentierte Aspiranten (2 weibliche);  
 162 Lehrlinge (— weibliche).

Total 501 Aspiranten und Lehrlinge, wovon 2 weibliche.

#### 4. Stand der Besoldungen.

Im Berichtsjahre hat mit Wirksamkeit vom 1. April 1900 an auf Grund des Besoldungsgesetzes vom 2. Juli 1897 eine allgemeine Besoldungsrevision zu gunsten des Postpersonals stattgefunden, wobei indessen die Aufbesserung für den Einzelnen den Betrag von Fr. 200 im Maximum nicht überschritten hat. Es sind folgende Summen für diese Gehaltsaufbesserungen verwendet worden.

Oberpostdirektion . . . . .	rund Fr.	9,200
Kreispostdirektionen (Direktoren, Adjunkte, Kassiere und Kontrolleure)	„ „	600
Postbureaux I. Klasse . . . . .	„ „	195,000
Postbureaux II. Klasse . . . . .	„ „	97,000
Postbureaux III. Klasse . . . . .	„ „	137,400
Postkondukteure . . . . .	„ „	26,000
Postablagen . . . . .	„ „	198,000
Übrige Bedienstete . . . . .	„ „	520,000
		<hr/>
		Fr. 1,183,200

Alle diese Beträge sind auf die Dauer eines ganzen Jahres berechnet, da aber die Besoldungserhöhungen erst auf den 1. April in Kraft getreten sind, ergibt sich im Berichtsjahr aus den Gehaltsaufbesserungen eine effektive Mehrausgabe von Fr. 887,400.

Der Stand der Besoldungen auf Ende des Berichtsjahres, verglichen mit dem Stand auf Ende 1898 und 1899 findet sich auf nachstehender Tabelle.

## Gehaltsvergleichen.

### Dezember 1898, 1899 und 1900.

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

		Zahl der fix Angestellten.	Fixe Jahres- besoldung derselben.	Durchschnitt der Jahres- besoldung.	Erhöhung gegenüber dem vorhergehenden Jahre.	Ver- minderung
			Fr.	Fr.	%	%
Oberpostdirektion . .	1898	64	283,400	4428	8,43 <sup>1</sup>	—
	1899	67	291,400	4349	—	1,78
	1900	69	303,912	4404	1,26	—
Kreispostdirektionen .	1898	245	897,600	3663	12,8 <sup>1</sup>	—
	1899	250	914,400	3657	—	0,16
	1900	256	976,836	3815	4,32	—
Chefs bei den Bureaux I. Klasse	1898	103	426,200	4137	7,48 <sup>1</sup>	—
	1899	105	431,224	4106	—	0,74
	1900	122	492,492	4036	—	1,70
Postverwalter und Chefs bei den Bureaux II. Klasse	1898	155	624,500	4029	8,38 <sup>1</sup>	—
	1899	159	648,844	4080	1,26	—
	1900	179	750,636	4193	2,76	—
Commis bei den Bureaux I. Klasse	1898	814	1,965,400	2414	6,07 <sup>1</sup>	—
	1899	850	2,008,196	2362	—	2,16
	1900	940	2,282,100	2427	2,75	—
Commis bei den Bureaux II. Klasse	1898	487	1,241,100	2548	13,36 <sup>1</sup>	—
	1899	508	1,273,532	2507	—	1,00
	1900	534	1,365,408	2556	1,95	—
Bureaux III. Klasse .	1898	1325 <sup>2</sup>	2,432,500	1835 <sup>4</sup>	4,70 <sup>1</sup>	—
	1899	1326 <sup>2</sup>	2,428,858	1831 <sup>4</sup>	—	0,31
	1900	1371 <sup>2</sup>	2,552,532	1861 <sup>4</sup>	1,63	—
Ablagen . . . . .	1898	1902 <sup>2</sup>	1,759,800	925	17,08 <sup>1</sup>	—
	1899	1914 <sup>2</sup>	1,780,368	930	0,54	—
	1900	1875 <sup>2</sup>	1,904,248	1015	9,14	—
Briefträger, Boten etc.	1898	3638	6,251,200	1718	10,19 <sup>1</sup>	—
	1899	3795	6,446,180	1698	—	1,10
	1900	3986	7,196,628	1805	6,3	—
Kondukteure . . . . .	1898	247	868,100	3514 <sup>3</sup>	8,02 <sup>1</sup>	—
	1899	239	853,420	3570 <sup>3</sup>	1,59	—
	1900	233	860,635	3693 <sup>3</sup>	3,44	—

<sup>1</sup> Allgemeine Gehaltsrevision.

<sup>2</sup> Nicht inbegriffen die Poststellen, welche nur im Sommer geöffnet sind.

<sup>3</sup> Fahrtentschädigungen inbegriffen.

<sup>4</sup> Dazu kommen noch die Entschädigungen für das Lokal, für Heizung, Beleuchtung, Sonntagsdienst und eventuell das Telegraphen- und Telephoneinkommen.

## 5. Bürgschaften.

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

	Anzahl.	Betrag Fr.
Personalkaution . . . . .	812	2,588,900
Realkaution . . . . .	1	6,000
Amtsbürgschaftsverein	10,781	34,099,500
	<hr/>	<hr/>
Total	11,594	36,694,400

2. Der schweizerische Amtsbürgschaftsverein hatte im Berichtsjahre Verluste im Betrage von Fr. 7791. 35 der Post- und Telegraphenverwaltung zu vergüten (1899: Fr. 2015. 57).

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

	Zahl der Mitglieder auf 1. Januar		Bürgschaftssummen auf 1. Januar	
	1901	1900	1901	1900
Postverwaltung . . . . .	10,781	10,380	34,099,500	32,830,500
Telegraphenverwaltung	1,405	1,402	2,623,000	2,574,000
Zollverwaltung . . . . .	1,018	983	2,043,900	1,951,300
Andere eidgenössische Verwaltungen . . . . .	58	57	496,500	466,500
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total	13,262	12,822	39,262,900	37,822,300

4. Die von jedem Mitgliede des Amtsbürgschaftsvereins zu entrichtende jährliche Prämie beträgt  $\frac{1}{2}$  pro mille der Bürgschaftssumme. Auf Ende 1900 besaß der Verein nach dem vorläufigen Rechnungsabschluß ein reines Vermögen von Fr. 227,114. 48 (Ende 1899: Fr. 220,420).

5. Die Delegiertenversammlung des schweizerischen Amtsbürgschaftsvereins in Lausanne hat am 12. September 1899 den Beschluß gefaßt, das Centralkomitee habe noch im Laufe des Jahres 1899 der zuständigen Behörde das Gesuch zu unterbreiten, die Aufhebung der Amtsbürgschaftspflicht in Erwägung zu ziehen.

Nach Eingang des bezüglichen Gesuches hat der Bundesrat zunächst eine Umfrage bei allen Departementen über ihre Stellungnahme zu diesem Gesuche veranstaltet und sodann das Postdepartement, als die zumeist beteiligte Behörde, eingeladen, ihm

an Hand der Erörterungen der einzelnen Departemente und unter Darlegung seiner eigenen Ansicht einen Gesamtbericht zu erstatten, sowie die ihm gutscheinenden Anträge zu stellen.

Nach Einsichtnahme der Berichte der sämtlichen Departemente und der besondern Vorlage des Post- und Eisenbahndepartements hat der Bundesrat sodann unterm 30. November 1900 folgende Beschlüsse gefaßt:

- a. Das Gesuch der Delegiertenversammlung des schweizerischen Amtsbürgerschaftsvereins um Aufhebung der Amtsbürgerschaft wird abgelehnt.
- b. Das Postdepartement wird ermächtigt, dem Centralkomitee des schweizerischen Amtsbürgerschaftsvereins die Geneigtheit des Bundesrates auszusprechen, zu einer Neugestaltung des Vereins, der nach möglichst einfachen Grundsätzen gebildet würde, Hand zu bieten, vorausgesetzt, daß sich die Mehrzahl der Vereinsmitglieder in diesem Sinne ausspreche, wobei es die Meinung hat, daß die Postverwaltung die Geschäftsleitung des neuen Vereins zu übernehmen hätte. Dadurch würden voraussichtlich die Betriebskosten und die Beiträge der Vereinsmitglieder wesentlich herabgemindert.
- c. Das Postdepartement hat, falls der Bürgerschaftsverein sich grundsätzlich für die Änderung ad b hiervor ausspricht, über den Geschäftsgang zwischen der Bundesverwaltung und den Bürgerschaftspflichtigen einen Entwurf auszuarbeiten und diesen dem Bundesrat zur weitem Beschlußfassung zu unterbreiten.

Das Centralkomitee des schweizerischen Amtsbürgerschaftsvereins ist am 6. Dezember 1900 von diesen Beschlüssen in Kenntnis gesetzt worden und hat den Empfang der bezüglichen Mitteilung bestätigt. Die weitere Behandlung dieser Angelegenheit wird im Jahr 1901 erfolgen.

## VI. Inspektionen.

Es wurden folgende Inspektionen vorgenommen:

	1900	1899
1. Bei stationären Poststellen . . . . .	4004	3888
2. Bei fahrenden Postbureaux (Bahn- und Schiffs- posten) . . . . .	637	554
3. Über die Besorgung des Trainmaterials . . .	250	182
	4891	4624

Die Inspektionen wurden vorgenommen:

bei den stationären Poststellen,

64 durch Beamte der Oberpostdirektion,  
3940 durch Beamte der Kreispostdirektionen;

bei den fahrenden Bureaux,

50 durch Beamte der Oberpostdirektion,  
587 durch Beamte der Kreispostdirektionen.

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

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

				1900	1899
Zahl der Differenzen über	50 bis	100 Fr.	. . .	213	223
" "	" "	100 " 200	. . .	112	104
" "	" "	200 " 500	. . .	48	52
" "	" "	500 " 1000	. . .	14	15
" "	" "	1000 " 2000	. . .	12	2
" "	" "	2000 " 5000	. . .	4	2
" "	" "	5000 Fr.	. . .	—	—
Total				<u>403</u>	<u>398</u>

Es zeigt sich eine Vermehrung der bei Kassarevisionen konstatierten Differenzen um 5. Diese Vermehrung, die auch nur in Zufälligkeiten ihren Grund haben kann, giebt zu Bedenken nicht Anlaß. Bedauerlich ist dagegen, daß die Zahl der größern Kassadeficite, diejenigen über 1000 bis 5000 Fr., im Berichtsjahr um 12 höher ist als im Vorjahre.

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

	1900	1899
Bussen in . . . . .	111	100 Fällen
Zurückversetzung in provisorische Anstellung		
in . . . . .	2	2 "
Entlassung in . . . . .	17	20 "

Bei 1457 Inspektionen ergab sich eine tadellose Dienstbesorgung.

Die Zahl der Inspektionen, deren Befund tadellos war, hat sich gegenüber dem Vorjahre um 79 vermehrt. Es darf der Hoffnung Raum gegeben werden, daß infolge des Umstandes, daß mit der Inspektion der Poststellen, überall wo dies angezeigt erscheint, eine mündliche Belehrung der Stelleinhaber verbunden wird, die Zahl der guten Inspektionsergebnisse eine langsam fortschreitende sein werde.

Der Geldumsatz im Berichtsjahre erreichte den Betrag von 1,442,172,321 Franken gegenüber 1,393,925,271 Franken im Vorjahre.

## VII. Unfälle im Postbetriebe.

1. Im Jahre 1900 sind 183 Unfälle vorgekommen, die zur Ausrichtung von Entschädigungen im Totalbetrage von Fr. 32,058. 61 führten. Hiervon betreffen 167 Fälle mit Fr. 21,357. 69 Entschädigung das Postpersonal und die Postillone und 16 Fälle mit Fr. 10,700. 92 Entschädigung andere Personen. Gegenüber dem Vorjahre, das im ganzen 187 Fälle mit Fr. 23,478. 70 Entschädigung aufwies, erzielt sich eine Verminderung der Fälle um die Zahl von 4, dagegen eine Erhöhung des Betrages der bezahlten Entschädigungen um Fr. 8579. 91.

Das Nettovermögen der Unfallkasse betrug	
auf Ende 1900 . . . . .	Fr. 83,145. 91
„ „ 1899 . . . . .	„ 70,995. 92

und hat sich demnach im Jahre 1900 um . . Fr. 12,149. 99 vermehrt.

2. Schon wiederholt ist bei Behandlung und Erledigung von Postwagenunfällen und deren Folgen Grund vorhanden gewesen, zu bedauern, daß die betreffende Angelegenheit nur administrativ und nicht auch von der zuständigen kantonalen Behörde gerichtlich untersucht worden war. Um diesem Mangel für die Zukunft abzuwehren, sind die Kreispostdirektionen beauftragt worden, von solchen Unfällen, die sich im Postbetrieb ereignen und die nicht nur Materialschaden oder unerhebliche Verletzungen von Personen (Reisende und Postpersonal) zur Folge haben, der zuständigen kantonalen Behörde sofort Mitteilung zu machen, damit letztere von Amtes wegen eine Untersuchung anhebe.

### VIII. Postregal.

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

1. Besorgung des nach Artikel 2 des Regalgesetzes der Postanstalt allein vorbehaltenen Transports von Personen und Sachen . . . . .	8
2. vorschriftswidriges Zusammenpacken von Sendungen an verschiedene Adressaten . . . . .	24
3. Überschreitung der Konzession (Art. 7 des Gesetzes) . . . . .	—
4. Verwendung bereits benutzter Wertzeichen, Beifügung von brieflichen Mitteilungen in Drucksachen und absichtliche Umgehung von Posttaxen . . . . .	1173
5. unbefugte Benutzung der Portofreiheit. . . . .	20
6. unbefugtes Mitfahren in Postwagen . . . . .	—
7. Aufgabe von Sendungen verbotenen Inhalts . . . . .	—
Total	<u>1225</u>

Es ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung der Straffälle um 253 (1899: 972).

Die Einnahme der Verwaltung aus den ausgesprochenen Bußen beträgt Fr. 1927. 15, gegenüber 1601. 99 im Vorjahre.

Die Vermehrung der Straffälle im Berichtsjahre gegenüber 1899 betrifft hauptsächlich die Verwendung bereits benutzter Wertzeichen zur Frankatur, Beifügung von brieflichen Mitteilungen in Drucksachen und absichtliche Umgehung von Posttaxen. Die Zunahme der Straffälle wegen Verwendung bereits benutzter Wertzeichen hat die Postverwaltung schon im Berichtsjahre veranlaßt, die Frage zu prüfen, ob diese Fälle nicht durch bessere Entwertung der Frankomarken, wenn auch nicht ganz verunmöglicht, so doch eingeschränkt werden könnten. Wenn die Marken bei der ersten Verwendung so entwertet werden, daß die Spuren der Abstempelung deutliche sind und nicht entfernt oder abgeschwächt werden können, so wird auch die Ver- suchung, schon gebrauchte Marken noch einmal zu verwenden, weniger häufig herantreten. Nach verschiedenen vorgenommenen

Versuchen ist eine wirksamere Stempelfarbe zum Entwerten der Marken gewählt worden, deren Eigenschaft hauptsächlich darin besteht, daß sie mehr als die bisherige Farbe in das Markenpapier eindringt, eine mehr zersetzende Wirkung auf das letztere ausübt und jedenfalls nicht entfernt werden kann, ohne das Markenbild zu beschädigen und zu verwischen. Im weitern werden zur Zeit auch Versuche gemacht, um die Widerstandsfähigkeit des Farbstoffes auf den Frankomarken gegenüber den Reinigungsmitteln möglichst abzuschwächen. Auch wurden die Poststellen neuerdings angewiesen, einer deutlichen Abstempelung der Marken besondere Aufmerksamkeit zu schenken, und die Inspektionsbeamten haben Auftrag erhalten, in dieser Beziehung genaue Überwachung walten zu lassen.

### IX. Postlokale.

Im Berichtsjahre waren die Bauarbeiten im Gange an den auf Rechnung des Bundes zu erstellenden neuen Gebäuden in Freiburg, Lausanne, Schaffhausen, Herisau und Zug.

Das Postgebäude in Freiburg wurde fertiggestellt und am 25. Juli 1900 bezogen. Vorerückte sind auch die Bauarbeiten am neuen Gebäude in Lausanne, und zwar so, daß einzelne Bureaux der Kreispostdirektion bereits in dasselbe haben verlegt werden können, dagegen war es nicht möglich, auch den Betriebsdienst im Jahr 1900 im neuen Gebäude zu installieren.

Neue, von der Verwaltung gemietete Lokale, welche Erwähnung verdienen, wurden in Dienst genommen in:

Winterthur-Töbelfeld . . . . .	am	1. Februar,
Avenches . . . . .	"	1. April,
Estavayer-le-lac . . . . .	"	1. April,
Sierre . . . . .	"	1. April,
Chiasso (Lokalpostbureau) . . . . .	"	15. Mai,
Lugano-Bahnhof . . . . .	"	1. Juli,
Orbe . . . . .	"	1. Juli,
Amriswil . . . . .	"	1. Juli,
Rapperswil (St. Gallen) . . . . .	"	1. Juli,
Klosters-Platz . . . . .	"	28. September,
Zürich-Fluntern . . . . .	"	29. September.
St. Maurice (Wallis) . . . . .	"	1. November.

Vergrößert wurden die gemieteten Lokale in:

Luzern-Hof . . . . .	auf den	1. Mai,
Delsberg (Transit) . . . . .	" "	1. Juni,
Genf Eaux-Vives . . . . .	" "	1. Dezember,
Schönenwerd . . . . .	" "	20. Dezember.

Umbau- und Vergrößerungsarbeiten wurden auch vorgenommen an dem dem Bunde gehörenden Postgebäude in Interlaken. In Bezug auf den Postdienst war es namentlich notwendig, für die Bedienung des Publikums während der Fremdensaison mehr Schalter zu gewinnen. Die umgebauten Postlokale wurden auf den 1. Juni in Benutzung genommen, wobei indessen zu bemerken ist, daß das Postbureau während des Umbaues nicht aus dem Gebäude verlegt war.

## X. Wichtigere Vorkommnisse im Postbetrieb.

1. Im Berichtsjahre wurden 41 neue Postkurse eingerichtet, wovon 21 auf Strecken fallen, die vor der Errichtung dieser Kurse von Postwagen nicht befahren worden sind. Am 15. Juni wurde der durchgehende Postkursbetrieb auf der neugebauten Klausenstraße eröffnet.

Nebst der Einführung neuer Kurse wurden viele Verbesserungen im Kursdienste durch Vermehrung der Fahrten, Verwendung größerer und bequemerer Wagen, Ausdehnung der Dauer der Kurse, Beiwagenlieferung etc. erreicht. Zwei Postkurse sind wegen allzu ungünstiger Betriebsergebnisse aufgehoben worden.

2. Seit dem Jahre 1895 wurden nach und nach die Taxen für die Beförderung von Postreisenden auf einer größern Zahl von Posttrouten herabgesetzt und mehr einheitlich geregelt. Diese Maßregel hat eine merkliche Vermehrung der Reisendenzahl und zum Teil auch eine Erhöhung der Einnahmen an Taxen zur Folge gehabt. Die Taxreduktion ist im Berichtsjahre für einmal zum Abschlusse gelangt.

3. Namentlich auch infolge Erhebung einer Zollbehandlungsgebühr auf den Postpaketen aus dem Auslande nach der Schweiz ist es notwendig geworden, die Instruktion über die Zollabfertigung der Postsendungen neu zu bearbeiten und herauszugeben. Die neubearbeitete Instruktion ist aber vorläufig, um die darin vorgesehenen Neuerungen praktisch zu erproben, nur provisorisch in Kraft gesetzt worden.

4. Am 31. März 1900 ist eine Instruktion über die Anlage, Erstellung und Abgabe des Postkursbuches erlassen worden.

5. Die Vorschriften über die Besorgung des Postdienstes in den Bahnposten und in Eisenbahnwagen waren bisanhin in verschiedenen Erlassen und Verfügungen zerstreut. Dieselben sind nun in einer am 31. Oktober 1900 herausgegebenen „Instruktion über den Postbetrieb auf Eisenbahnen“ zusammengefaßt worden.

6. Es ist die Wahrnehmung gemacht worden, daß Lieferanten, welche von der Postverwaltung Dienstkleider zur Anfertigung übernehmen, die letztern nicht selbst anfertigen oder in eigenen Ateliers durch Arbeiter anfertigen lassen, sondern sie an Unteraccordanten oder Arbeiter, die zu Hause arbeiten, weitergeben, und zwar geschah die Weitergebung der Arbeiten zu Bedingungen, daß in der Presse die Klage auftauchte, die Postverwaltung bezahle zu geringe Preise. Die Centralpostverwaltung hat hieraus Veranlassung genommen, den Kreispostdirektionen gegenüber die Ansicht auszusprechen, es sei die Anfertigung der Dienstkleider wenn thunlich an solche Unternehmer zu vergeben, welche die Anfertigung entweder selbst besorgen oder sie in eigenen Ateliers besorgen lassen, immerhin sei eine andere Vergebung nicht förmlich untersagt. Dagegen werde vorgeschrieben, daß, wenn eine Vergebung von Schneiderarbeiten in letzterem Sinne geschehe, den Lieferanten zur Bedingung zu machen sei, den Arbeitern die ortsüblichen Löhne (Stücklöhne oder Tagelöhne), da wo Tarife bestehen, nach Ortstarif, zu bezahlen. Diese Bedingung sei den Unternehmern jeweilen vor Vergebung der Arbeit schriftlich zu machen und die Arbeit sei nicht zu vergeben, bis jene angenommen sei.

7. Infolge der neuen Postübereinkommen mit Deutschland, Österreich und Ungarn ist eine veränderte Erledigung der Nachnahmen auf Postpaketen nach dem Auslande eingeführt worden. Früher wurde den Nachnahmepaketen ein Nachnahmeschein beigegeben, auf welchem von der Bestimmungspoststelle angegeben wurde, ob die Nachnahme vom Adressaten der Sendung bezahlt worden sei oder nicht. Dieser Schein ging an die Aufgabepoststelle zurück, und die letztere war gehalten, dem Aufgeber der Sendung den nachgenommenen Betrag erst dann auszurichten, wenn der Schein mit der Benachrichtigung über die erfolgte Einlösung zurückgekommen war. An Stelle des

Scheins ist nunmehr eine taxfreie Postanweisung getreten. Dieselbe wird von der Aufgabepoststelle resp. dem Auswechslungsbureau der Sendung beigegeben und, wenn die Nachnahme am Bestimmungsort eingelöst worden ist, gelangt die Anweisung, mit entsprechender Bemerkung versehen, an den Aufgabeort zurück, wo sie dem Aufgeber der Nachnahme in Liquidation der letztern ausbezahlt wird. Für das Publikum ist aus diesem abgeänderten Verfahren die Erleichterung geschaffen worden, daß die Nachnahmebeträge dem Adressaten in der Wohnung statt auf der Poststelle ausbezahlt werden; sodann wird mit dieser Neuerung für den Postdienst eine raschere, weil durch keine Umspeidition gehinderte Beförderung und in Bezug auf die Abrechnung über den Nachnahmeverkehr mit Deutschland und Österreich eine Vereinfachung eintreten.

8. Im Berichtsjahre wurden neu herausgegeben:

der Anhang zum Poststücktarif und zu den Fahrposttarifen für das Ausland, welcher die allgemeinen Transport- und Zollvorschriften, sowie die Einfuhr- und Durchfuhrbeschränkungen und -verbote enthält und

der Fahrposttarif für Großbritannien und Irland und für Malta.

9. Identitätsbücher wurden im Berichtsjahre 113 Stück verkauft gegenüber 77 Stück im Vorjahre.

10. Die Zahl der Schloßfächer ist seit Ende 1899 von 7189 auf 7792 Stück gestiegen (Vermehrung 603 Fächer). Die Zahl der größern Fächer (Dimensionen 15 und 12 $\frac{1}{2}$  cm.) hat um 271, diejenige der kleinern (12 $\frac{1}{2}$  und 12 $\frac{1}{2}$  cm.) um 332 Stück zugenommen.

11. Auf Ende 1900 bestanden 413 Privatverkaufsstellen für Postwertzeichen. Der Bestand hat sich gegenüber dem Vorjahre um 16 Stellen vermehrt. Die Privatwertzeichenverkäufer bezogen an Provisionen den Betrag von Fr. 9305. 06 (1899 Fr. 10,046. 02).

12. Die Öffnung der Alpenpässe für den Wagenverkehr erfolgte:

	1900	1899
Ofen . . . . .	22. April	28. April
Maloja . . . . .	24. April	8. April
Julier . . . . .	5. Mai	12. Mai

	1900	1899
Simplon . . . . .	9. Mai	28. April
Bernina . . . . .	11. Mai	24. Mai
Flüela . . . . .	11. Mai	25. Mai
Albula . . . . .	13. Mai	26. Mai
Splügen . . . . .	15. Mai	26. Mai
Bernhardin . . . . .	20. Mai	3. Mai
Furka . . . . .	5. Juni	9. Juni
Oberalp . . . . .	6. Juni	11. Juni
Klausen . . . . .	8. Juni	— —
Lukmanier . . . . .	11. Juni	15. Juni
Grimsel . . . . .	12. Juni	15. Juni

### III. Telegraphenverwaltung.

#### 1. Allgemeine Bemerkungen.

Im Jahre 1900 erzielt der interne Telegraphenverkehr neuerdings einen Rückgang, der beträchtlicher ist als derjenige des Vorjahres, indem er 5 % beträgt, gegenüber 1,41 % im Jahre 1899. Die Gesamtzahl der internen Telegramme ist mit 1,577,974 um 82,026 unter der im Voranschlage angenommenen Zahl von 1,660,000 geblieben. Über die Ursache dieses Rückganges haben wir uns in frühern Berichten wiederholt ausgesprochen, so daß wir glauben, uns weiterer Ausführungen darüber enthalten zu können, besonders im Hinblick auf den ziffermäßigen Nachweis über den Einfluß des Telephonverkehrs, der im letzten Geschäftsbericht geleistet wurde.

Der internationale Verkehr weist ebenfalls eine kleine Verminderung auf, nämlich 0,21 %, die nach dem außerordentlich günstigen Ergebnisse des Vorjahres nicht überraschen kann. Die Gesamtzahl von 1,694,371 internationalen Telegrammen blieb um 25,629 unter der im Voranschlage angenommenen.

Um so günstiger stellt sich der Transitverkehr, welcher gegenüber dem Vorjahre um 11,1 % gestiegen ist und mit einer Zahl von 677,817 Telegrammen die im Budget vorgesehene, um 47,817 überschritten hat.

Trotzdem erzielt der Gesamtelegraphenverkehr, wegen des stärkeren Rückganges der internen Telegramme, eine Verminderung von 0,48 % gegenüber der im Vorjahre eingetretenen Vermehrung von 3,89 %.

Den ungünstigeren Verkehrsverhältnissen entsprechend, blieb denn auch der Gesamtertrag der Telegramme um Fr. 41,469.74 hinter demjenigen des Vorjahres zurück und um Fr. 62,859.65 unter der im Budget vorgesehenen Einnahme.

Auch der telephonische Gesprächsverkehr hat, wie im Vorjahre, den gehegten Erwartungen nicht entsprochen. Die Vermehrung beträgt bei den Lokalgesprächen 8 %, bei den interurbanen 6,7 %. Letztere Vermehrung bleibt beträchtlich unter der dem Budgetansatz zu Grunde liegenden, und zwar hauptsächlich weil die störenden Einflüsse der Starkstromanlagen auf den Telephonverkehr mit der Ausdehnung solcher Anlagen immer fühlbarer werden und damit die Benutzung der interurbanen Verbindungen mehr und mehr beeinträchtigen.

Der Gesamtertrag der lokalen und interurbanen Gespräche stellt sich mit Fr. 2,634,195.37 um Fr. 197,387.97 höher als im Vorjahre, blieb aber um Fr. 281,804.63 unter dem Vorschlage.

Die Zahl der Telephonabonnemente beträgt auf Ende des Berichtsjahres 37,761, blieb also unter der im Budget angenommenen Zahl von 38,000. Gegenüber dem Bestande auf Ende des Vorjahres zeigt sich eine Vermehrung von 2705 Abonnenten, welche jedoch erheblich geringer ist, als die des Vorjahres (3138) und diejenige des Jahres 1898 (3072). Diesem Rückgang in der Zunahme der Abonnentenzahl ist es zuzuschreiben, daß der Ertrag der Abonnementsgebühren im Jahre 1900 um Fr. 169,144.99 hinter dem Budgetansatz zurückgeblieben ist. Die stufenweise Herabsetzung der Gebühren für die Abonnemente der zwei vorangehenden Jahre, in Verbindung mit einem geringern Abonnentenzuwachs als in jenen beiden Jahren, hat zur Folge, daß der Ertrag der Abonnementsgebühren nicht im gleichen Verhältnisse zunimmt, wie die Zahl der neuen Abonnenten, und daß eine Verminderung des Durchschnittsertrages, auf den einzelnen Abonnenten berechnet, eintritt. So beträgt

die durchschnittliche Abonnementsgebühr, mit Einschluß der Distanzzuschläge und Gebühren für Zusatzapparate, im Jahre 1900 nur Fr. 62. 94, gegenüber Fr. 64. 42 im Jahre 1899 und Fr. 65. 25 im Jahre 1898. Das Budget für das Jahr 1900 stützte sich noch auf eine Durchschnittsgebühr von Fr. 67, weil man den Durchschnitt des Jahres 1898 ausschließlich den außerordentlichen Telephonstörungen im 1. Semester jenes Jahres glaubte zuschreiben zu sollen. Aus der gleichen Ursache stellt sich der Gesamtertrag der Abonnementsgebühren nur um Fr. 118,504. 23 höher als im Vorjahre, während dieses gegenüber 1898 einen Mehrertrag von Fr. 175,551. 08 aufwies.

Das finanzielle Gesamtergebnis der Verwaltung stellt sich im Vergleich zum Vorjahre wie folgt:

	1899.	1900.
Einnahmen . . .	Fr. 8,072,099. 53	Fr. 9,261,439. 84
Ausgaben . . .	„ 9,230,497. 19	„ 10,159,157. 73
Passivsaldo . . .	Fr. 1,158,397. 66	Fr. 897,717. 89

Das Resultat des Berichtsjahres ist um Fr. 260,679. 77 günstiger als dasjenige des Vorjahres, weil die Inventarvermehrung gegenüber 1899 eine um Fr. 814,009. 05 höhere Summe erreicht. Dieselbe hat den bezüglichen Einnahmenposten des Voranschlags von Fr. 1,000,000 um Fr. 51,701. 78 überstiegen. Die große Differenz in der Inventarvermehrung der Jahre 1899 und 1900 erklärt sich teilweise aus den starken Preiserhöhungen der Metalle und anderer Rohmaterialien, hauptsächlich aber aus den größern Vorräten an Linienmaterial, Apparaten und Betriebsmaterial, die auf Ende 1900 im Centralmagazin vorhanden waren. Der daherige Mehrbestand beläuft sich allein auf Fr. 485,528. 67, während die übrige Vermehrung die Bestände in den Inspektionskreisen und Telephonnetzen betrifft. Bei den letztern rührt die größere Inventarvermehrung hauptsächlich von der Neueinrichtung, bezw. Ummontierung, bestehender Centralstationen (wie St. Gallen, Luzern, Freiburg) oder dann von der Erweiterung, bezw. vom Ausbau solcher Centralen her (wie in Bern, Chaux-de-Fonds, Neuenburg, Lugano u. s. w.).

Nach Abzug der Amortisationsquote von 15 % und mit Hinzurechnung der im Berichtsjahre für Neubauten verausgabten Summe von Fr. 5,471,892 stellt sich der Bauconto auf Ende des Jahres 1900 auf Fr. 15,400,947. 61.

Folgende, in üblicher Weise auf Grund der Rechnungsbelege vorgenommene, Verteilung der Einnahmen und Ausgaben auf den Telegraphen- und den Telephonbetrieb giebt über das Rechnungsergebnis jedes einzelnen der beiden Dienstzweige in den Jahren 1899 und 1900 Aufschluß:

### A. Telegraph.

	1899	1900
Einnahmen . . .	Fr. 3,037,043. 26	Fr. 3,031,582. 47
Ausgaben . . .	„ 2,956,481. 86	„ 3,043,951. 94
Aktivsaldo . . .	Fr. 80,561. 40	—
Passivsaldo . . .	—	Fr. 12,369. 47

### B. Telephon.

	1899	1900
Einnahmen . . .	Fr. 5,035,056. 27	Fr. 6,229,857. 37
Ausgaben . . .	„ 6,274,015. 33	„ 7,115,205. 79
Passivsaldo . . .	Fr. 1,238,959. 06	Fr. 885,348. 42

Der Telegraphenbetrieb stellt sich somit um Fr. 92,930. 87 ungünstiger, der Telephonbetrieb dagegen um Fr. 353,610. 64 günstiger als im Vorjahre. Die Telegrapheneinnahmen sind um Fr. 5,460. 79 hinter denjenigen des Jahres 1899 zurückgeblieben, während die Ausgaben gegenüber dem Vorjahre um Fr. 87,470. 08 gestiegen sind. Von dieser Ausgabenvermehrung fallen Fr. 81,375. 43 auf die Rubrik „Gehalte und Vergütungen“, welche hauptsächlich durch die gesetzlichen Besoldungserhöhungen auf 1. April 1900 eine Mehrbelastung erfahren hat. Eine solche ist zwar auch im Telephonbetrieb eingetreten, wo indessen einer Vermehrung der Ausgaben gegenüber dem Vorjahre von Fr. 885,348. 42 eine Zunahme der Einnahmen von Fr. 1,238,959. 06 gegenübersteht, dank einer Inventarvermehrung von Fr. 936,089. 90, welche um Fr. 774,543. 82 höher ist als diejenige des Vorjahres. Ohne diese Erhöhung der Inventarvermehrung wäre das Ergebnis des Telephonbetriebes um Fr. 420,933. 18 ungünstiger als im Vorjahre, weil alsdann einer Ausgabenvermehrung von Fr. 885,348. 42 eine Einnahmenvermehrung von nur Fr. 464,415. 24 gegenübergestanden wäre.

Anläßlich der Beratung des Voranschlages für das Jahr 1900 wurden im Nationalrate folgende Anregungen gemacht:

1) Es möchte im Telephonverkehr, anläßlich der Revision des Taxengesetzes, auf die Einrichtung eines Lokalrayons von 10 Kilometern mit einheitlicher Taxe, analog der Einrichtung des Postverkehrs, Bedacht genommen, eventuell die Frage näher geprüft werden, ob die Vermehrung der Centralen im Interesse des Verkehrs liege.

2) Interkantonale Linien, wie diejenige von Luzern nach Bellinzona, sollten mit Bezug auf Beitragsleistungen der Gemeinden nicht denjenigen Linien gleichgestellt werden, die den bloßen Lokalverkehr vermitteln, vielmehr sollte hier von solchen Beitragsleistungen abgesehen werden.

Unvorigreiflich einer allfälligen Revision des Telephongesetzes, glauben wir an dieser Stelle in betreff dieser Anregungen folgende Erläuterungen geben zu sollen.

*Ad 1.* Nach statistischen Erhebungen erreicht die Zahl der auf eine Entfernung von 10 Kilometern gewechselten interurbanen Gespräche etwa 20 % aller interurbanen Gespräche, was für das Jahr 1900 eine Zahl von 896,570 Gesprächen ausmacht. Würden diese Gespräche nur mit 5 Cts. anstatt mit 30 Cts. taxiert, so hätte dies für die Verwaltung einen Ausfall von Fr. 224,142.50 zur Folge, welcher nur durch eine Taxerhöhung auf den übrigen interurbanen Gesprächen oder eine entsprechende Erhöhung der Abonnementsgebühren ausgeglichen werden könnte. Abgesehen hiervon, würde eine Erweiterung des Lokalrayons in dem angelegten Sinne die Erträgnisse einer großen Anzahl von Telephonverbindungen, für welche die Gemeinden Garantieverpflichtungen übernommen haben, sehr fühlbar vermindern und damit die Voraussetzungen, unter denen die Garantie übernommen wurde, wesentlich verändern; die daraus entstehenden Schwierigkeiten würden die Verwaltung wahrscheinlich nötigen, auf solche Garantieleistungen zu verzichten und so die damit verbundenen Vorteile preiszugeben. Eine Vergleichung mit dem Lokalrayon der Post scheint uns übrigens in Anbetracht der Verschiedenheit der Betriebsmittel der beiden Verkehrsanstalten, sowohl nach ihrer Art als ihrer Kostspieligkeit, nicht zutreffend.

Was sodann die Frage anbetrifft, ob die Vermehrung der Centralen im Interesse des Verkehrs liege, so ist dieselbe im Zusammenhang mit der vorangehenden Anregung wohl so aufzufassen, daß die Errichtung von Telephoncentralen im Gegensatz zu der Errichtung von Umschaltstationen gemeint ist.

Das Bundesgesetz betreffend das Telephonwesen kennt keine Umschaltestationen, sondern führt in Art. 2 als Einrichtungen für die Vermittlung des telephonischen Verkehrs nur die Telephonnetze der einzelnen Ortschaften, die Gemeindestationen und die Netzverbindungen auf. Die in der bundesrätlichen Verordnung vom 24. September 1895 (Art. 7 und 60—71) vorgesehenen Umschaltestationen bilden Teile eines Ortsnetzes und haben den Zweck, eine Abonentengruppe gemeinsam an eine Telephoncentrale anzuschließen, wenn direkte Anschlüsse für die einzelnen Abonnenten unthunlich sind, und so auch kleinern Ortschaften, welche den Bedingungen für Errichtung von selbständigen Netzen nicht zu entsprechen vermögen, die Möglichkeit telephonischer Anschlüsse zu geben. Da die Umschaltestationen Teile eines Netzes bilden, so haben die an sie angeschlossenen Abonnenten den Vorteil, mit allen Abonnenten ihres Netzes im Lokalverkehr zu stehen, also für die mit denselben geführten Gespräche nur die Taxe von 5 Cts. zu bezahlen, wogegen sie außer den auf den Einzelnen fallenden Gebühren, für die gemeinsame Leitung die jährliche Abonnementsgebühr gemeinschaftlich zu übernehmen, und an die Bedienungskosten der Umschaltestation je einen Beitrag von jährlich Fr. 20 zu entrichten haben. Bei einer größern Zahl von Abonnenten, die mit der Ortschaft, in welcher sich die Centrale befindet, in regem Verkehr stehen, treten diese Mehrleistungen gegenüber den Vorteilen des Lokalverkehrs zurück. Anders verhält es sich mit kleineren Abonentengruppen, die wenig Lokalverkehr haben und den Hauptwert auf den interurbanen Verkehr legen, besonders bei weiterer Entfernung von der Centralstation und entsprechend höheren Distanzzuschlägen. In diesem Falle finden die größeren Leistungen der an Umschaltestationen angeschlossenen Abonnenten gegenüber solchen in selbständigen Netzen keine Kompensation im Lokalverkehr. Dazu kommt, daß Umschaltestationen infolge ihrer Organisation und auf Grund der Art. 2, 10 und 14 des Gesetzes nicht mit andern Netzen als mit dem, zu welchem sie gehören, also auch nicht mit Umschaltestationen eines andern Netzes, durch besondere Leitungen verbunden werden dürfen.

Nun kommt es aber nicht selten vor, daß eine Ortschaft mehr Interesse hat, mit einem weiter entfernt gelegenen Netze verbunden zu sein, als mit dem ihr zunächst gelegenen, sei es, daß ihr Verkehr mit der betreffenden Ortschaft ein lebhafterer ist, sei es, daß die interurbanen Verbindungen des dortigen Netzes den Fernverkehr erleichtern. Da aber die Distanzzuschläge für

eine längere Anschlußleitung für die Abonnenten zu drückend würden, so streben diese in solchen Fällen ein selbständiges Netz an, indem sie die Garantie für einen gewissen Minimalertrag der Leitung übernehmen.

Andererseits kommt aber auch der Fall häufig vor, daß zwei oder mehr nahe bei einander gelegene Ortschaften durch Umschaltestationen an verschiedene Netze angeschlossen sind und nur auf weitem Umwege und unter Bezahlung der interurbanen Taxe miteinander verkehren können. Diesem Übelstande kann nur dadurch abgeholfen werden, daß eine der betreffenden Umschaltestationen in ein selbständiges Netz umgewandelt wird.

Allerdings hat die Verwaltung ein gewisses Interesse, die Lokalnetze durch Anschluß von Umschaltestationen möglichst auszudehnen. Dadurch würde nicht nur ein größerer Lokalrayon mit ermäßigter Gesprächstaxe geschaffen, sondern auch eine bessere Ausnutzung der interurbanen Leitungen ermöglicht und die Erstellung mancher unabträglichen Linie verhindert. Deshalb bestimmte Art. 7, Absatz 2, der bundesrätlichen Verordnung vom 24. September 1895, daß selbständige Netze in der Regel nur errichtet werden, wenn wenigstens 10 Abonnenten in der betreffenden Ortschaft oder deren Umgebung gesichert seien und die Entfernung von der nächsten Centralstation über 10 Kilometer betrage. Die Durchführung dieser Vorschrift, soweit es sich um die Entfernung handelt, begegnete indessen, wegen der oben auseinandergesetzten Verhältnisse, großen Schwierigkeiten, weshalb der Bundesrat in seiner Sitzung vom 23. Dezember 1897 den Beschluß faßte:

„Es sei dem Publikum anheimzustellen, auf eine Distanz von 5—10 km. und bei mindestens 10 Abonnenten Umschaltestationen oder selbständige Centralstationen zu verlangen, sofern dieser Konzession nicht von vorneherein im einen oder andern Falle ein administratives Hindernis im Wege steht, das aus der Sorge für eine rationelle Entwicklung des Telephons herauswächst.“

Die Sache liegt also so, daß bis auf eine Entfernung von 5 Kilometern von einer Telephoncentrale nur Umschaltestationen und keine selbständigen Netze errichtet werden, während bei Entfernungen von über 5 und bis auf 10 Kilometer die Wahl der einen oder andern Einrichtung der Abonentengruppe freisteht und bei Entfernungen von über 10 Kilometer in der Regel nur Netze gestattet werden.

Diese Anordnung dürfte im allgemeinen sowohl den Interessen des Verkehrs als denjenigen der zunächst beteiligten Abonnenten entsprechen. Daß denjenigen, welche, um eine telephonische Verbindung zu erhalten, beträchtliche jährliche Leistungen zu übernehmen haben, innert gewisser, durch technische und administrative Rücksichten gezogener Grenzen der Entscheid über die Art und Weise ihrer Einrichtung gelassen wird, scheint ein Gebot der Billigkeit. Eine solche Erleichterung entspricht aber auch dem Sinn und Geiste von Art. 15 des Telephongesetzes, weil dieselbe kleineren Ortschaften eher telephonische Anschlüsse ermöglicht, und zwar solche, welche je nach Umständen mehr dem Lokalverkehr oder mehr dem interurbanen Verkehr dienen können.

*Ad 2.* Die den Gemeinden überbundenen Garantieleistungen für interurbane Telephonverbindungen stützen sich auf Art. 5 des Gesetzes vom 27. Juni 1889. Dieselben betragen Fr. 50 per Kilometer Linienlänge oder Bruchteil eines solchen und reichen bei weitem nicht aus zur Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals und zum Linienunterhalt. Immerhin decken sie etwa einen Drittel der der Verwaltung entstehenden Kosten und bieten den Vorteil, allzuweitgehenden Ansprüchen auf Erstellung interurbaner Verbindungen ein gewisses Hindernis entgegenzustellen. Für Verbindungen, welche die Verwaltung für die Abwicklung des allgemeinen Verkehrs als notwendig oder nützlich erachtet und welche der Gesamtheit aller Abonnenten oder doch einem großen Teil derselben von Vorteil sind, wird keine Garantieleistung verlangt. Maßgebend sind einzig die Verkehrsverhältnisse; die Kantons Grenzen fallen hier außer Betracht.

Was speciell die Bedeutung einer Telephonverbindung nach dem Kanton Tessin anbetrifft, so hat sich darüber der bundesrätliche Bericht vom 24. Januar 1893 eingehend verbreitet und es können jene Ausführungen im allgemeinen noch jetzt als zutreffend bezeichnet werden. Dies ist namentlich der Fall hinsichtlich der Gesprächsfrequenz, für welche uns nun bestimmte Zahlen vorliegen. Die für das Jahr 1900 ins Budget aufgenommenen beiden Leitungen Luzern-Bellenz und Zürich-Lugano wurden am 23. Oktober dem Betrieb übergeben. Von diesem Tage an bis 31. Dezember, also in 70 Tagen, vermittelte die erstere Leitung in beiden Richtungen 202 oder durchschnittlich circa 3 Gespräche per Tag, und die letztere, ebenfalls in beiden Richtungen, 702 Gespräche oder etwa 10 per Tag.

Der Verkehr der beiden Leitungen zusammen beträgt somit in den ersten 70 Tagen 904 Gespräche oder etwa 13 per Tag, erreicht also nur etwa die Hälfte der in dem vorerwähnten Berichte angenommenen Ziffer (25 pro Tag). Daß diese letztere Verkehrsziffer auch dann kaum überschritten wird, wenn einmal die Verbindung Lugano-Mailand, beziehungsweise Zürich-Mailand, hergestellt ist, läßt sich nach den mit den internationalen Telephonverbindungen bis jetzt gemachten Erfahrungen als ziemlich sicher voraussehen. Auch bei 25 Gesprächen per Tag oder 9125 per Jahr würde sich bei der gesetzlichen Taxe von 75 Cts. eine jährliche Einnahme von nur Fr. 6843 ergeben.

Die beiden genannten Verbindungen wurden pro 1900 mit rund Fr. 440,000 budgetiert und es wird die wirkliche Kosten-summe, wenn von den mit dem Neubau verbundenen Umbauten abgesehen wird, dieser Ziffer annähernd entsprechen. Die Verzinsung der Anlagekosten erfordert 3,5 %, die Amortisation 15 %, und wenn wir für den Unterhalt der Linie nur 1,5 % rechnen (was sehr niedrig veranschlagt ist), so kommen wir zu 20 % der Anlagekosten oder Fr. 88,000, welche Summe die auf die beiden Leitungen fallende jährliche Ausgabe der Verwaltung bildet. Nach Abzug obiger Einnahme bleibt somit ein jährlicher Ausgabenüberschuß von Fr. 81,157. Für die beiden Verbindungen war eine Garantie von zusammen Fr. 18,550 zu leisten, wovon nach Abzug des oben auf Fr. 6843 geschätzten Gesprächsertrages noch Fr. 11,707 zu Lasten der Garanten fallen würden, wodurch sich die jährliche Einbuße der Verwaltung auf Fr. 69,450 oder rund Fr. 70,000 reduziert.

Angesichts eines so bedeutenden Opfers, das der Bund für eine unrentable Telephonverbindung ohnehin bringen muß, wäre es schwer, Gründe zu finden, um die Gemeinden des Kantons Tessin, welche für einen so minimen Verkehr nicht nur eine, sondern sogar zwei Telephonleitungen verlangten, durch Verzicht auf eine Garantieleistung nach andern Grundsätzen zu behandeln als die Gemeinden der übrigen Schweiz. Von diesen haben manche, um der Vorteile des Telephons teilhaftig zu werden oder ihren interurbanen Verkehr zu erleichtern, weitgehende Verpflichtungen übernommen. Von der großen Anzahl solcher Gemeinden heben wir nur folgende als Beispiele heraus, wovon mehr als die Hälfte ebenfalls „interkantonale“ Verbindungen betreffen:

Gemeinde.	Garantiesumme.	Leitung.
Aarau . . . . .	Fr. 2200	Aarau-Basel
	„ 500	„ -Lenzburg
	„ 1800	„ -Luzern
	„ 550	„ -Olten
	„ 730	„ Zofingen
	<u>Fr. 5780</u>	
Balsthal . . . . .	Fr. 400	Balsthal-Langenbruck
	„ 900	„ -Langenthal
	„ 900	„ -Solothurn
	<u>Fr. 2200</u>	
Basel . . . . .	Fr. 7000	Basel-Zürich
	„ 700	„ -Rheinfelden
	<u>Fr. 7700</u>	
Bauma . . . . .	Fr. 1350	Bauma-Zürich
Bern . . . . .	Fr. 1000	Bern-Burgdorf
	„ 1500	„ -Freiburg
	„ 3200	„ -Langenthal-Aarau
	„ 650	„ -Münsingen
	„ 1300	„ -Murten
	<u>Fr. 7650</u>	
Davos-Platz . . . . .	Fr. 2850	Davos-Platz-Chur
	„ 2800	„ „ -Ragaz
	<u>Fr. 5650</u>	
Frauenfeld . . . . .	Fr. 2200	Frauenfeld-St. Gallen
	„ 800	„ -Weinfelden
	„ 2000	„ -Zürich
	<u>Fr. 5000</u>	
Glarus . . . . .	Fr. 2200	Glarus-Ragaz
Herzogenbuchsee . . . . .	Fr. 2000	Herzogenbuchsee-Bern

Gemeinde.	Garantiesumme.	Leitung.
Martigny . . . . .	Fr. 1300	Martigny-Sitten
	„ 2400	„ -Vevey
	<u>Fr. 3700</u>	
Murten . . . . .	Fr. 750	Murten-Freiburg
	„ 1500	„ -Neuchâtel
	<u>Fr. 2250</u>	
Ragaz . . . . .	Fr. 1500	Ragaz-Chur
	„ 5000	„ -Zürich
	<u>Fr. 6500</u>	
St. Gallen . . . . .	Fr. 760	St. Gallen-Altstätten
	„ 700	„ -Bischofszell
	„ 1000	„ -Flawil
	„ 445	„ -Goßau
	„ 600	„ -Heiden
	„ 2000	„ -Ragaz
	„ 2700	„ -Winterthur
	<u>Fr. 8205</u>	
St. Moritz . . . . .	Fr. 3300	St. Moritz-Chur
	„ 2800	„ -Schuls
	<u>Fr. 6100</u>	
Sitten . . . . .	Fr. 4750	Sitten-Lausanne
Solothurn . . . . .	Fr. 1600	Solothurn-Bern
	„ 3000	„ -Basel
	„ 700	„ -Fraubrunnen
	<u>Fr. 5300</u>	
Zürich . . . . .	Fr. 4,000	Zürich-Aarau
	„ 470	„ -Bülach
	„ 3,500	„ -Glarus
	„ 1,000	„ -Rüti
	„ 4,000	„ -St. Gallen
	<u>Fr. 12,970</u>	

## 2. Telegraphenlinien.

Die Linienarbeiten des Jahres 1900 fassen sich wie folgt zusammen:

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
<i>a. Neu erstellte Linien:</i>		
An Eisenbahnen . . . . .	23,9	251,0
An Straßen . . . . .	17,6	43,5
Total	41,5	294,5
<i>b. Neue Drähte an bestehenden Linien:</i>		
An Eisenbahnen . . . . .	—	169,3
An Straßen . . . . .	—	98,6
Total	—	267,8
<i>c. Umgebaute Linien:</i>		
An Eisenbahnen . . . . .	11,7	23,4
An Straßen . . . . .	33,9	65,5
Total	45,6	88,9
<i>d. Ausgewechselte Drähte:</i>		
An Eisenbahnen . . . . .	—	426,1
An Straßen . . . . .	—	47,7
Total	—	473,8
<i>e. Abgebrochene Linien:</i>		
An Eisenbahnen . . . . .	37,5	286,5
An Straßen . . . . .	161,4	119,4
Total	198,9	405,9
<i>f. Abgebrochene Drähte:</i>		
An Eisenbahnen . . . . .	—	3,6
An Straßen . . . . .	—	9,5
Total	—	13,1



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

Kreise.	Länge der Linien.			Länge der Drähte.		
	An Eisenbahnen.	An Straßen.	Total.	An Eisenbahnen.	An Straßen.	Total.
I. Lausanne . . . . .	470,0	975,0	1445,9	2,291,9	1710,9	4,002,1
II. Bern . . . . .	591,2	866,8	1458,0	2,739,5	1323,5	4,063,0
III. Olten . . . . .	713,0	548,1	1261,1	3,428,9	915,2	4,344,1
IV. Zürich . . . . .	505,8	161,5	666,8	2,152,4	836,4	2,988,8
V. St. Gallen . . . . .	535,8	439,4	975,2	2,623,5	683,9	3,307,4
VI. Chur . . . . .	43,2	639,9	683,1	132,4	1708,4	1,840,8
VII. Bellinzona . . . . .	135,1	277,0	412,1	752,9	417,5	1,170,4
Bestand auf Ende 1900 . .	2993,6	3908,6	6902,2	14,120,8	7595,8	21,716,6
„ „ „ 1899 . .	2997,0	4061,9	7058,9	13,970,8	7573,7	21,544,0
Vermehrung . .	—	—	—	150,5	22,1	172,6
Verminderung . .	3,4	153,8	156,7	—	—	—

Die wichtigeren im Berichtsjahre ausgeführten Neuanlagen von Telegraphenleitungen sind:

1. Die Verlängerung des Drahtes Nr. 112, Bern-Zürich, bis Chur;
2. die Anlage des neuen Drahtes Nr. 198, Chur-Samedau;
3. die Anlage des neuen Drahtes Nr. 388, Interlaken-St. Beatenberg.

Da diese Drähte auf ihrem ganzen Verlaufe an bestehendes Gestänge angelegt werden konnten, so war der Neubau von Telegraphenlinien im verflossenen Jahre ein ziemlich unbedeutender.

Wir haben auf Ende 1900 eine ganz beträchtliche Verminderung der Gesamtlänge der Telegraphenlinien zu verzeichnen, die zu einem kleinern Teil auf wirklichem Abbruch von Linienstrecken (cirka 40 km.), infolge Aufhebung, resp. Umwandlung in Gemeindetelephonstationen, einer Anzahl Telegraphenbureaux beruht, hauptsächlich aber in der Übertragung namhafter Strecken gemischter Linien (cirka 110 km.) vom Telegraphen- auf den Telephonlinienetat ihren Grund hat. Wir verweisen diesbezüglich auf die im letztjährigen Geschäftsbericht enthaltenen Erläuterungen.

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 1899 . . . . .	7058,9	21,544,0
Neubauten im Jahre 1900 . . . . .	41,5	562,3
Total	7100,4	22,106,3
Abbruch im Jahre 1900 . . . . .	198,9	419,0
Scheinbarer Bestand auf Ende 1900 . . . . .	6901,5	21,687,3
Wirklicher Bestand auf Ende 1900 . . . . .	6902,2	21,716,6

Die Differenzen von . . . . . 0,7 29,3 entsprechen den Längenänderungen, welche infolge der vorgenommenen Umbauten und Verlegungen eingetreten sind.

In obigen Zahlen sind 115,8 km. Kabellinien inbegriffen, mit einer Verminderung von 26,2 km. gegenüber dem Bestande auf Ende 1899. Diese Verminderung ist, gleich wie im Vorjahre, nur eine scheinbare und rührt davon her, daß Telegraphenkabel,

die mit Telephonkabeln in gemeinschaftlichen Gräben liegen, vom Telegraphen- auf den Telephonkabellinienetat übertragen worden sind. Als die bedeutendsten der durch diese Maßnahme betroffenen Telegraphenkabelstrecken sind zu nennen: Bern-Linde, Biel-Pasquart, Neuchâtel-Fahys, Neuchâtel-Maillefer, St. Gallen-Friedberg und besonders Göschenen-Airolo (Gotthardkabel, 15,8 km. lang).

Die den Eisenbahnverwaltungen angehörenden Telegraphenlinien- und Drähte erzeugen auf Ende 1900 folgenden Bestand:

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
Selbständige Bahnlinien . . . . .	1171,9	2,869,5
Bahndrähte an Staatslinien . . . . .	—	9,366,1
Bestand auf Ende 1890 . . . . .	1171,9	12,235,6
Bestand auf Ende 1899 . . . . .	1144,3	12,001,6
Vermehrung	27,6	234,0

Dieser Zuwachs erklärt sich einerseits durch den Bau neuer selbständiger Linien längs der elektrischen Bahnen Aigle-Leysin, Bex-Gryon-Villars, Châtel-St. Denis-Palézieux, sowie längs der Drahtseilbahn Vevey-Chardonne-Mont Pelerin, andererseits durch die Anlage neuer Korrespondenz- und Signaldrähte an die bestehenden Bahn- und Staatstelegraphenlinien.

Die konzedierte Privatlinien und -drähte (Telegraph, Telephon, Läuteeinrichtungen, elektrische Uhren, Wasserstandsanzeiger u. dgl.) hatten auf Ende 1900 folgenden Bestand:

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
Unabhängige Privatlinien . . . . .	1104,1	2026,3
Privatdrähte an Staatslinien . . . . .	—	158,3
Bestand auf Ende 1900 . . . . .	1104,1	2184,5
Bestand auf Ende 1899 . . . . .	994,7	1948,0
Vermehrung	109,4	236,5

Die Gesamtlänge der in der Schweiz auf Ende 1900 bestehenden Linien und Drähte, mit Ausnahme derjenigen der Telephonnetze und ihrer Verbindungen untereinander, sowie der Starkstromleitungen, faßt sich folgendermaßen zusammen:

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
Staatstelegraphenlinien . . . . .	6902,2	21,716,6
Bahnlinsen . . . . .	1171,9	12,235,6
Privatlinien . . . . .	1104,1	2,184,5
Bestand auf Ende 1900 . . . . .	9178,2	36,136,7
Bestand auf Ende 1899 . . . . .	9197,9	35,493,6
Vermehrung	—	643,1
Verminderung	19,7	—

Die sich in obiger Gesamtlinienlänge gegenüber dem Vorjahre ergebende Verminderung ist auf den Staatstelegraphenlinienbestand zurückzuführen und hat ihren Grund in der bereits erwähnten Übertragung gemischter Linienstrecken vom Telegraphen- auf den Telephonlinienetat.

Im Laufe des Berichtsjahres hat sich, zur Erzielung rascherer Abwicklung des Verkehrs, die Wünschbarkeit direkter Verbindung der Bureaux Montreux und Sitten mit Genf gezeigt. Die Anwendung des Systems Cailho, das bei entsprechender Montierung die gleichzeitige Benutzung einer Schleife zum Telegraphen- und Telephonbetrieb gestattet, hat die Herstellung der gewünschten Verbindungen ohne Neuanlage von Drähten ermöglicht. Für die Telegraphenverbindung Genf-Lausanne-Sitten wurde der Telegraphendraht Genf-Lausanne und die Telefonschleife Lausanne-Sitten, für die Telegraphenverbindung Genf-Vevay-Montreux der Telegraphendraht Genf-Vevay und eine Telefonschleife Vevay-Montreux benutzt. Diese versuchsweise getroffenen Arrangements haben sich seither ziemlich gut bewährt; eine wesentliche Beeinträchtigung des Telephonverkehrs durch den Telegraphen wurde bis zur Stunde nicht beobachtet.

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

Art der Störungen.	Zahl der Störungen.		Dauer in Stunden		Durchschnittsdauer.	
	1899.	1900.	1899.	1900.	1899. St. M.	1900. St. M.
Verwicklungen . . . . .	1641	1589	7944 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	7378 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	45.50	45.38
Unterbrechungen . . . . .	443	394	3983 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	2895	95. —	75.20
Ableitungen . . . . .	332	348	1584 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1992 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	45.46	55.43
Total	2416	2331	13512 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	12266 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	55.96	55.15

Somit haben sich Zahl und Dauer der Störungen im Berichtsjahre etwas vermindert, was den günstigen Witterungsverhältnissen und namentlich den weniger zahlreich vorgekommenen Schneefällen und Stürmen zugeschrieben werden darf.

Die wöchentlichen Messungen über den Isolationszustand der Drähte weisen folgende Resultate auf:

	Gut.	Befriedigend.	Ungenügend.	Total.
1899 . . .	14,429	2389	1032	17,850
1900 . . .	14,118	2572	1543	18,233

oder in Prozenten der Gesamtzahl ausgedrückt:

	Gut.	Befriedigend.	Ungenügend.
1899 . . .	80,83	13,38	5,78
1900 . . .	77,48	14,11	8,46

Die gegenüber dem Vorjahre ungünstigeren Isolationsresultate rühren in der Hauptsache von Ableitungen in den Kabeln in Lausanne, in den Juratunnels und im Dettenbergtunnel bei Bülach her. Diese Fehler wurden teils durch Einschaltung von Reserveadern, teils durch Auswechslung der Kabel, gehoben.

### 3. Telephonnetze und Telephonlinien.

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

	Zahl der	
	Telephonnetze.	Abonnemente.
Ende 1900 . . . . .	318	37,761
„ 1899 . . . . .	297	35,056
Vermehrung im Jahr 1900	21	2,705

	Länge in km. der	
	Linien.	Drähte.
Bestand auf Ende 1900:		
a. Der in Betrieb befindlichen ober- und unterirdischen Anlagen (Tabelle I) . . . . .	14,183,0	132,595,0
Der Kabelanlagen, die auf Jahresende ausgeführt		
Übertrag	14,183,0	132,595,0

	Linien.	Länge in km. der		Drähte.
Übertrag waren, jedoch mangels endgültiger Fertigstellung noch nicht in Betrieb ge- nommen werden konnten (Tabelle V) . . . . .	14,183,0			132,595,0
Gesamtbestand auf Ende 1900 . . . . .	93,8			29,171,9
Gesamtbestand laut Geschäftsbericht pro 1899 . . . . .	14,276,8			161,766,9
Dem Drahtbestande ist noch beizufügen: Totallänge der Abonnentenkabeldoppel- adern pro Ende 1899 . . . . .	13,475,7	100,361,4	}	126,299,0
		25,937,6		
Vermehrung pro 1900	801,1			35,467,9

Zum Bestande der Drähte ist zu bemerken, daß die während der Jahre 1897—1899 beobachtete Zählart, wonach die Doppeladern der Abonnentenkabel nur mit einfacher Länge im Bestande figurierten, fallen gelassen und nun alle Doppeladern mit zweifacher Länge, d. h. mit der wirklichen Drahtlänge in Rechnung gebracht wurden, was natürlich eine ganz bedeutende Erhöhung der Gesamtdrahtlänge zur Folge hatte.

Der Umstand, daß die Vermehrung der Linien keineswegs Schritt hält mit der Vermehrung der Drähte, ist darauf zurückzuführen, daß der Zuwachs pro 1900 größtenteils in Kabelanlagen besteht, bei denen, infolge der Möglichkeit auf einer Liniensektion viele Kabel von großer Adernzahl in einen oder mehrere Kanäle auszulegen, resp. einzuziehen, der Unterschied zwischen Linien- und Drahtlänge ein viel größerer ist, als derjenige zwischen Linien- und Drahtlänge der oberirdischen Anlagen.

Der Bestand der einzelnen Telephonnetze in Bezug auf Abonnemente, Stationen, Linien und Drähte ist aus der Tabelle I am Ende dieses Abschnittes ersichtlich. Die in dieser Tabelle enthaltenen Linien- und Drahtlängen repräsentieren nur die auf Ende 1900 in Betrieb befindlichen ober- und unterirdischen Anlagen, während die auf diesen Zeitpunkt ausgeführten, aber mangels endgültiger Fertigstellung noch nicht dem Betriebe übergebenen Kabelanlagen in einer besondern Tabelle zusammengestellt sind.

Eine weitere Tabelle (II) giebt eine nach Kantonen geordnete Übersicht über die Telephoneinrichtungen.

Neu eröffnet wurden im Laufe des Jahres folgende 21 Netze:

Amsteg-Silenen.	Lucens.
Andermatt.	Lungern.
Äschi bei Spiez.	Mendrisio.
Brunnen.	Oberendingen.
Chiasso.	Reigoldswil.
Erstfeld.	St. Cergues.
Flims.	Schwarzenegg.
Gersau.	Seengen.
Hombrechtikon.	Visp.
Kandersteg.	Zermatt.
Koppigen.	

Brunnen, Hombrechtikon, Oberendingen und Seengen waren früher Umschaltstationen und sind nun in selbständige Telephonnetze umgewandelt worden.

Im Bau begriffen oder in Vorbereitung dazu waren die Netze: Göschenen, Großwangen und Ilanz, wovon Großwangen am 1. Januar 1901 dem Betrieb übergeben worden ist.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden nachgenannte interurbane Verbindungen erstellt und eröffnet:

*a. interne Verbindungen:*

Nr. der Leitung.		Länge in Kilometern.
19	Genf-Nyon (2. Verbindung) . . . . .	23,8
31	Nyon-St. Cergues . . . . .	11,0
52	Lausanne-Montreux (3. Verbindung) . . . . .	25,0
83	Moudon-Lucens . . . . .	5,8
142	Brig-Zermatt . . . . .	45,0
143	Brig-Visp . . . . .	10,0
189	Neuenburg-Biel (2. Verbindung) . . . . .	31,6
259	Delsberg-Laufen . . . . .	17,4
308	Bern-Freiburg (2. Verbindung) . . . . .	32,1
317	Bern-Thun (4. Verbindung) . . . . .	31,9
349	Spiez-Äschi . . . . .	6,9
357	Thun-Schwarzenegg . . . . .	11,0
	Übertrag	252,0

Nr. der Leitung.		Länge in Kilometern.
	Übertrag	252,0
364	Frutigen-Kandersteg . . . . .	11,7
371	Interlaken-Spiez . . . . .	16,8
384	Burgdorf-Koppigen . . . . .	11,4
441	Liestal-Reigoldswil . . . . .	12,2
448	Basel-Bern (3. Verbindung) . . . . .	123,0
456	Basel-Chaux-de-Fonds . . . . .	98,6
466	Basel-Liestal (3. Verbindung) . . . . .	16,2
495	Aarau-Triengen . . . . .	21,6
498	Wohlen-Seengen . . . . .	11,0
504	Lenzburg-Seengen . . . . .	8,0
514	Zurzach-Oberendingen . . . . .	7,0
522	Luzern-Bellinzona . . . . .	152,0
552	Altdorf-Göschenen . . . . .	29,8
553	Göschenen-Andermatt . . . . .	5,5
561	Sarnen-Lungern . . . . .	16,0
563	Altdorf-Erstfeld . . . . .	7,3
565	Vitznau-Gersau . . . . .	6,6
566	Altdorf-Amsteg-Silenen . . . . .	13,8
573	Schwyz-Brunnen . . . . .	5,2
574	Brunnen-Gersau . . . . .	7,0
575	Zug-Horgen . . . . .	18,8
624	Zürich-Lugano . . . . .	204,8
633	Zürich-Frauenfeld (2. Verbindung) . . . . .	41,8
643	Zürich-Wädenswil (2. Verbindung) . . . . .	22,0
645	Zürich-Richterswil (2. Verbindung) . . . . .	24,8
703*	Rapperswil-Hombrechtikon . . . . .	6,2
714	Uster-Goßau . . . . .	7,0
715	Uster-Rüti . . . . .	15,6
724	Wetzikon-Bäretswil . . . . .	6,0
741	Winterthur-Frauenfeld (2. Verbindung) . . . . .	15,6
788	Weinfeldten-Müllheim . . . . .	9,7
867	St. Gallen-Arbon (2. Verbindung) . . . . .	14,7
892	Rorschach-Heiden . . . . .	8,0
939	Chur-St. Moritz (2. Verbindung) . . . . .	69,0
950	Reichenau-Flims . . . . .	11,5
968	Lugano-Mendrisio . . . . .	17,4
969	Lugano-Chiasso . . . . .	24,1
	Übertrag	1349,2

Nr. der Leitung.	Länge in Kilometern
	Übertrag 1349,2

*b. internationale Verbindungen:*

972	Genf-Lyon . . . . .	15,0
973	Genf-Annemasse . . . . .	6,1
980	Basel-Belfort . . . . .	84,3
985	Basel-Stuttgart-Berlin . . . . .	7,7
986	Basel-Straßburg . . . . .	3,8
987	Basel-St. Ludwig . . . . .	3,8
989	Stein-Säckingen . . . . .	1,3
997	Buchs-Vaduz . . . . .	1,9
Total km.		<u>1473,1</u>

Die mit Sternchen bezeichnete Leitung Rapperswil-Hombrechtikon ist eindrätig; alle übrigen sind doppeldrätig (Schleifen).

Seit Eröffnung der Schleife Nr. 987, Basel-St. Ludwig, ist die bisherige Leitung Basel-St. Ludwig-Mülhausen, infolge Ausschaltung des Bureau St. Ludwig, als direkte Verbindung Basel-Mülhausen in Betrieb.

Durch Verlängerung sind umgewandelt worden die bisherigen Verbindungen:

Nr. 237, Chaux-de-Fonds-Sonceboz	in Nr. 265, Biel-Loele,
„ 289, Moutier-Sonceboz	„ „ 282, Biel-Moutier und
„ 285, Sonceboz-Tramelan	„ „ 283, Biel-Tramelan.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden 9 bisher eindrätig angelegte Leitungen verdoppelt.

Der Bestand der interurbanen Verbindungen auf Ende 1900 ist folgender:

interne Verbindungen . . . . .	598
internationale Verbindungen . . . . .	21
Total	<u>619.</u>

Von den internen Verbindungen sind noch 36 eindrätig angelegt.

Die Gesamtlänge der interurbanen Verbindungen beträgt auf Jahresende 16,385,0 km.; diejenige der entsprechenden Drähte (die Schleifen doppelt gerechnet) 32,447,7 km.

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt, wie sich die interurbanen Verbindungen auf die verschiedenen Netze verteilen. Auf Ende 1900 gab es:

109	Netze mit	1	interurbanen	Verbindung,	
92	"	"	2	"	Verbindungen,
39	"	"	3	"	"
18	"	"	4	"	"
16	"	"	5	"	"
10	"	"	6	"	"
3	"	"	7	"	"
4	"	"	8	"	"
3	"	"	9	"	"
2	"	"	10	"	"
7	"	"	11	"	"
2	"	"	12	"	"
2	"	"	13	"	"
1	Netz	"	15	"	" (Chaux-de-Fonds),
1	"	"	16	"	" (Neuenburg),
2	Netze	"	19	"	" (Aarau und Genf),
1	Netz	"	22	"	" (Winterthur),
1	"	"	26	"	" (Biel),
1	"	"	31	"	" (Luzern),
2	Netze	"	32	"	" (Basel u. Lausanne),
1	Netz	"	36	"	" (St. Gallen),
1	"	"	46	"	" (Bern),
1	"	"	74	"	" (Zürich).

Infolge Vergrößerung oder Verlegung mußten folgende Central- und Umschaltstationen neu montiert werden:

*a. Centralstationen:*

Andelfingen, Arbon, Bätterkinden, Bazenhaid, Bellinzona, Bischofszell, Erlenbach, Ermatingen, Ebnet-Kappel, Freiburg, Hausen a/Albis, Hessigkofen, Huttwil, Kùbnacht (Schwyz), Laupen, Lenzburg, Neßlau, Noiraigue, Pfungen, St. Gallen, Schwyz, Steckhorn, Uzwil, Verrières, Walzenhausen, Welschenrohr.

*b. Umschaltstationen:*

Affoltern b. Zürich, Blonay, Buochs, Chaumont (Neuchâtel), Chexbres-village, Courrendlin, Dombresson, Fontaines (Neuchâtel), Großhöchstetten, Gümnenen, Kirchberg (Bern), Neukirch-Egnach, Regensdorf, Rigi-Klösterli, Vernier, Weißbad.

Die Centralstation im neuen Postgebäude in Freiburg wurde am 22. September bezogen.

Die Statistik der Störungen erzielt für die Telephonleitungen folgende Zahlen:

	Verwicklungen.	Ableitungen.	Unterbrechungen.
1900 . . . . .	12,197	2457	4107
1899 . . . . .	11,605	1645	3172
Vermehrung	592	812	935

Wenn auch alle drei Störungsarten beträchtliche Vermehrungen aufweisen, können die Resultate der Störungstatistik pro 1900 dennoch als befriedigende bezeichnet werden, indem die Vermehrungen zu einem großen Teil auf den im Berichtsjahre erfolgten weitem Ausbau des gesamten Telephonnetzes zurückgeführt werden dürfen.

In Bezug auf die für die oberirdischen Linien so gefährlichen Naßschneefälle, kann das Jahr 1900 als ein recht günstiges bezeichnet werden, denn, mit Ausnahme des Schneesturmes in der Nacht vom 27./28. März, der besonders im Netze Genf ziemlich großen Schaden anrichtete (355 Drahtbrüche und eine hohe Zahl von Verwicklungen), sind keine schwereren Fälle zu verzeichnen.

Als besonders bemerkenswerte, durch andere Ursachen herbeigeführte Störungen haben wir zu erwähnen:

16. Januar. Netz Freiburg. Zerstörung durch Feuersbrunst eines Dachträgers mit 50 Drähten.

14. Februar. Netz Bern. Infolge heftigen Sturmwindes fiel in Ostermundigen eine Pappel auf die Telephonlinie und zerriß den Strang von 24 Drähten.

Netz Goßau (St. Gallen). In Mettendorf verursachte starker Sturmwind den Fall einer Pappel auf die interurbane Linie St. Gallen-Bern. Eine Stange wurde geknickt und die 5 Schleifen unterbrochen.

Auch in Oberdorf entwurzelte der Sturmwind eine Pappel, wodurch eine an dieselbe verankerte Stange aus der Erde gehoben und über die Straße geschleudert wurde.

22. Mai. Netz Baden. Strang von 36 Drähten infolge Feuersbrunst abgeschmolzen.

24. Juli. Netz Thun. Sturmwind verursachte 123 Verwicklungen, 11 Unterbrechungen und 2 Ableitungen.

7. August. Netz Luzern. Zufolge eines äußerst heftigen Sturmwindes wurde die über Meggen-Küßnacht gehende interurbane Linie in der Nähe der Stadt Luzern auf einer Strecke von 200 m. durch fallende Waldbäume vollständig demolirt.
10. August. Netz Bern. Starke Ableitung der Hochspannungsleitung des Kanderwerkes, verursacht durch gesprungene Isolatoren, machte zwischen 2 und 7 Uhr nachmittags sowohl den interurbanen als den lokalen Telephonverkehr fast ganz unmöglich.

Die atmosphärischen Entladungen auf unsere Linien waren im Berichtsjahre ziemlich zahlreich; es haben 45 Stangenbeschädigungen und 25 Drahtabschmelzungen stattgefunden.

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

33,983 imprägnierte Stangen	(1899: 31,260)
257,376 Isolatoren	( " 223,839)
71,445 kg. Eisendraht	( " 81,137)
20,159 kg. Stahldraht	( " 21,323)
401,466 kg. Bronzedraht	( " 342,145)

Tabelle I.

## Bestand der Telephonnetze am 31. Dezember 1900.

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drühte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1900.	Ver- mehrung.
Aadorf . . . . .	29,145	97,765	37	35	3
Aarau . . . . .	248,204	2,069,105	456	380	13
Aarberg . . . . .	45,825	110,815	60	60	5
Aarburg . . . . .	36,065	200,305	52	43	3
Adelboden . . . . .	1,460	14,840	10	10	—
Adliswil . . . . .	14,475	59,310	37	33	5
Affoltern am Albis	23,445	147,425	78	72	5
Aigle . . . . .	43,560	249,965	92	70	2
Altdorf . . . . .	47,055	402,320	45	42	6
Altstätten(St.Gallen)	34,550	153,445	55	54	9
Amriswil . . . . .	20,675	71,670	44	43	7
Amsteg-Silenen . . . . .	0,705	4,450	7	7	7
Andelfingen . . . . .	32,655	122,315	39	40	3
Andermatt . . . . .	1,005	7,455	9	7	7
Appenzell . . . . .	17,675	83,935	48	45	6
Arbon . . . . .	14,330	59,365	50	46	12
Ardon . . . . .	6,385	19,250	9	9	— 2
Arosa . . . . .	6,070	73,690	37	36	2
Arth . . . . .	28,595	103,510	54	51	8
Äschi . . . . .	5,780	15,300	14	14	14
Au (St. Gallen) . . . . .	33,750	159,115	61	57	10
Aubonne . . . . .	32,610	127,437	53	51	3
Avenches . . . . .	33,225	86,470	47	44	9
Azmoos . . . . .	5,820	30,915	20	20	—
Baden . . . . .	139,800	876,480	296	250	18
Balsthal . . . . .	11,360	80,450	42	38	1
Balterswil . . . . .	14,845	53,070	22	22	1
Bäretswil . . . . .	15,175	34,975	19	16	1
Basel . . . . .	698,295	12,068,366	3,912	3,478	206
Bassecourt . . . . .	34,280	66,830	27	26	6
Bätterkinden . . . . .	9,825	37,725	21	19	6
Bauma . . . . .	29,355	87,440	26	23	2
Übertrag	1,715,899	17,775,008	5,779	5,141	378

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1900.	Ver- mehrung.
Übertrag	1,715,899	17,775,008	5,779	5,141	378
Bazenheid . . .	15,880	69,195	32	32	3
Beckenried . . .	1,895	15,960	16	14	1
Bellinzona . . .	101,820	379,610	54	37	8
Bern . . . . .	611,088	8,372,151	2,348	2,156	154
Bex . . . . .	28,980	178,690	68	66	1
Biel . . . . .	229,665	1,768,193	664	618	60
Bière . . . . .	3,039	17,220	13	13	—
Bischofszell . . .	30,040	92,445	44	39	3
Boudry . . . . .	12,160	44,485	26	25	—
Bremgarten (Aarg.)	31,845	72,515	44	43	—
Brenets, les . . .	7,285	16,585	17	17	—
Brienz . . . . .	10,291	70,386	14	12	—
Brig . . . . .	44,808	174,538	37	28	2
Brugg . . . . .	96,637	369,227	134	126	10
Brunnen . . . . .	13,625	44,515	38	30	30
Bubikon . . . . .	6,710	40,550	17	16	1
Buchs (St. Gallen)	32,395	206,560	89	82	7
Bülach . . . . .	37,755	164,360	70	68	7
Bulle . . . . .	87,970	375,250	130	115	4
Büren a/d. Aare . .	37,085	75,180	35	33	1
Burgdorf . . . . .	124,152	641,690	201	180	14
Bütschwil . . . .	16,555	81,945	24	24	1
Cernier . . . . .	42,230	129,605	60	53	4
Château-d'Oex . .	6,835	42,685	29	25	—
Châtel-St. Denis . .	18,485	73,850	26	23	—
Chaux-de-Fonds, la	175,055	957,490	930	853	62
Chesières . . . . .	1,575	10,675	8	8	—
Chiasso . . . . .	3,450	19,095	31	29	29
Chur . . . . .	55,790	455,095	222	198	13
Churwalden . . . .	1,885	34,955	12	12	1
Colombier . . . . .	16,705	52,765	56	53	8
Concise . . . . .	5,740	15,040	12	12	—
Coppet . . . . .	18,907	65,428	21	22	1
Cossonay . . . . .	36,810	161,980	54	53	3
Übertrag	3,679,996	33,064,366	11,355	10,256	806

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1900.	Ver- mehrung.
Übertrag	3,679,996	33,064,866	11,355	10,256	806
Couvet . . . . .	32,075	114,855	39	36	5
Cully . . . . .	16,315	68,715	18	18	—
Davos-Platz . . . . .	35,665	552,760	252	228	18
Degersheim . . . . .	8,525	41,800	20	15	1
Delsberg . . . . .	114,762	453,855	103	98	7
Dielsdorf . . . . .	39,675	126,675	51	51	3
Dießenhofen . . . . .	7,125	24,695	30	26	3
Dietikon . . . . .	16,040	68,085	37	33	1
Düdingen . . . . .	13,415	60,750	20	19	— 2
Dußang . . . . .	13,100	41,600	23	23	4
Ebnat-Kappel . . . . .	15,270	53,420	38	37	3
Echallens . . . . .	49,710	116,575	43	43	3
Egg (Zürich) . . . . .	14,335	38,440	20	20	1
Eglisau . . . . .	16,615	36,750	26	25	3
Einsiedeln . . . . .	51,440	123,965	54	54	17
Elm (Glarus) . . . . .	2,425	7,730	9	9	—
Engelberg . . . . .	1,600	10,156	18	17	1
Engi (Glarus) . . . . .	2,105	28,775	17	12	— 1
Entlebuch . . . . .	13,288	44,426	27	27	—
Erlenbach . . . . .	23,430	104,050	30	28	6
Ermatingen . . . . .	22,560	53,165	25	23	2
Erstfeld . . . . .	0,685	1,785	7	7	7
Eschenbach (Luzern)	11,160	46,047	28	28	1
Eschenbach (St.Gall.)	5,170	38,250	17	17	—
Escholzmatt . . . . .	15,960	71,600	24	25	—
Estavayer . . . . .	25,680	59,210	13	11	—
Fahrwangen . . . . .	11,760	40,360	17	13	1
Fideris . . . . .	5,140	44,530	12	11	—
Finhaut . . . . .	1,700	16,380	14	14	1
Fiscenthal . . . . .	8,315	29,935	14	14	—
Flawil . . . . .	29,285	97,360	68	55	2
Fleurier . . . . .	15,385	42,545	55	53	3
Flims . . . . .	2,060	28,650	10	10	10
Fraubrunnen . . . . .	45,135	172,365	42	41	1
Übertrag	4,366,851	35,925,225	12,576	11,397	907

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1900.	Ver- mehrung.
Übertrag	4,366,851	35,925,225	12,576	11,397	907
Frauenfeld . . .	127,730	728,315	220	209	44
Freiburg . . . .	228,340	1,217,555	435	379	32
Frick . . . . .	31,690	208,000	28	27	2
Frutigen . . . .	25,865	88,445	25	23	1
Gais . . . . .	10,145	39,970	41	31	4
Gelterkinden . .	26,025	32,645	24	23	4
Genf . . . . .	758,906	16,712,451	4,329	4,037	280
Gersau . . . . .	2,566	4,751	14	12	12
Glarus . . . . .	104,446	630,894	250	223	14
Goßau (St. Gallen)	21,130	79,060	64	61	7
Goßau (Zürich) .	13,625	55,745	23	23	—
Grandson . . . .	15,000	46,730	35	31	8
Granges (Waadt)	20,895	50,900	17	17	— 1
Grenchen . . . .	18,010	59,620	64	55	3
Grindelwald . .	3,871	10,256	22	19	—
Grüsch . . . . .	17,400	56,360	8	8	1
Hausen am Albis .	17,720	33,540	19	16	—
Heiden . . . . .	13,530	80,990	53	50	7
Herisau . . . . .	39,780	263,867	215	180	20
Herzogenbuchsee .	48,835	176,670	62	59	1
Hessigkofen . . .	7,415	26,215	9	9	—
Hinwil . . . . .	17,632	54,616	38	32	3
Hitzkirch . . . .	5,175	49,022	13	13	—
Hochdorf . . . .	13,488	28,370	24	24	2
Hombrechtikon . .	5,700	26,450	17	17	17
Horgen . . . . .	33,525	106,305	98	82	7
Huttwil . . . . .	17,928	81,650	31	29	—
Illnau . . . . .	32,175	121,965	48	46	2
Ins . . . . .	40,140	164,345	31	29	—
Interlaken . . . .	82,933	597,899	240	221	17
Kalchhofen . . . .	12,850	120,540	30	27	—
Kandersteg . . . .	11,840	24,790	12	10	10
Kerzers . . . . .	20,155	63,725	26	26	8
Klosters . . . . .	14,900	108,450	6	6	— 2
Übertrag	6,227,616	58,076,334	19,147	17,451	1,410

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1900.	Ver- mehrung.
Übertrag	6,227,616	58,076,881	19,147	17,451	1,410
Kloten . . . . .	11,135	54,670	24	21	2
Koppigen . . . . .	6,744	9,609	9	9	9
Kreuzlingen . . . . .	56,715	271,510	128	100	12
Küßnacht (Schwyz)	7,765	26,730	24	22	2
Lachen . . . . .	8,875	40,975	24	24	1
Langenbruck . . . . .	6,005	11,805	12	12	—
Laugenthal . . . . .	102,249	449,972	185	164	11
Langnau (Bern) . . . . .	29,465	148,060	79	78	5
Läufelfingen . . . . .	12,535	31,455	11	11	—
Laufen (Jura) . . . . .	60,225	197,325	65	64	4
Laufenburg . . . . .	19,665	46,065	21	22	1
Laupen . . . . .	57,985	238,050	67	66	2
Lausanne . . . . .	430,095	5,398,470	1,803	1,631	91
Lauterbrunnen . . . . .	15,789	54,785	35	32	1
Lenzburg . . . . .	48,895	221,695	119	104	6
Leysin . . . . .	4,930	10,720	17	16	3
Lichtensteig . . . . .	14,885	122,455	46	39	3
Liestal . . . . .	89,930	672,095	120	105	7
Linthal . . . . .	12,493	32,033	23	19	2
Locarno . . . . .	15,570	68,020	64	55	3
Loche, le . . . . .	48,675	270,760	243	229	16
Loèche-la-Ville . . . . .	20,040	58,980	13	13	—
Lömmenswil . . . . .	7,960	25,685	14	13	—
Lucens . . . . .	18,280	40,300	16	16	16
Lugano . . . . .	80,273	1,467,423	224	188	27
Lungern . . . . .	3,380	8,865	12	11	11
Luzern . . . . .	548,533	4,306,573	1,202	1,026	27
Lyß . . . . .	12,505	46,345	40	35	1
Malleray . . . . .	15,690	68,960	18	14	1
Männedorf . . . . .	10,830	39,630	35	31	4
Marthalen . . . . .	18,735	56,595	31	28	1
Martigny . . . . .	36,940	195,860	41	40	— 1
Meggen . . . . .	5,686	26,651	22	20	2
Meilen . . . . .	9,010	71,180	59	56	7
Übertrag	8,076,163	72,866,697	23,993	21,765	1,687

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1900.	Ver- mehrung.
Übertrag	8,076,168	72,866,697	23,993	21,765	1,687
Meiringen . . .	13,590	35,337	24	23	1
Mendrisio . . .	4,860	9,440	17	16	16
Merligen . . .	4,630	50,310	11	10	—
Mézières . . .	11,390	50,335	18	18	1
Monthey . . .	14,085	74,520	33	31	9
Montreux . . .	98,594	2,075,481	543	485	33
Morges . . .	80,916	386,502	180	166	9
Moudon . . .	51,080	100,370	44	39	— 1
Mühlehorn . . .	9,067	68,592	15	14	—
Müllheim . . .	29,820	122,370	37	36	5
Münsingen . . .	18,775	58,065	30	26	1
Münster (Bern) . . .	17,585	68,665	31	28	6
Muotathal . . .	2,190	6,395	11	10	1
Murgenthal . . .	18,290	84,380	20	19	2
Muri (Aargau) . . .	45,210	136,950	39	39	2
Murten . . .	47,040	272,685	84	79	— 1
Näfels-Mollis . . .	5,962	18,599	13	13	1
Nebikon . . .	22,190	87,130	25	21	2
Necker . . .	7,025	59,730	24	23	1
Neßlau . . .	8,516	51,390	23	22	1
Neuenburg . . .	193,599	1,869,355	793	688	61
Neuendorf . . .	24,450	80,150	17	17	—
Neuenkirch-Sempach . . .	11,170	49,345	24	22	—
Neuenstadt . . .	14,860	68,350	34	31	— 1
Niederurnen . . .	11,712	36,781	11	11	1
Noiraigue . . .	9,845	46,510	14	13	2
Nyon . . .	74,607	318,869	200	182	16
Oberendingen . . .	11,175	17,515	12	11	11
Oberriet . . .	16,425	71,810	24	21	1
Olten . . .	68,850	863,145	143	127	11
Orbe . . .	51,800	215,000	56	53	2
Oron . . .	17,070	47,585	17	17	— 1
Payerne . . .	69,690	280,145	88	82	7
Pfäffikon . . .	32,885	99,190	55	52	3
Übertrag	9,195,115	80,748,098	26,703	24,210	1,889

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1900.	Ver- mehrung.
Übertrag	9,195,115	80,748,098	26,703	24,210	1,889
Pfungen . . . . .	23,370	142,765	33	26	2
Ponts-de-Martel . . . . .	8,190	48,725	20	20	1
Pruntrut . . . . .	118,585	375,075	170	153	16
Ragaz . . . . .	160,780	720,280	113	104	1
Rapperswil (St. Gallen)	54,715	302,250	79	72	—14
Rebstein . . . . .	4,470	13,865	11	9	— 1
Rehetobel . . . . .	13,075	53,980	33	30	4
Reichenau . . . . .	3,115	37,670	16	14	3
Reigoldswil . . . . .	7,260	21,245	11	11	11
Reinach (Aargau)	52,245	304,610	112	100	5
Rheineck . . . . .	9,625	42,830	33	29	3
Rheinfelden . . . . .	39,400	125,175	79	67	5
Richterswil . . . . .	33,345	178,685	81	72	5
Riggisberg . . . . .	11,455	83,145	21	21	3
Rolle . . . . .	48,324	205,753	106	96	2
Romanshorn . . . . .	31,875	93,010	84	77	4
Romont . . . . .	49,345	156,240	54	52	2
Root . . . . .	4,350	39,160	20	20	2
Rorschach . . . . .	59,375	310,475	183	164	17
Rue . . . . .	11,485	38,485	13	13	—
Rüti (Zürich) . . . . .	37,460	167,270	62	58	1
Saignelégier . . . . .	29,785	167,245	45	44	4
Salvan . . . . .	2,515	22,165	18	18	—
St. Aubin (Neuchâtel)	16,255	41,030	31	30	1
St. Beatenberg . . . . .	1,090	27,260	19	19	—
St. Cergues . . . . .	2,070	5,980	10	10	10
Ste. Croix . . . . .	19,305	86,740	51	44	— 1
St. Gallen . . . . .	324,277	3,225,258	1,466	1,276	112
St. Immer . . . . .	58,460	433,340	128	115	12
St. Moritz-Dorf . . . . .	25,665	432,110	156	141	12
St. Peterzell . . . . .	8,055	58,910	21	17	—
St. Ursanne . . . . .	15,875	30,290	18	18	—
Sarnen . . . . .	34,587	119,339	40	40	— 1
Saxon . . . . .	16,680	29,770	18	16	—
Übertrag	10,530,878	88,888,078	30,058	27,206	2,110

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1900.	Ver- mehrung.
Übertrag	10,530,878	88,888,073	30,058	27,206	2,110
Schaffhausen . . .	214,769	1,546,010	560	503	28
Schleitheim . . .	12,185	47,900	23	22	— 1
Schuls . . . . .	6,880	39,270	26	24	—
Schüpfen . . . . .	18,955	57,295	24	22	—
Schüpflheim . . .	19,851	86,524	49	46	2
Schwarzenburg . .	45,685	135,690	37	37	1
Schwarzenegg . . .	18,310	46,740	10	10	10
Schwyz . . . . .	38,313	363,426	51	49	—12
Seengen . . . . .	13,000	44,500	21	21	21
Seunwald . . . . .	4,020	38,470	13	13	—
Sentier, le . . . . .	47,985	173,715	84	83	6
Sépey, le . . . . .	0,295	23,990	8	8	—
Siebnen . . . . .	8,260	28,840	14	13	1
Sierre . . . . .	16,325	80,985	18	17	2
Sissach . . . . .	12,455	41,830	28	27	4
Sitten . . . . .	60,390	241,964	84	83	10
Solothurn . . . . .	176,878	1,446,420	379	330	26
Sonceboz . . . . .	1,280	20,500	9	8	— 2
Spiez . . . . .	23,175	161,958	39	36	— 1
Stäfa . . . . .	14,480	42,615	31	30	—
Stammheim . . . . .	14,540	47,010	18	18	— 1
Stans . . . . .	13,379	154,554	38	36	4
Steckborn . . . . .	5,460	45,410	24	21	2
Stein (Aargau) . . .	14,230	32,470	8	8	1
Stein a. Rh. . . . .	19,840	54,850	46	44	2
Steinen (Schwyz) . .	8,305	18,865	15	14	1
Sumiswald . . . . .	16,657	57,772	28	28	2
Sursee . . . . .	3,239	39,062	29	29	2
Tavannes . . . . .	6,470	29,740	24	18	3
Thalwil . . . . .	22,090	137,510	84	80	9
Thun . . . . .	127,722	725,913	300	272	18
Thusis . . . . .	15,395	80,875	34	30	2
Tramelan . . . . .	2,890	6,610	20	20	3
Travers . . . . .	7,265	29,695	20	15	2
Übertrag	11,561,351	95,019,546	32,254	29,221	2,255

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1900.	Ver- mehrung.
Übertrag	11,561,851	95,019,546	32,254	29,221	2,255
Triengen . . .	8,070	26,840	19	19	2
Turbenthal . . .	52,115	181,855	44	42	—
Unterhallau . . .	21,720	84,225	44	43	2
Unteriberg . . .	8,660	16,120	10	10	—
Unterwasser . . .	2,705	48,995	11	10	—
Urnäsch . . .	12,955	36,665	20	18	2
Uster . . .	60,505	316,945	94	89	8
Uznach . . .	14,480	72,900	35	34	—
Uzwil . . .	27,710	209,820	77	68	10
Vallorbe . . .	22,375	87,560	59	50	5
Vättis . . .	0,480	0,890	4	4	—
Verrières, les . . .	4,165	13,355	13	13	1
Vevey . . .	98,869	1,239,100	471	431	24
Visp . . .	1,920	36,280	13	13	13
Vissoye . . .	5,210	57,400	11	11	— 1
Vitznau . . .	19,455	63,182	19	18	1
Vouvry . . .	12,160	27,855	10	10	1
Wädenswil . . .	20,240	99,515	81	66	7
Wald (Zürich) . . .	44,670	124,845	76	59	1
Waldenburg . . .	12,205	36,920	21	21	1
Waldkirch . . .	10,580	36,120	19	19	2
Wallenstadt . . .	19,835	101,285	61	46	—
Walzenhausen . . .	13,240	56,950	28	27	2
Wangen a. d. A. . .	18,263	72,357	45	43	6
Wängi (Thurgau) . . .	13,370	40,280	18	17	3
Wattenwil b. Thun . . .	12,980	24,540	12	12	—
Weesen . . .	7,247	17,995	12	11	—
Weggis . . .	4,185	19,889	18	18	1
Weinfelden . . .	122,750	400,470	175	169	19
Welschenrohr . . .	5,580	9,690	10	10	2
Wetzikon . . .	28,165	143,770	77	70	3
Wichtrach . . .	38,945	167,635	58	56	6
Wil (St. Gallen) . . .	69,995	288,490	135	127	10
Willisau . . .	10,598	89,354	35	34	— 1
Übertrag	12,387,753	99,269,188	34,089	30,909	2,385

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1900.	Ver- mehrung.
Übertrag	12,387,758	99,269,188	34,089	30,909	2,385
Wimmis . . .	24,070	68,900	20	18	1
Winterthur . .	207,769	4,203,175	723	642	34
Wohlen (Aargau)	27,485	157,905	79	70	— 3
Wolhusen . . .	8,482	45,873	35	34	2
Yverdon . . .	123,320	789,750	196	175	23
Yvonand . . .	19,580	40,790	20	18	—
Zell (Luzern) . .	12,825	49,945	20	18	—
Zermatt . . .	1,012	65,262	12	11	11
Zofingen . . .	99,880	341,415	147	118	8
Zug . . . . .	100,000	323,260	226	211	14
Zürich . . . . .	1,113,886	27,003,024	6,145	5,453	234
Zurzach . . . . .	44,850	122,650	53	49	— 8
Zuzwil . . . . .	7,055	30,690	14	14	1
Zweisimmen . .	5,510	83,280	22	21	3
Bestand am 31. De- zember 1900 . .	14,182,977	132,595,007	41,801	37,761	2,705
Bestand am 31. De- zember 1899 . .	13,475,735	100,361,429	38,864	35,056	—
Vermehrung im Jahr 1900 . . .	707,242	32,233,578	2,937	2,705	—

Tabelle II.

## Übersicht der Telephoneinrichtungen nach Kantonen.

Kantone.	Ortschaften mit Telephon.	Central- stationen.	Umschalte- stationen.	Gemeinde- stationen.
Zürich . . . . .	417	36	30	69
Bern . . . . .	700	54	87	121
Luzern . . . . .	135	19	9	8
Uri . . . . .	8	4	1	1
Schwyz . . . . .	61	11	3	1
Obwalden . . . . .	15	3	2	—
Nidwalden . . . . .	12	2	2	3
Glarus . . . . .	34	7	2	5
Zug . . . . .	24	1	4	3
Freiburg . . . . .	226	9	20	107
Solothurn . . . . .	118	7	8	40
Baselstadt . . . . .	4	1	2	2
Baselland . . . . .	65	7	5	28
Schaffhausen . . . . .	39	3	6	25
Appenzell A.-Rh. . . . .	40	6	5	1
Appenzell I.-Rh. . . . .	9	1	2	—
St. Gallen . . . . .	239	35	16	40
Graubünden . . . . .	65	12	4	13
Aargau . . . . .	227	19	21	59
Thurgau . . . . .	204	14	18	41
Tessin . . . . .	39	5	—	4
Waadt . . . . .	431	33	35	176
Wallis . . . . .	77	13	6	7
Neuenburg . . . . .	108	14	8	8
Genf . . . . .	90	2	11	14
Total	3387	318	307	776

#### 4. Kabelanlagen.

Mit Rücksicht auf die zunehmende Ausdehnung und Bedeutung der Kabelanlagen für Telephonleitungen, glauben wir dieselben, in einem besondern Abschnitte, etwas eingehender behandeln zu sollen, als dies in frühern Berichten der Fall war.

Der Bestand der Telephonkabel am 31. Dezember 1900 ist aus Tabelle III ersichtlich.

Die Gesamtlängern können in zwei Gruppen eingeteilt werden. Die erste Gruppe mit einem Total von 59,626,8 Kilometern enthält die Adernlängen von in Betrieb stehenden Kabeln, während die zweite Gruppe mit einem Total von 25,723,2 Kilometern die Adernlängen von ausgelegten, jedoch aus verschiedenen Gründen bis Ende des Berichtsjahres noch nicht in Betrieb gesetzten Kabeln umfaßt.

Der Anteil jedes der in Betracht kommenden Telephonnetze an den Adernlängen dieser zwei Gruppen von Kabeln ist aus den nachfolgenden Tabellen IV und V ersichtlich. In Tabelle IV erscheinen außerdem die aktiven von den zur Zeit noch nicht benützten Adern (Reserveadern) der in Betrieb stehenden Kabel getrennt. Die einzelnen Kabellängen sind zum Teil in gußeisernen Rohrleitungen, zum Teil in Zoresisenkanälen oder, und zwar nur in beschränktem Maße, in Kanälen aus andern Materialien eingezogen, respektive eingelegt, und durch Spleißmuffen miteinander verbunden. Zum Einzuge der Kabel in die Rohrleitungen dienen Kabelschächte, deren Zahl nicht nur durch die zulässige Länge der Kabel, sondern auch durch die Richtungsänderungen der nur in gerader Linie herzustellenden einzelnen Rohrsektionen bestimmt wird.

Die von den Centralstationen ausgehenden Stammkabel lösen sich in eine Anzahl Zweigkabel auf, von denen ein jedes entweder in einem Überführungsständer an die bis zu den Abonentenstationen gehenden Luftleitungen angeschlossen ist oder in einen Verteilkasten mündet, von welchem aus jede Abonentenstation mit einem doppeladrigen Kabel direkt verbunden wird.

Die erstgenannten, teils freistehenden (Masten), teils auf Dächern oder an Häuserfaçaden plazierten Verteilungsständer sind so disponiert, daß dieselben ein bestimmt abgegrenztes Gebiet bedienen. Bei der Bestimmung dieser Gebiete wurde namentlich in den letzten Jahren darauf Bedacht genommen, daß dieselben womöglich keine oberirdischen Starkstromleitungen enthalten, um unter Umständen gefährliche Kreuzungen zu vermeiden.

Tabelle VI giebt Aufschluß über die Längen der bestehenden Rohrleitungen und Zoreskanäle, sowie über die Anzahl der ausgeführten Schächte, Spleißmuffen und Kabelüberführungen in den betreffenden Telephonnetzen und zwar sowohl über den Bestand auf Ende 1900 überhaupt, als über den im Berichtsjahre erstellten Teil desselben. Die unter den Netzen Altdorf und Liestal figurierenden Angaben in den Tabellen III bis VI beziehen sich lediglich auf die interurbanen Telephonkabel einerseits durch den Gotthardtunnel, anderseits über den Hauenstein. Das erstgenannte Kabel ist in Airolo und in Göschenen in besondern Überführungshäuschen an die Luftleitungen angeschlossen. Im ganzen Netze Chaux-de-Fonds wird die Kabelführung (mit einigen wenigen Ausnahmen) direkt bis zu den Abonnentenstationen erstellt. Außer den in Tabelle VI angegebenen Zoreskanallängen sind hier noch 16,100 m. Gasröhren als Kabelkanäle verwendet worden.

## Im Betrieb stehende Kabel.

Netze.	Länge der unterirdischen Linien. <sup>1)</sup>	Interurbane Kabel.						Abonnentenkabel.						Gesamtlänge.		
		Einfachadriges Kabel.		Doppeladriges Kabel.		Totallänge der Adern.		Einfachadriges Kabel.		Doppeladriges Kabel.		Totallänge der Adern.		Die Doppeladern zweimal gezählt.		
		Länge der Adern.		Länge der Doppeladern.		Die Doppeladern zweimal gezählt.		Länge der Adern.		Länge der Doppeladern.		Die Doppeladern zweimal gezählt.			Zusammen.	
Aktiv.	Reserve.	Aktiv.	Reserve.	Aktiv.	Reserve.	Aktiv.	Reserve.	Aktiv.	Reserve.	Aktiv.	Reserve.	Aktiv.	Reserve.	Zusammen.		
km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	
Aarau . . . . .	1,723	—	—	11,960	0,920	23,920	1,840	—	—	71,688	151,442	143,376	302,884	167,296	304,724	472,020
Altdorf (Gotthard) . . . . .	16,550	—	—	33,100	82,750	66,200	165,500	—	—	—	—	—	—	66,200	165,500	231,700
Baden . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Basel . . . . .	17,084	—	—	137,875	42,795	275,750	85,590	326,970	183,330	2,168,945	1,421,896	4,664,860	3,027,122	4,940,610	3,112,712	8,053,322
Bern . . . . .	9,818	11,100	—	—	—	11,100	—	115,304	7,896	1,921,577	858,475	2,758,458	1,724,846	2,769,558	1,724,846	4,494,404
Biel . . . . .	3,010	—	—	16,645	29,961	33,290	59,922	—	—	49,280	59,390	98,560	118,780	131,850	178,702	310,552
Burgdorf . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chaux-de-Fonds . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chur . . . . .	0,865	—	—	4,380	0,730	8,760	1,460	—	—	12,045	6,935	24,090	13,870	32,850	15,330	48,180
Davos . . . . .	1,480	—	—	—	—	—	—	—	—	67,075	112,205	134,150	224,410	134,150	224,410	358,560
Genf . . . . .	31,971	—	—	48,896	36,672	97,792	73,344	1535,733	493,560	2,174,988	2,912,476	5,885,709	6,318,512	5,983,501	6,391,856	12,375,357
Interlaken . . . . .	1,149	—	—	—	—	—	—	—	—	34,369	12,353	68,738	24,710	68,738	24,710	93,448
Kreuzlingen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lausanne . . . . .	5,480	—	—	—	—	—	—	146,820	54,450	423,065	386,940	992,950	828,330	992,950	828,330	1,821,280
Liestal (Hauenstein) . . . . .	3,850	—	—	19,250	34,650	38,500	69,300	—	—	—	—	—	—	38,500	69,300	107,800
Lugano . . . . .	5,843	—	—	24,192	35,896	48,384	71,792	—	—	176,088	307,293	352,176	614,586	400,560	686,978	1,086,988
Luzern . . . . .	6,970	—	—	—	—	—	—	—	—	592,798	295,352	1,185,596	590,704	1,185,596	590,704	1,776,300
Montreux . . . . .	5,564	—	—	41,069	49,637	82,138	99,274	—	—	234,372	405,094	468,744	810,188	550,882	909,462	1,460,344
Neuenburg . . . . .	9,023	—	—	38,584	30,936	77,168	61,872	—	—	116,985	94,312	233,970	188,624	311,138	250,496	561,634
Olten . . . . .	0,890	—	—	—	—	—	—	—	—	63,480	74,520	126,960	149,040	126,960	149,040	276,000
St. Gallen . . . . .	4,387	—	—	28,800	21,600	57,600	43,200	355,724	116,476	90,000	97,200	535,724	310,876	593,324	354,076	947,400
Schaffhausen . . . . .	2,878	—	—	—	—	—	—	—	—	199,684	96,746	399,868	193,492	399,868	193,492	592,860
Schwyz . . . . .	1,900	—	—	—	—	—	—	—	—	32,300	63,100	64,600	126,200	64,600	126,200	190,800
Thun . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vivis . . . . .	2,445	—	—	17,290	3,710	34,580	7,420	—	—	96,382	143,126	192,764	286,252	227,344	293,672	521,016
Winterthur . . . . .	4,408	—	—	5,516	38,430	11,032	76,860	—	—	316,419	518,732	632,888	1,037,464	643,870	1,114,324	1,758,194
Zürich . . . . .	34,036	—	—	122,640	35,140	245,280	70,280	673,055	354,295	7,265,410	2,845,254	15,203,875	6,044,803	15,449,155	6,115,083	21,564,238
	169,974	11,100	—	550,197	443,827	1111,494	887,684	3153,604	1210,007	15,506,950	10,862,843	34,167,506	22,935,893	35,279,000	23,823,347	59,102,347

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

## Ausgelegte, aber noch nicht im Betrieb stehende Kabel.

Netze.	Länge der unterirdischen Linien. <sup>1)</sup>	Interurbane Kabel.			Abonnentenkabel.			Gesamtlänge der Kabeladern. (Doppeladern zweimal gezählt.)
		Einfachdrige Kabel. Länge der Adern.	Doppeladrige Kabel. Länge der Doppeladern.	Totallänge der Adern. (Doppeladern zweimal gezählt.)	Einfachdrige Kabel. Länge der Adern.	Doppeladrige Kabel. Länge der Doppeladern.	Totallänge der Adern. (Doppeladern zweimal gezählt.)	
	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.
Aarau . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Altdorf (Gotthard) .	—	—	—	—	—	—	—	—
Baden . . . . .	0,915	—	—	—	—	123,000	246,000	246,000
Basel . . . . .	7,072	—	51,940	103,880	—	1,212,248	2,424,496	2,528,376
Bern . . . . .	19,875	—	411,880	823,760	—	1,583,918	3,167,836	3,991,596
Biel . . . . .	1,270	—	—	—	—	190,016	380,032	380,032
Burgdorf . . . . .	1,719	—	—	—	—	138,520	277,040	277,040
Chaux-de-Fonds . . .	18,644	—	50,988	101,976	—	1,415,478	2,830,956	2,932,932
Chur . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Davos . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Genf . . . . .	8,544	—	—	—	—	341,922	683,844	683,844
Interlaken . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Kreuzlingen . . . . .	0,545	—	—	—	—	47,910	95,820	95,820
Lausanne . . . . .	5,888	—	118,000	236,000	—	1,344,120	2,688,240	2,924,240
Liestal (Hauenstein) .	—	—	—	—	—	—	—	—
Lugano . . . . .	2,457	—	—	—	—	234,792	469,584	469,584
Luzern . . . . .	2,546	—	11,158	22,316	—	311,500	623,000	645,316
Montreux . . . . .	2,874	—	—	—	—	528,846	1,057,692	1,057,692
Neuenburg . . . . .	0,450	—	28,070	56,140	—	362,500	725,000	781,140
Olten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Gallen . . . . .	7,773	—	49,140	98,280	—	1,302,371	2,604,742	2,703,022
Schaffhausen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Schwyz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Thun . . . . .	2,727	—	26,446	52,892	—	169,800	338,600	391,492
Vivis . . . . .	2,866	—	—	—	—	260,145	520,290	520,290
Winterthur . . . . .	3,501	—	60,550	121,100	—	322,520	645,040	766,140
Zürich . . . . .	5,868	—	163,486	326,872	—	3,725,267	7,450,534	7,777,406
	93,829	—	971,608	1943,216	—	13,614,373	27,228,746	29,171,962

<sup>1)</sup> Gesamtlänge der verschiedenen Liniensektionen, welche einen oder mehrere Kabelkanäle enthalten.

Netze.	Rohrleitungen.		Zoreskanäle.		Schächte.		Spleissmuffen.		Erdkabel-Überführungen.					
	Erstellt im Berichtsjahr.	Bestand auf Ende 1900.	In Masten.		In Dachständern.		In Verteilkasten. Für direkte Kabelzuführungen.							
									Erstellt im Berichtsjahr.	Bestand auf Ende 1900.	Erstellt im Berichtsjahr.	Bestand auf Ende 1900.	Erstellt im Berichtsjahr.	Bestand auf Ende 1900.
	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.
Aarau . . . . .	—	—	—	1,803	—	—	—	17	—	3	—	—	—	—
Altdorf . . . . .	—	—	800	800	—	—	22	22	—	—	—	—	—	—
Baden . . . . .	—	—	915	915	—	—	7	7	3	3	—	—	—	—
Basel . . . . .	6,341	16,769	1,871	9,518	70	181	47	348	10	10	2	9	—	—
Bern . . . . .	1,179	5,330	15,967	23,863	84	156	163	304	35	50	4	4	—	—
Biel . . . . .	—	—	2,745	4,280	—	—	21	44	—	12	—	1	—	—
Burgdorf . . . . .	—	—	1,719	1,719	—	—	—	—	8	8	—	—	—	—
Chaux-de-Fonds . . . . .	—	—	5,090	6,410	—	—	310	318	4	4	—	—	163	163
Chur . . . . .	—	—	—	365	—	—	—	4	—	1	—	—	—	—
Davos . . . . .	—	—	—	1,480	—	—	—	17	—	2	—	—	—	—
Genf . . . . .	856	7,496	10,000	32,785	7	74	87	657	11	49	22	33	8	8
Interlaken . . . . .	—	9	551	1,149	—	1	4	7	2	3	—	—	—	—
Kreuzlingen . . . . .	—	—	545	545	—	—	6	6	2	2	—	—	—	—
Lausanne . . . . .	2,202	4,839	6,237	8,309	49	88	66	134	12	22	2	5	—	—
Liestal . . . . .	—	—	—	833	—	—	—	9	—	2	—	—	—	—
Lugano . . . . .	—	—	1,977	8,300	—	—	9	34	4	14	2	5	—	—
Luzern . . . . .	—	2,250	4,799	7,523	—	19	21	125	10	14	—	4	—	—
Montreux . . . . .	—	100	2,132	8,338	—	4	9	50	4	20	2	6	—	—
Neuenburg . . . . .	1,664	2,624	3,760	7,604	27	40	33	70	12	17	4	6	—	—
Oltén . . . . .	—	—	—	690	—	—	—	5	—	—	—	1	—	—
St. Gallen . . . . .	390	1,208	4,422	10,952	6	17	34	112	10	22	1	6	—	—
Schaffhausen . . . . .	—	—	618	2,878	—	—	8	30	2	4	—	1	—	—
Schwyz . . . . .	—	—	1,900	1,900	—	—	3	3	1	1	—	—	—	—
Thun . . . . .	—	—	2,727	2,727	—	—	18	18	3	3	4	4	—	—
Vivis . . . . .	766	1,405	2,744	3,406	7	16	30	38	8	10	6	8	—	—
Winterthur . . . . .	371	912	6,747	6,997	4	12	48	53	18	18	2	5	—	—
Zürich . . . . .	6,176	40,044	4,364	12,355	168	573	135	749	50	111	6	27	16	16
Erstellt im Berichtsjahr	19,945		82,630		422		1081		209		57		187	
Bestand auf Ende 1900		82,986		168,444		1181		3181		405		125		187

Folgende Tabelle zeigt für eine Anzahl Netze das Verhältnis der unterirdischen zu den oberirdischen Adern- respektive Drahtlängen, nach dem Bestande am 31. Dezember 1900.

Netze.	Gesamtdrahtlänge der oberirdischen und der unterirdischen Leitungen. (Tabellen I. und V.)	Gesamtdern- länge der unterirdischen Leitungen. (Tabelle III.)	Gesamtdraht- länge der oberirdischen Leitungen.
	km.	km.	km.
Aarau . . . . .	2,069,105	472,020	1597,085
Baden . . . . .	1,122,480	246,000	876,480
Basel . . . . .	14,596,742	10,581,698	4015,044
Bern . . . . .	12,363,747	8,486,000	3877,747
Biel . . . . .	2,148,225	690,584	1457,641
Burgdorf . . . . .	918,780	277,040	641,690
Chaux-de-Fonds . . . . .	3,890,422	2,932,992	957,490
Chur . . . . .	455,095	48,180	406,915
Davos . . . . .	552,760	358,560	194,200
Genf . . . . .	17,396,295	13,059,201	4337,094
Interlaken . . . . .	597,899	93,448	504,451
Kreuzlingen . . . . .	367,330	95,820	271,510
Lausanne . . . . .	8,322,710	4,745,620	3577,190
Lugano . . . . .	1,937,012	1,556,522	380,490
Luzern . . . . .	4,951,894	2,421,616	2530,278
Montreux . . . . .	3,133,173	2,518,036	615,137
Neuenburg . . . . .	2,650,495	1,342,774	1307,721
Olten . . . . .	863,145	276,000	587,145
St. Gallen . . . . .	5,928,280	3,650,422	2277,858
Schaffhausen . . . . .	1,546,010	592,860	953,150
Schwyz . . . . .	363,426	190,800	172,626
Thun . . . . .	1,117,405	391,492	725,913
Vevey . . . . .	1,759,890	1,041,306	718,084
Winterthur . . . . .	4,969,815	2,524,334	2444,981
Zürich . . . . .	34,780,480	29,341,644	5438,786

## 5. Starkstromanlagen.

Im Berichtsjahre wurden 142 Starkstromvorlagen (gegen 143 im Vorjahre) eingereicht und erledigt, nämlich für

- 87 Neuanlagen (32 selbständige Anlagen),
- 50 Erweiterungen und
- 5 Umänderungen.

Die Neuanlagen umfassen :

- 32 Beleuchtungsanlagen (18 mit Gleich-, 14 mit Wechselstrom),
- 7 Anlagen für Kraftübertragung (2 mit Gleich-, 5 mit Drehstrom),
- 42 Anlagen für Kraftübertragung und Beleuchtung (3 mit Gleich-, 39 mit Wechselstrom),
- 6 Anlagen für elektrische Bahnen (Gleichstrom).

Bezüglich der Arbeitsleistung (bezw. des Konsums) zerfallen die Neuanlagen in :

69 Anlagen von	1 bis 100 KW.	mit	2,300 KW.
15     "     "	100   " 1000   "	"     "	1,816   "
3     "     "	mehr als 1000	"     "	7,650   "
Gesamt			<u>11,766 KW.</u>

Hiervon sind neu erstellt 9424 KW. und bestehenden, bezw. im Bau begriffenen, Centralen entnommen 2342 KW.

Für elektrische Bahnen wurden die Pläne für folgende Linienstrecken eingereicht und behandelt :

Elektrische Straßenbahn Schaffhausen-Neuhausen	Gleichstrom
Zürcher Straßenbahnen :	"
Umbau der Pferdebahnlilien,	"
Verlängerung an der Badenerstraße,	"
Neue Linien in Zürich II.	"
Elektrische Bahn Châtel-St. Denis-Palézieux	"
Elektrische Bahn Châtel-St. Denis-Bulle-Montbovon	"
(Teilstück)	"
Tramway Neuchâtel-Peseux-Corcelles-Valangin	"
Compagnie genevoise de tramways électriques,	"
Genève :	"
Linie Parc Plantamour-Théâtre.	"
" Place des Eaux-Vives-Boulevard des Tranchées-	"
Place Champel-Rond Point de Plainpalais.	"
" Place Belair-Place du Bourg de Four-Rue d'Italie.	"
" Sécheron-Versoix.	"

Die bedeutendsten im Berichtsjahre erstellten Anlagen sind diejenigen der

Société des usines hydro-électriques de Montbovon (voller Ausbau) . . . . .	2750 KW.
Administration des Eaux et Forêts du Canton de Fribourg (Thusy-Hauterive) . . . . .	3300 "
Elektrizitätswerk Hubel, St. Gallen . . . . .	1600 "

Es wurden im ganzen 78 Starkstromanlagen mit 101 Inspektionen kontrolliert und zwar hauptsächlich die Kreuzungen mit Hochspannungs- und Kontaktleitungen elektrischer Bahnen.

## 6. Apparate.

Auf Ende 1900 standen folgende Telegraphenapparate im Betriebe:

953 Morseapparate für Arbeitsstrombetrieb (Vermehrung 8),
925 " " Ruhestrombetrieb (Verminderung 21),
5 Klopfer,
65 Hughes (Vermehrung 5),
1 Baudot-Zweifachapparat,
249 Relais,
30 Telephonstationen an Stelle von Telegraphenapparaten.

Die Zahl der Ruhestromleitungen beträgt auf Jahresende 105.

Im Berichtsjahre erhielt das Bureau Lausanne einen Hughesapparat, der, je nach Bedürfnis, zum Betriebe der Leitungen Lausanne-Bern oder Lausanne-Genf dient. Zur Bewältigung des während der Fremdensaison sehr großen Verkehrs zwischen St. Moritz-Bad und Chur ist auch zwischen diesen Bureaux für die Sommermonate der Hughesbetrieb eingeführt worden.

Die ziemlich erhebliche Verminderung im Bestande der Morseapparate für Ruhestrombetrieb, rührt von der Aufhebung, bezw. Umwandlung in Gemeindetelephonstationen, einer Anzahl Telegraphenbureaux her.

Zum Telegraphenbetriebe wurden im ganzen 25,111 Zinkkohlen-, 2841 Callaud- und 809 Barbierelemente, sowie 5 Accumulatorenbatterien von je 50 Elementen verwendet.

Die Telephonnetze zählen 41,801 Stationen (Vermehrung 2,937) und 1008 Umschalter auf den Central- und Umschaltstationen (Vermehrung 51).

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

	1900	1899
Morseapparate . . . . .	172	156
Hughesapparate . . . . .	19	12
Relais . . . . .	26	10
Telephonstationen . . . . .	4829	5371
Umschalter für Centralstationen . . . . .	160	245
Separatglocken (Wecker) . . . . .	2424	2515

Zu den außerhalb der eigentlichen Telephonnetze gelegenen unabhängigen Verbindungen ist im verflossenen Jahre ein weiteres Abonnement mit 3 Stationen hinzugekommen, so daß sich der Bestand pro 31. Dezember 1900 auf 4 Verbindungen mit zusammen 10 Stationen stellt.

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

	1900.	1899.	Ver- mehrung.	Ver- minderung.
Wechselgestell . . . . .	4117	6078	—	1961
Induktor . . . . .	3011	2149	862	—
Glocke . . . . .	1966	1394	572	—
Mikrophon . . . . .	5781	5037	744	—
Telephon . . . . .	3164	2877	287	—
Batterie . . . . .	2932	2235	697	—
Blitzplatten u. Sicherung.	6324	3787	2537	—
Verschiedenes . . . . .	2223	1394	829	—

Ein wesentlicher Bruchteil der unter „Blitzplatten und Sicherungen“ angegebenen Zahl von Störungen entfällt auf die zum Schutze gegen Starkstrom bestimmten Leitungs- und Apparatensicherungen.

Von den oben angeführten Apparatenstörungen waren vom Blitze verursacht:

Störungen der	1900.	1899.	Ver- mehrung.	Ver- minderung.
Blitzplatten . . . . .	3577	2010	1567	—
Apparate der Centralsta- tionen . . . . .	151	103	48	—
Abonnenstationen . . . . .	52	94	—	42

Außerordentliche Blitzschäden sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen.

## 7. Bureaux.

Im Jahre 1900 wurden 4 Staats-, 4 Privat- und 1 Eisenbahn-Telegraphenbureau, somit 9 neue Bureaux, gegenüber 8 im Vorjahre eröffnet. Überdies wurden 28 mit dem Telegraphen-netze in Verbindung stehende Gemeindetelephonstationen, also 25 weniger als im Vorjahre, und 1 neues Aufgabebureau errichtet. 8 Telegraphenbureaux (inkl. 1 Sommerbureau), 8 als Telegraphenbureaux dienende Telephonstationen, sowie 1 Aufgabebureau wurden aufgehoben. 31 Telegraphenbureaux wurden in Gemeindetelephonstationen, 1 Bahnbureau und 1 Gemeindetelephonstation in Staatstelegraphenbureaux umgewandelt.

Diese im Vergleich zu anderen Jahren vermehrte Zahl von Bureau-Aufhebungen, resp. Umwandlungen, stützt sich auf Art. 4 der Verordnung betr. Errichtung von Telegraphenbureaux, vom 18. November 1898, wonach Telegraphenbureaux, deren Nützlichkeit oder Ertragsfähigkeit mit Grund bestritten werden kann, wieder aufgehoben oder eventuell in Gemeindetelephonstationen umgewandelt werden können. In weiterer Ausführung dieser Bestimmungen hat dann der Bundesrat anlässlich eines Specialfalles, unterm 20. April 1900 prinzipiell entschieden, daß der Fortbestand eines gekündeten Telegraphenbureaus, das durchschnittlich nicht ein Telegramm per Tag aufweist, in der Regel nur unter der Bedingung zu bewilligen sei, daß die Gemeinde an die Kosten des Telegraphenbureaus eine jährliche Nachsubvention von Fr. 200 entrichte und das Lokal für das Bureau gratis zur Verfügung stelle.

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

	Bestand Ende 1899.	Ver- mehrung.	Ver- minderung.	Bestand Ende 1900.
Fortwährend geöffnete Staats- und Privat- bureaux . . . .	1940	34	15	1959
Sommerbureaux . .	81	3	1	83
Eisenbahnbureaux .	66	1	1	66
<b>Total der Telegraphen- bureaux . . . .</b>	<b>2087</b>	<b>38</b>	<b>17</b>	<b>2108</b>
Aufgabebureaux . .	78	1	1	78
	<b>2165</b>	<b>39</b>	<b>18</b>	<b>2186</b>

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

Mit ununterbrochenem Dienst . . . . .	5
Mit verlängertem Tagdienst . . . . .	10
Mit vollem Tagdienst . . . . .	146
Mit beschränktem Tagdienst . . . . .	1947
	2108

### 8. Personal.

Im Laufe des Berichtsjahres sind im Personalbestand der Telegraphenverwaltung folgende Mutationen eingetreten:

	Freiwillige Rücktritte.	Abberufungen (resp. Demission auf Einladung der Ver- waltung hin).	Todes- fälle.
Centralverwaltung . . . . .	1	—	1
Bureaux I. und II. Klasse . . . . .	3	3	6
Bureaux III. Klasse . . . . .	123	—	30
Telephonnetze I. u. II. Klasse . . . . .	41	1	1
Bedienstete . . . . .	—	2	5
	168	6	43

Es stand zur Verfügung der Verwaltung:

	Ende 1899	Ende 1900	
an definitivem Personal . . . . .	3363	3430	+ 67
an provisorischem Personal . . . . .	351	332	— 19
Total	3714	3762	+ 48

Dieses Personal setzt sich folgendermaßen zusammen:

#### I. Centralverwaltung.

Beamte . . . . .	78
Bureaudiener . . . . .	2
	Total 80

(Ende 1899: 69 = Vermehrung 11.)

## II. Kreisverwaltungen.

### I. Telegraph.

#### a. Kreisinspektionen.

Inspektoren und Adjunkte . . . . .	13
(Ende 1899 ebenfalls 13.)	

#### b. Bureaux I. und II. Klasse.

Bureauchefs . . . . .	55	
Dienstchefs . . . . .	20	
Telegraphisten	{ männlich . . . . . 299 weiblich . . . . . 44	
Boten . . . . .		140
Total		<u>558</u>

(Ende 1899: 568 = Verminderung 10.)

#### c. Bureaux III. Klasse.

Bedient durch		
Postbeamte	{ männlich . . . . . 680 weiblich . . . . . 311	
Privatbeamte	{ männlich . . . . . 632 weiblich . . . . . 361	
Bahnbeamte . . . . .	66	
Total		<u>2050</u>

(Ende 1899: 2029 = Vermehrung 21.)

Von den Inhabern der Telegraphenbureaux III. Klasse besorgten 241 Post- und 172 Privat-Beamte gleichzeitig auch den Dienst als Telephonisten von Centralstationen III. Klasse und Umschaltstationen.

#### d. Aufgabebureaux.

Bedient durch		
Postbeamte . . . . .	14	
Privatbeamte . . . . .	1	
Bahnbeamte . . . . .	67	
Total		<u>82</u>

(Ende 1899 ebenfalls 82.)

## 2. Telephon.

### a. Centralstationen I. und II. Klasse.

Telephonchefs I. Klasse . . . . .	13
Gehülfen . . . . .	71
Ausläufer . . . . .	2
Telephonistinnen . . . . .	445
Total	<u>531</u>

(Ende 1899: 496 = Vermehrung 35.)

Die Zahl der Telegraphenbeamten, welche gleichzeitig Telephonnetze überwachen, beläuft sich auf 40; dieselben sind nur in ihrer Eigenschaft als Bureauvorstände oder Telegraphisten aufgeführt und erscheinen somit nicht unter dem Telephonpersonal, obwohl der Telephondienst sie vorzugsweise in Anspruch nimmt.

### b. Centralstationen III. Klasse.

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch	
Postbeamte . . . . .	7
Privatbeamte . . . . .	4
Total	<u>11</u>

(Ende 1899: 13 = Verminderung 2.)

### c. Umschaltstationen.

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch	
Postbeamte . . . . .	39
Privatbeamte . . . . .	66
Total	<u>105</u>

(Ende 1899: 93 = Vermehrung 12.)

## III. Provisorisches Personal.

Im Berichtsjahre wurden keine Lehrlinge aufgenommen, da das vorhandene provisorische Personal für etwaigen Ersatz, respektive Vermehrung, genügte.

Von den 42 Lehrlingen, die im Frühjahr 1900 ihre 1 $\frac{1}{2}$  jährige Lehrzeit vollendet hatten, sind infolge der vom 30. April bis 3. Mai stattgehabten Schlußprüfungen 38 patentiert worden.



und Verbesserungen ab, die bis jetzt noch kein befriedigendes Resultat geliefert haben.

Ferner wurden für den schweizerisch-deutschen Telephonverkehr folgende neue Verbindungen eröffnet:

Basel-St. Ludwig, den 31. Juli (früher auf der Leitung Basel-Mülhausen eingeschaltet);

Basel-Straßburg, den 18. Oktober;

Stein (Aargau)-Säckingen, den 1. November.

Vereinbart wurde die Erstellung von Telephonverbindungen zwischen Schaffhausen und Jestetten und zwischen Groß-Laufenburg und Klein-Laufenburg, deren Eröffnung im Jahre 1901 stattfinden wird.

Für den Telephonverkehr mit Württemberg wird zu den beiden bestehenden Verbindungen Basel-Stuttgart und St. Gallen-Bregenz-Lindau-Friedrichshafen nächstens noch eine dritte über Konstanz-Tuttlingen-Ravensburg hinzukommen. Um die Gesprächstaxen für diese drei Verbindungen gleich zu stellen, wurde die bisherige Taxe von Fr. 1. 50 für ein Gespräch via St. Gallen-Bregenz auf Fr. 1. 25 ermäßigt, indem die Taxanteile der württembergischen und der schweizerischen Verwaltung je von 50 Ct. auf 37 $\frac{1}{2}$  Ct. herabgesetzt wurden.

Der neue Telephonvertrag mit Frankreich, vom 3. Februar 1899, ist auf 1. April 1900 in Kraft getreten. Für den schweizerisch-französischen Gesprächsverkehr wurden im Berichtsjahre folgende neue Verbindungen eröffnet:

Genève-Lyon, den 1. April;

„ -Annemasse, den 15. August;

Basel-Belfort, den 15. August.

Ferner wurde die Erstellung einer Verbindung Vallorbe-Pontarlier vereinbart, deren Eröffnung im Frühjahr 1901 stattfinden wird.

Die dem Verkehr mit dem liechtensteinischen Telephonnetz dienende Verbindung Buchs (St. Gallen)-Vaduz wurde am 15. März dem Betrieb übergeben.

Endlich ist zu erwähnen, daß infolge Verwendung des Baudot-Apparates für die direkte telegraphische Korrespondenz zwischen Wien und Paris einer der drei Transitdrähte (Nr. 33) verfügbar geworden war und daher zur Erstellung zweier direkter Telegraphenleitungen, Zürich-London und Zürich-Wien, verwendet werden konnte, deren Betrieb am 8. Januar 1900 eröffnet wurde. Immerhin sollen diese beiden Leitungen in Störungsfällen als

Reserve für den Transitverkehr dienen und es müssen dieselben daher, wenn dieser Fall eintritt, dem Lokalverkehr des Platzes Zürich entzogen werden, was bisher jedoch keine fühlbaren Nachteile mit sich brachte.

Nachdem die Telephonverbindungen Zürich-Lugano und Luzern-Bellenz am 23. Oktober 1900 dem Betrieb übergeben worden waren, ermangelten wir nicht, bei der italienischen Verwaltung neuerdings die Erstellung der längst projektierten Verbindung Lugano-Mailand anzuregen. Es steht zu erwarten, daß diese Angelegenheit im Jahre 1901 zu gutem Ende geführt werden könne.

Dem Berichte des internationalen Bureaus der Telegraphenverwaltungen über seine Geschäftsführung im Jahre 1900, welcher zur Verfügung der Bundesversammlung steht, entnehmen wir folgende Angaben:

Die Ausgaben des Bureaus belaufen sich auf Fr. 106,465. 43, die Einnahmen auf Fr. 28,975. 43, so daß den Verwaltungen ein Ausfall von Fr. 77,490 zu decken bleibt, an welchen die Schweiz Fr. 1350 beizutragen hat.

Die Zahl der dem Telegraphenvertrage von St. Petersburg beigetretenen Staaten ist unverändert geblieben; sie beträgt 46, wie im Vorjahre. Durch den Beitritt der Deutsch-Atlantischen Telegraphengesellschaft ist die Zahl der dem Vertrage beigetretenen Privatgesellschaften von 15 auf 16 gestiegen. Daneben bestehen noch eine Anzahl Gesellschaften, welche zwar dem Vertrag nicht förmlich beigetreten sind, sich jedoch im allgemeinen an die Bestimmungen des internationalen Dienstreglementes halten und mit dem internationalen Bureau in regelmäßiger Korrespondenz stehen.

## 10. Telegraphischer und telephonischer Verkehr.

Wie in frühern Jahren folgen hiernach:

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

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

Tabelle VII.

## Vergleichende Übersicht der Telegrammzahlen pro 1899 und 1900.

Monat.	Beförderte interne Telegramme.		Beförderte und empfangene interna- tionale Telegramme.		Transittelegramme.		Total.	
	1899.	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.
Januar . . .	98,053	94,579	114,398	115,802	53,387	54,396	265,838	264,777
Februar . . .	94,488	90,169	104,138	105,912	49,726	47,480	248,352	243,561
März . . .	110,038	107,755	121,631	121,986	56,105	57,982	287,774	287,723
April . . .	117,219	115,450	124,124	119,240	49,650	55,194	290,993	289,884
Mai . . .	134,594	127,743	131,498	132,857	49,617	56,333	315,709	316,933
Juni . . .	143,860	136,864	137,454	136,670	47,623	56,194	328,937	329,728
Juli . . .	183,404	176,931	170,015	178,380	46,222	56,084	399,641	411,395
August . . .	237,810	210,302	226,997	222,674	48,432	59,243	513,239	492,219
September . .	180,608	166,780	176,545	172,759	50,617	60,630	407,770	400,169
Oktober . . .	151,709	150,455	147,668	151,476	56,929	64,358	356,306	366,289
November . .	108,495	104,660	126,356	123,886	52,252	57,147	287,103	285,693
Dezember . .	100,716	96,286	117,206	112,729	49,514	52,776	267,436	261,791
Total	1,660,994	1,577,974	1,698,030	1,694,371	610,074	677,817	3,969,098	3,950,162
Vermehrung .	—	—	—	—	—	67,743	—	—
Verminderung	—	83,020 5 %	—	3,659 0,21 %	—	—	—	18,936 0,48 %
						11,10 %		

	Total der Telegramme im Jahre 1900.	Durch- schnitt per Tag.
Zürich . . . . .	628,808	1723
Basel . . . . .	419,566	1149
Genf . . . . .	341,834	936
Bern . . . . .	197,884	542
Luzern . . . . .	158,694	435
Lausanne . . . . .	126,833	347
St. Gallen . . . . .	118,782	325
Winterthur . . . . .	117,371	322
Lugano . . . . .	62,615	171
Neuenburg . . . . .	52,290	143
Chaux-de-Fonds . . . . .	51,155	140
St. Moritz, Graubünden (Dorf und Bad)	50,240	138
Interlaken . . . . .	46,032	126
Chur . . . . .	44,791	123
Montreux . . . . .	44,473	122
Biel . . . . .	40,565	111
Davos-Platz . . . . .	39,750	109
Vivis . . . . .	33,967	93
Schaffhausen . . . . .	31,699	87
Freiburg . . . . .	29,846	82
Rorschach . . . . .	28,246	77
Bellenz . . . . .	27,866	76
Baden . . . . .	23,958	66
Thun . . . . .	23,808	65
Solothurn . . . . .	22,568	62
Aarau . . . . .	22,383	61
Locarno . . . . .	20,374	56
Chiasso . . . . .	19,428	53
Brig . . . . .	18,897	52

Überdies finden sich:

8 Ortschaften mit 41—50 Telegrammen per Tag,		
11	"	31—40
34	"	21—30
58	"	11—20
900	"	1—10
964	"	weniger als 1 Telegramm per Tag.

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

Länder.	Ausgang.		Eingang.		Total der ausgewechselten Telegramme.	
	1899.	1900.	1899.	1900.	1899.	1900.
<b>Europa.</b>						
Deutschland . . . . .	281,641	285,955	268,455	272,930	550,096	558,885
Frankreich . . . . .	231,340	237,206	248,156	254,990	479,496	492,196
Italien . . . . .	99,771	100,307	99,779	99,213	199,550	199,520
Österreich . . . . .	65,028	63,151	66,665	60,488	131,693	123,639
England . . . . .	55,558	51,127	68,299	66,636	123,857	117,763
Rußland . . . . .	19,319	19,494	20,984	20,952	40,303	40,446
Belgien . . . . .	22,554	19,371	22,684	17,958	45,238	37,329
Niederlande . . . . .	10,468	9,789	10,943	8,966	21,411	18,755
Spanien . . . . .	8,241	7,771	7,754	7,230	15,995	15,001
Rumänien, Serbien, Bosnien, Herzegowina, Montenegro . . . . .	5,172	5,657	6,319	6,210	11,491	11,867
Schweden . . . . .	2,021	1,794	2,075	1,836	4,096	3,630
Europäische Türkei . . . . .	1,114	1,338	1,098	1,245	2,212	2,583
Dänemark . . . . .	1,266	1,268	1,263	1,242	2,529	2,510
Portugal . . . . .	759	1,233	995	1,149	1,754	2,382
Norwegen . . . . .	982	930	1,122	1,033	2,104	2,013
Bulgarien . . . . .	697	725	726	698	1,423	1,423
Griechenland . . . . .	818	686	846	704	1,664	1,390
Luxemburg . . . . .	603	575	551	615	1,154	1,190
Gibraltar und Malta . . . . .	202	228	97	127	299	355
<b>Amerika.</b>						
Nordamerika . . . . .	15,854	15,438	19,407	18,679	35,261	34,117
Südamerika . . . . .	517	747	739	953	1,256	1,700
Centralamerika . . . . .	177	110	141	123	318	233
<b>Asien.</b>						
Britisch Indien . . . . .	2,270	2,236	2,446	2,585	4,716	4,821
Asiatische Türkei . . . . .	1,119	1,207	1,312	1,320	2,431	2,527
China . . . . .	900	963	1,291	1,338	2,191	2,301
Japan . . . . .	842	967	1,171	1,205	2,013	2,172
Übrige Länder . . . . .	298	333	394	443	692	776
<b>Afrika.</b>						
Ägypten . . . . .	3,010	2,642	3,965	4,063	6,975	6,705
Algier und Tunis . . . . .	2,061	2,083	2,412	2,670	4,473	4,753
Übrige Länder . . . . .	205	273	239	306	444	579
<b>Oceanien.</b>						
Philippinen . . . . .	90	117	187	201	277	318
Niederländisch Indien . . . . .	146	124	157	136	303	260
Australien und Neuseeland . . . . .	122	96	193	136	315	232
<b>Total</b>	<b>835,165</b>	<b>835,941</b>	<b>862,865</b>	<b>858,430</b>	<b>1,698,030</b>	<b>1,694,371</b>

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

	Interne.		Internationale.	
	1899.	1900.	1899.	1900.
Staatstelegramme . . .	1,40	1,63	0,10	0,22
Börsennachrichten . . .	2,91	2,53	8,81	8,00
Handelstelegramme . . .	31,32	31,15	47,79	46,71
Privatangelegenheiten . . .	63,53	63,92	42,69	44,51
Zeitungsnachrichten . . .	0,84	0,77	0,52	0,56
	100,00	100,00	100,00	100,00

Die in dieser Auscheidung nicht inbegriffenen Diensttelegramme erreichen die Zahl von 160,247, wovon 55,84 % auf den Post- und 44,16 % auf den Telegraphendienst fallen.

Die Klassifikation nach der Art der Telegramme ergibt folgendes Prozentverhältnis:

	Interne.		Internationale.	
	1899.	1900.	1899.	1900.
Ohne besondere Angaben . . .	79,61	79,87	93,17	92,81
Mit bezahlter Antwort . . .	8,73	8,30	3,53	3,75
Bezahlte Antworten . . .	8,16	7,93	2,58	2,82
Mit „Expressen bezahlt“ . . .	1,84	1,74	0,11	0,11
Mit „Expressen“ . . .	0,49	0,46	0,07	0,07
Rekommandierte . . .	0,02	0,01	—	—
Kollationierte . . .	—	—	0,01	0,01
Chiffrierte . . .	0,02	—	0,01	0,02
Mit Empfangsanzeige . . .	0,01	0,02	0,02	0,03
Nachzusendende . . .	0,33	0,35	0,12	0,08
Mit mehreren Adressen . . .	0,35	0,41	0,30	0,24
Per Post zu bestellende . . .	0,11	0,09	0,05	0,03
Offene Zustellung . . .	—	0,01	0,01	0,01
Während der Nachtzeit zu bestellende . . .	0,10	0,10	—	—
Mit mehreren Angaben . . .	0,23	0,21	0,02	0,02
	100,00	100,00	100,00	100,00

Die Klassifikation nach der Wortzahl ergibt folgendes Prozentverhältnis:

Wortzahl.	Interne.		Internationale.	
	1899.	1900.	1899.	1900.
3	0,06	0,07	1,47	2,08
4	0,95	0,90	3,04	3,10
5	1,87	1,88	4,86	4,93
6	4,52	4,48	6,08	5,04
7	5,41	5,39	7,42	6,87
8	10,08	10,11	8,36	7,94
9	8,70	8,57	8,51	8,20
10	13,08	12,79	10,24	9,90
11	7,29	7,41	7,81	7,69
12	8,78	8,96	6,87	7,14
13	5,59	5,85	5,66	5,47
14	6,02	6,02	4,97	4,88
15	3,88	4,00	4,06	4,24
16	4,44	4,58	3,26	3,46
17	2,89	3,00	2,81	2,70
18	3,00	3,08	2,89	2,84
19	1,98	1,99	1,94	1,99
20	2,15	2,11	1,70	1,66
21—30	7,18	7,22	6,63	7,02
über 30	2,88	2,69	2,48	2,45
	100,00	100,00	100,00	100,00
Durchschnittswortzahl	13,89	13,88	12,45	12,49

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

Interne abgehende Telegramme . .	1,577,974	
„ ankommende Telegramme . .	1,584,815	
		3,162,789
Internationale abgehende Telegramme	835,941	
„ ankommende Telegramme	858,430	
		1,694,371
Übertrag		4,857,160

	Übertrag	4,857,160
Amtliche abgehende Telegramme . . . . .	160,247	
„ ankommende Telegramme. . . . .	147,086	
		<u>307,333</u>
		5,164,493
Interne übertelegraphierte . . . . .		4,977,684
Internationale Transitlegramme (Auswechslungs- verkehr) . . . . .		<u>3,737,950</u>
	Total der Telegramme	<u>13,880,127</u>

	Anzahl der			Durchschnitt per Beamten und per Tag
	Bureaux.	Telegramme.	Arbeitstage.	
Bureaux I. Klasse	15	9,144,403	113,018	80,9
„ II. „	41	1,512,809	38,483	39,3
„ III. „	2052	3,222,915	742,209	4,3
	<u>2108</u>	<u>13,880,127</u>	<u>893,710</u>	<u>15,5</u>

Der Durchschnitt per Arbeitstag ist somit gegenüber dem Vorjahre auf den Bureaux I. Klasse um 4,3, auf den Bureaux II. Klasse um 3,4 und auf den Bureaux III. Klasse um 0,2 gesunken.

Die der Verwaltung wegen Verlust, Verspätung oder Verstümmelung von Telegrammen zugegangenen Reklamationen erreichen die Zahl von 1375, wovon 434 durch die Centralverwaltung und 941 durch die Kreisinspektionen erledigt wurden.

Davon fallen auf den internen Verkehr 377, von denen 117 als unbegründet abgelehnt wurden, während 258 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. 148. 35.

Auf den internationalen Verkehr fallen 962 Reklamationen, wovon sich 770 als begründet erwiesen, während 155 abgelehnt wurden. 37 Fälle blieben auf Jahresende unerledigt.

Im Transitverkehr betrug die Zahl der Reklamationen 36, wovon 31 anerkannt und 4 abgelehnt wurden, während 1 auf Jahresende unerledigt blieb.

In 675 den internationalen und den Transitverkehr betreffenden Fällen fanden Taxrückerstattungen im Betrage von Fr. 19,755. 40 statt, an welchem sich die Schweiz mit Fr. 18,804

05 Cts. zu beteiligen hatte. Diese hohe Anteilssumme der Schweiz erklärt sich daraus, daß darin 506 Fälle von Taxrückerstattungen für Berichtigungstelegramme (taxierte Diensttelegramme) inbegriffen sind, mit einem Gesamtbetrage von Fr. 18,595. 55. Da die Taxen solcher Telegramme, gemäß den Bestimmungen des internationalen Reglements, nicht an das Ausland vergütet werden, so sind dieselben im Rückerstattungsfalle auch ganz von der Schweiz zu tragen. Von den Berichtigungstelegrammen abgesehen, beträgt das Total der auf die Schweiz entfallenden Taxrückerstattungen somit Fr. 208. 50.

Der telephonische Verkehr erzeugt im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

	1899	1900	Ver- mehrung	Ver- minderung
Lokalgespräche . . .	19,320,148	20,878,866	1,558,718	—
Interurbane Gespräche:				
I. 1—50 km. . . . .	3,437,684	3,672,201	234,517	—
II. über 50—100 km. . . . .	628,923	661,133	32,210	—
III. über 100 km. . . . .	134,220	149,518	15,298	—
	4,200,827	4,482,852	282,025	—
Internationale Gespräche:				
Ausgang . . . . .	17,547	28,901	11,354	—
Phonogramme . . . . .	3,904	3,878	—	26
Vermittelte Telegramme . . . . .	242,654	232,275	—	10,379
Total aller Vermittlungen . . . . .	23,785,080	25,626,772	1,841,692	—

Die Vermehrung beträgt bei den Lokalgesprächen 8,06 % und bei den interurbanen Gesprächen (internationaler Verkehr nicht inbegriffen) 6,71 %.

Bei den Phonogrammen zeigt sich eine Verminderung von 0,66 % und bei den Telegrammvermittlungen eine Verminderung von 4,27 %.

Von den interurbanen Gesprächen fallen 81,92 % in die erste, 14,75 % in die zweite und 3,33 % in die dritte Zone.

Gegenüber dem Vorjahre haben die Gespräche in der ersten Zone um 6,82 %, in der zweiten um 5,12 % und in der dritten um 11,39 % zugenommen.

Der in obigen Zahlen inbegriffene Gesprächsverkehr der ausschließlich für den öffentlichen Dienst errichteten 56 Sprechstationen betrug im Jahre 1900:

Lokalgespräche . . . . .	153,888
Interurbane Gespräche . . . . .	80,920

Im ganzen 234,808

oder durchschnittlich per Sprechstation 4193 Gespräche.

Die durchschnittliche Zahl der Lokalgespräche, nach der Gesamtzahl der mit einer Centralstation verbundenen Abonnenten berechnet, beträgt 555, gegenüber 553 im Vorjahre. Die durchschnittliche Gesprächszahl überhaupt (die interurbanen und internationalen Gespräche eingerechnet) stellt sich per Abonnent auf 675. Von den wichtigsten Netzen weisen die höchsten durchschnittlichen Gesprächszahlen des Jahres auf: Zürich 911, Basel 887, Montreux 875, St. Gallen 782, Luzern 777, Lausanne 776, Solothurn 741, Bern 739, Schaffhausen 733, Genf 731, Biel 707, Davos-Platz 703, Chaux-de-Fonds 697, Baden 686, Winterthur 685, Aarau 659, Interlaken 640, Uster 637, Delsberg 595, Vevey 590, St. Moritz-Dorf 587, Zug 583, Neuenburg 563, Freiburg 557.

Als Maximalziffern jährlicher Gesprächszahlen einzelner Abonnenten verdienen Erwähnung:

Bern, schweizerische Depeschagentur mit 4 Anschlüssen an die Centralstation (meist interurbane)	26,327
Basel, Güterexpedition der S. C. B. (ausschließlich lokale)	15,711
Zürich, schweizerische Kreditanstalt (mit 6 Abonnements)	15,362
St. Gallen, Hirschfeld & Cie. (mit 3 Abonnements)	13,805
Winterthur, Gebrüder Sulzer (2 Abonnements)	13,696
Luzern, Hotel National (3 Abonnements)	11,777
Genf, Société industrielle de la ville de Genève (mit 10 Anschlüssen, meistens lokale)	9,832

Als Minimalzahlen des jährlichen Gesprächsverkehrs in grössern Netzen sind zu verzeichnen: Basel 4, Zürich 5, Genf 10, Luzern 10, Montreux 11, Bern 29, Lausanne 32, St. Gallen 41. Es betrifft dies in der Regel Abonnentenstationen, die aus geschäftlichen Rücksichten mehr zur Bequemlichkeit der Kundschaft als aus Bedürfnis des Abonnenten selbst eingerichtet wurden, und welche daher weit mehr eingehende als ausgehende Gespräche aufweisen. Über die ersteren sind keine Daten beizubringen.

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

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total, sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Aadorf-Elgg . . . . .	6,055	7,416	8,131	15,547	21,602
Anraue . . . . .	191,130	59,421	57,930	117,351	308,481
Aarberg . . . . .	19,974	11,364	12,941	24,305	44,279
Aarburg . . . . .	10,760	8,462	9,705	18,167	28,927
Adelboden . . . . .	335	2,624	1,952	4,576	4,911
Adliswil . . . . .	4,104	7,473	10,551	18,024	22,128
Äschi (16. VII. 1900)	461	1,616	1,037	2,653	3,114
Affoltern a/Albis . . . . .	11,273	14,195	15,051	29,246	40,519
Aigle . . . . .	18,696	15,858	17,930	33,788	52,484
Altdorf . . . . .	16,002	8,877	7,223	16,100	32,102
Altstätten (St. Gallen)	8,373	10,337	9,930	20,267	28,640
Amriswil . . . . .	7,233	10,533	9,331	19,864	27,097
Amsteg-Sälenen (3. II. 1900) . . . . .	361	1,176	907	2,083	2,444
Andelfingen . . . . .	7,994	8,200	8,526	16,726	24,720
Andermatt (5. IX. 1900) . . . . .	79	525	359	884	963
Appenzell . . . . .	12,110	8,881	7,020	15,901	28,011
Arbon . . . . .	11,214	19,090	17,256	36,346	47,560
Ardon . . . . .	363	1,649	1,008	2,657	3,020
Arosa . . . . .	17,493	6,582	4,234	10,816	28,309
Arth . . . . .	13,335	11,008	9,060	20,068	33,403
Au (St. Gallen) . . . . .	7,711	12,476	8,935	21,411	29,122
Aubonne . . . . .	8,813	10,484	11,082	21,566	30,379
Avenches . . . . .	8,487	8,825	19,068	27,893	36,380
Azmoos . . . . .	3,116	3,497	3,234	6,731	9,847
Baden . . . . .	122,506	47,667	43,451	91,118	213,624
Balsthal . . . . .	11,807	9,778	9,374	19,152	30,959
Balterswil . . . . .	5,623	4,663	4,643	9,306	14,929
Bäretswil . . . . .	1,831	2,578	2,632	5,210	7,041
Basel . . . . .	2,917,314	164,815	169,861	334,676	3,251,990
Bassecourt . . . . .	2,979	4,346	3,658	8,004	10,983
Bätterkinden . . . . .	5,058	5,276	5,224	10,500	15,558
Bauma . . . . .	1,352	4,044	3,429	7,473	8,825
Bazenheid . . . . .	6,004	5,487	3,965	9,452	15,456
Beckenried . . . . .	1,845	3,927	2,952	6,879	8,724
Bellenz . . . . .	4,040	4,448	4,757	9,205	13,245
Bern . . . . .	1,377,705	215,616	178,986	394,602	1,772,307

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Bex . . . . .	19,591	12,365	9,711	22,076	41,667
Biel . . . . .	353,177	77,206	65,574	142,780	495,957
Bière . . . . .	1,798	3,930	4,255	8,185	9,983
Bischofszell . . . . .	5,874	10,463	9,065	19,528	25,402
Boudry . . . . .	3,961	7,076	6,577	13,653	17,614
Bremgarten(Aargau)	8,823	10,011	9,677	19,688	28,511
Brenets, les . . . . .	4,676	4,059	3,519	7,578	12,254
Brienz . . . . .	2,193	3,864	3,607	7,471	9,664
Brig . . . . .	4,207	4,372	2,082	6,454	10,661
Brugg . . . . .	36,045	21,900	18,478	40,378	76,423
Brunnen (I. VI. 1900)	3,923	5,628	6,580	12,208	16,131
Bubikon . . . . .	2,216	2,989	2,469	5,458	7,674
Buchs (St. Gallen)	22,827	14,526	12,625	27,151	49,978
Bülach . . . . .	13,052	11,905	11,367	23,272	36,324
Bulle . . . . .	40,337	17,829	15,896	33,725	74,062
Büren a/A. . . . .	8,696	7,926	8,512	16,438	25,134
Burgdorf . . . . .	62,921	31,491	33,233	64,724	127,645
Bütschwil . . . . .	3,940	5,151	4,014	9,165	13,105
Cernier . . . . .	17,889	9,988	11,651	21,639	39,528
Château-d'Oex . . . . .	6,979	3,995	2,833	6,828	13,807
Châtel-St. Denis . . . . .	3,399	5,105	5,949	11,054	14,453
Chaux-de-Fonds . . . . .	511,723	82,744	87,103	169,849	681,572
Chesières . . . . .	502	3,274	2,262	5,536	6,038
Chiasso (I. VI. 1900)	2,086	1,155	736	1,891	3,977
Chur . . . . .	66,875	27,419	31,668	59,087	125,962
Churwalden . . . . .	2,039	3,690	3,220	6,910	8,949
Colombier . . . . .	7,105	11,248	10,303	21,551	28,656
Concise . . . . .	1,598	2,242	2,279	4,521	6,119
Coppet . . . . .	953	8,882	6,911	15,793	16,746
Cossonay . . . . .	23,700	12,595	12,038	24,633	48,333
Couvet . . . . .	2,604	7,498	6,680	14,178	16,782
Cully . . . . .	3,411	6,075	5,709	11,784	15,195
Davos-Platz . . . . .	147,664	12,634	10,381	23,015	170,679
Degersheim . . . . .	957	5,854	5,308	11,162	12,119
Delsberg . . . . .	38,636	19,689	17,411	37,100	75,736
Dielsdorf . . . . .	12,827	9,072	10,157	19,229	32,056
Dießenhofen . . . . .	2,670	6,088	5,231	11,319	13,989
Dietikon . . . . .	7,567	7,854	7,725	15,579	23,146

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Düdingen . . .	2,999	3,728	4,355	8,083	11,082
Dußnang . . .	2,594	3,159	2,953	6,112	8,706
Ebnat-Kappel . . .	8,956	6,047	6,499	12,546	21,502
Echallens . . .	13,333	8,333	7,793	16,126	29,459
Egg (Zürich) . . .	2,574	3,549	2,748	6,297	8,871
Eglisau . . .	5,875	4,819	3,848	8,667	14,542
Einsiedeln . . .	8,594	9,038	7,443	16,481	25,075
Elm (Glarus) . . .	224	973	844	1,817	2,041
Engelberg . . .	1,978	5,056	3,009	8,065	10,043
Engi (Glarus) . . .	1,685	3,305	2,896	6,201	7,886
Entlebuch . . .	6,228	3,753	4,129	7,882	14,110
Erlenbach . . .	6,674	7,038	6,266	13,304	19,978
Ermatingen . . .	2,909	4,261	9,369	13,630	16,539
Erstfeld (24. II. 1900)	134	1,467	985	2,452	2,586
Eschenbach (Luzern)	4,906	3,592	3,900	7,492	12,398
Eschenbach (St.G.)	2,284	3,390	2,771	6,161	8,445
Escholzmatt . . .	3,760	3,292	3,145	6,437	10,197
Estavayer . . .	576	2,888	2,440	5,328	5,904
Fahrwangen . . .	602	3,523	3,027	6,550	7,152
Fideris . . .	993	2,009	1,193	3,202	4,195
Finhaut . . .	661	1,144	848	1,992	2,653
Fiscenthal . . .	2,976	2,919	2,458	5,377	8,353
Flawil . . .	6,872	9,486	9,271	18,757	25,629
Fleurier . . .	14,494	9,782	10,553	20,335	34,829
Flims (25. IX. 1900)	134	229	164	393	527
Fraubrunnen . . .	11,139	9,909	9,887	19,796	30,935
Frauenfeld . . .	56,786	30,025	31,266	61,291	118,077
Freiburg . . .	163,752	44,423	56,708	101,131	264,883
Frick . . .	6,194	4,523	4,521	9,044	15,238
Frutigen . . .	4,404	6,793	5,254	12,047	16,451
Gais . . .	4,133	6,451	6,823	13,274	17,407
Gelterkinden . . .	2,839	4,611	3,755	8,366	11,205
Genf . . .	2,853,840	91,283	91,386	182,669	3,036,509
Gersau (1. I. 1900)	152	2,320	1,665	3,985	4,137
Glarus . . .	87,704	26,994	31,174	58,168	145,872
Goßau (St. Gallen)	15,124	14,152	12,320	26,472	41,596
Goßau (Zürich) . . .	4,042	3,858	3,902	7,760	11,802
Grandson . . .	5,009	5,454	6,794	12,248	17,257

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Granges (Waadt).	2,754	3,358	3,647	7,005	9,759
Grenchen . . . . .	17,975	13,608	13,693	27,301	45,276
Grindelwald . . . . .	1,116	4,721	4,150	8,871	9,987
Grüsch . . . . .	1,545	2,803	2,435	5,238	6,783
Hausen a/Albis . . . . .	2,823	3,727	4,800	8,527	11,350
Heiden . . . . .	8,432	9,849	8,871	18,720	27,152
Herisau . . . . .	71,292	27,237	43,541	70,778	142,070
Herzogenbuchsee . . . . .	14,493	11,587	11,809	23,396	37,889
Hessigkofen . . . . .	1,428	2,016	2,126	4,142	5,570
Hinwil . . . . .	5,174	5,213	5,545	10,758	15,932
Hitzkirch . . . . .	1,790	2,525	1,918	4,443	6,233
Hochdorf . . . . .	2,657	4,176	4,396	8,572	11,229
Hombrechtikon (I. VII. 1900) . . . . .	631	1,472	1,764	3,236	3,867
Horgen . . . . .	26,595	19,302	24,655	43,957	70,552
Huttwil . . . . .	5,677	5,748	6,564	12,312	17,989
Illnau . . . . .	12,226	8,047	8,228	16,275	28,501
Ins . . . . .	6,744	6,690	6,720	13,410	20,154
Interlaken . . . . .	103,080	37,799	36,859	74,658	177,738
Kalchhofen . . . . .	4,964	6,233	6,027	12,260	17,224
Kandersteg (16. VIII. 1900) . . . . .	221	669	486	1,155	1,376
Kerzers . . . . .	5,610	6,611	6,030	12,641	18,251
Klosters . . . . .	151	1,986	1,131	3,117	3,268
Kloten . . . . .	2,857	8,336	7,925	16,261	19,118
Koppigen (10. IV. 1900) . . . . .	562	1,403	1,421	2,824	3,386
Kreuzlingen . . . . .	22,517	14,925	15,358	30,283	52,800
Kußnacht (Schwyz)	3,409	5,173	4,600	9,773	13,182
Lachen . . . . .	1,619	4,714	4,064	8,778	10,397
Langenbruck . . . . .	1,657	2,465	2,912	5,377	7,034
Langenthal . . . . .	64,157	24,968	25,473	50,441	114,598
Langnau (Bern) . . . . .	16,823	12,749	11,151	23,900	40,723
Läufelfingen . . . . .	1,652	2,600	2,556	5,156	6,808
Laufen (Jura) . . . . .	22,463	10,236	10,683	20,919	43,382
Laufenburg . . . . .	2,641	4,160	2,607	6,767	9,408
Laupen . . . . .	28,511	9,567	13,033	22,600	51,111
Lausanne . . . . .	1,119,379	145,066	127,375	272,441	1,391,820

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Lauterbrunnen . . .	6,160	8,234	5,964	14,198	20,358
Lenzburg . . . . .	33,125	18,905	18,601	37,506	70,631
Leysin . . . . .	4,884	7,964	4,055	12,019	16,903
Lichtensteig . . . .	5,858	8,974	7,972	16,946	22,804
Liestal . . . . .	34,360	19,683	20,484	40,167	74,527
Lintthal . . . . .	2,614	3,387	3,055	6,442	9,056
Locarno . . . . .	7,792	3,086	4,109	7,195	14,987
Loele . . . . .	98,629	25,733	22,115	47,848	146,477
Loèche-Ville . . . .	2,454	1,609	1,470	3,079	5,533
Lömmenswil . . . .	1,283	3,011	3,109	6,120	7,403
Lucens (24. IX. 1900)	307	1,143	780	1,923	2,230
Lugano . . . . .	61,518	6,998	4,480	11,478	72,996
Lungern (11. VII. 1900)	731	1,009	586	1,595	2,326
Luzern . . . . .	680,091	114,003	105,168	219,171	899,262
Lyß . . . . .	6,547	7,285	7,780	15,065	21,612
Malleray . . . . .	1,410	4,342	2,946	7,288	8,698
Männedorf . . . . .	3,448	7,961	7,663	15,624	19,072
Marthalen . . . . .	5,889	6,296	4,830	11,126	17,015
Martigny . . . . .	7,894	7,210	7,236	14,446	22,340
Meggen . . . . .	2,651	4,068	3,163	7,231	9,882
Meilen . . . . .	12,391	11,120	12,668	23,788	36,179
Meiringen . . . . .	3,824	4,049	3,267	7,316	11,140
Mendrisio (26. IX. 1900) . . . . .	441	546	465	1,011	1,452
Merligen . . . . .	1,678	3,888	2,948	6,836	8,514
Mézières . . . . .	3,200	3,562	4,354	7,916	11,116
Monthey . . . . .	3,046	5,493	5,221	10,714	13,760
Montreux . . . . .	357,665	65,691	60,298	125,989	483,654
Morges . . . . .	56,924	29,758	36,357	66,115	123,039
Moudon . . . . .	9,573	9,869	10,359	20,228	29,801
Mühlehorn . . . . .	2,691	2,654	2,474	5,128	7,819
Müllheim . . . . .	10,157	6,649	6,798	13,447	23,604
Münsingen . . . . .	5,236	5,961	6,889	12,850	18,086
Münster (Bern) . . .	4,057	6,208	5,209	11,417	15,474
Muotathal . . . . .	1,803	1,096	1,122	2,218	4,021
Murgenthal . . . . .	3,966	5,531	5,313	10,844	14,810
Muri (Aargau) . . . .	8,464	7,505	7,210	14,715	23,179
Murten . . . . .	24,703	15,756	14,662	30,418	55,121

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Näfels-Mollis . . . . .	482	3,346	2,498	5,844	6,326
Nebikon . . . . .	3,822	3,976	5,054	9,030	12,852
Necker . . . . .	2,686	3,828	3,647	7,475	10,161
Neßlau . . . . .	6,199	3,822	3,596	7,418	13,617
Neuenburg . . . . .	320,520	64,773	69,257	134,030	454,550
Neuendorf . . . . .	3,899	2,402	3,900	6,302	10,201
Neuenkirch-Sempach	4,918	3,261	3,499	6,760	11,678
Neuenstadt . . . . .	3,959	7,926	7,135	15,061	19,020
Niederurnen . . . . .	846	4,763	3,732	8,495	9,341
Noiraigue . . . . .	688	3,354	2,544	5,898	6,586
Nyon . . . . .	78,603	28,658	28,488	57,146	135,749
Oberendingen (1. I. 1900) . . . . .	1,353	2,461	2,808	5,269	6,622
Oberriet . . . . .	4,570	5,706	5,302	11,008	15,578
Olten . . . . .	46,010	26,071	28,436	54,507	100,517
Orbe . . . . .	17,923	12,256	8,928	21,184	39,107
Oron . . . . .	2,771	4,814	3,853	8,667	11,438
Payerne . . . . .	20,974	14,981	15,119	30,100	51,074
Pfäffikon . . . . .	12,728	13,487	11,602	25,089	37,817
Pfungen . . . . .	5,934	7,132	7,306	14,438	20,372
Ponts-de-Martel . . . . .	2,293	3,735	4,171	7,906	10,199
Pruntrut . . . . .	63,567	15,233	11,707	26,940	90,507
Ragaz . . . . .	36,207	21,302	16,836	38,138	74,345
Rapperswil . . . . .	16,276	18,461	16,698	35,159	51,435
Rebstein . . . . .	513	5,415	5,746	11,161	11,674
Rehetobel . . . . .	4,092	3,558	3,354	6,912	11,004
Reichenau . . . . .	1,578	3,409	2,025	5,434	7,012
Reigoldswil (19. VII. 1900) . . . . .	511	1,188	777	1,965	2,476
Reinach (Aargau)	35,844	10,843	9,995	20,838	56,682
Rheineck . . . . .	2,836	7,085	5,675	12,760	15,596
Rheinfelden . . . . .	19,265	13,163	13,593	26,756	46,021
Richterswil . . . . .	18,169	15,848	18,089	33,937	52,106
Riggisberg . . . . .	3,509	5,327	5,161	10,488	13,997
Rolle . . . . .	25,019	15,781	11,028	26,809	51,828
Romanshorn . . . . .	14,508	13,422	15,228	28,650	43,158
Romont . . . . .	10,733	10,581	11,051	21,632	32,365
Root . . . . .	2,107	3,609	3,092	6,701	8,808

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Rorschach . . . .	55,831	35,266	41,766	77,032	132,863
Rue . . . . .	2,110	1,949	1,655	3,604	5,714
Rüti (Zürich) . . .	15,083	14,627	13,398	28,025	43,108
St. Aubin (Neuchâtel)	6,447	6,536	5,108	11,644	18,091
St. Beatenberg . . .	2,406	3,671	2,480	6,151	8,557
St. Cergues (28. VIII. 1900) . . . . .	103	984	614	1,598	1,701
Ste. Croix . . . . .	10,936	5,000	4,679	9,679	20,615
St. Gallen . . . . .	831,234	164,559	126,828	291,387	1,122,621
St. Immer . . . . .	40,930	18,305	20,301	38,606	79,536
St. Moritz-Dorf . . .	69,450	13,326	11,085	24,411	93,861
St. Peterzell . . . .	2,666	4,035	3,588	7,623	10,289
St. Ursanne . . . . .	2,799	3,414	2,509	5,923	8,722
Saignelégier . . . .	10,874	6,534	6,287	12,821	23,695
Salvan . . . . .	1,333	1,849	1,390	3,239	4,572
Sarnen . . . . .	12,297	6,548	5,914	12,462	24,759
Saxon . . . . .	2,065	4,291	2,843	7,134	9,199
Schaffhausen . . . .	321,609	46,399	46,139	92,538	414,147
Schleitheim . . . . .	7,220	3,277	3,008	6,285	13,505
Schuls . . . . .	8,207	3,106	2,119	5,225	13,432
Schüpfen . . . . .	4,971	4,068	4,091	8,159	13,130
Schüpfheim . . . . .	11,203	5,164	5,832	10,996	22,199
Schwarzenburg . . .	10,053	6,886	7,764	14,650	24,703
Schwarzenegg (26. V. 1900) . . . . .	751	1,176	882	2,058	2,809
Schwyz . . . . .	13,511	11,253	11,587	22,840	36,351
Seengen (18. V. 1900)	1,287	2,661	2,339	5,000	6,287
Sennwald . . . . .	2,082	2,339	1,573	3,912	5,994
Sentier . . . . .	34,917	7,240	7,544	14,784	49,701
Sépey, le . . . . .	431	2,254	2,446	4,700	5,131
Siebnen . . . . .	930	2,965	2,154	5,119	6,049
Sierre . . . . .	2,608	3,666	2,790	6,456	9,064
Sissach . . . . .	2,075	6,166	5,756	11,922	13,997
Sitten . . . . .	18,214	7,826	6,706	14,532	32,746
Solothurn . . . . .	194,668	49,275	45,949	95,224	289,892
Sonceboz . . . . .	825	3,863	3,060	6,923	7,748
Spiez . . . . .	13,043	11,560	9,388	20,948	33,991
Stäfa . . . . .	5,238	7,866	8,541	16,407	21,645

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Stammheim . . . . .	2,816	3,045	2,967	6,012	8,828
Stans . . . . .	7,153	9,298	8,879	18,177	25,330
Steckborn . . . . .	1,778	4,896	4,806	9,702	11,480
Stein (Aargau) . . . . .	961	3,211	2,052	5,263	6,224
Stein a/Rh. . . . .	8,399	6,737	6,327	13,064	21,463
Steinen (Schwyz) . . . . .	940	2,225	2,197	4,422	5,362
Sumiswald . . . . .	5,109	4,520	4,827	9,347	14,456
Sursee . . . . .	2,692	6,729	5,743	12,472	15,164
Tavannes . . . . .	3,437	6,426	6,641	13,067	16,504
Thalwil . . . . .	12,361	18,599	15,198	33,797	46,158
Thun . . . . .	104,324	46,473	46,143	92,616	196,940
Thusis . . . . .	4,906	7,222	5,795	13,017	17,923
Tramelan . . . . .	2,143	6,384	5,418	11,802	13,945
Travers . . . . .	1,070	2,122	1,937	4,059	5,129
Triengen . . . . .	3,073	2,726	2,556	5,282	8,355
Turbenthal . . . . .	12,679	6,986	9,945	16,931	29,610
Unterhallau . . . . .	11,007	5,553	4,715	10,268	21,275
Unteriberg . . . . .	1,389	1,716	1,764	3,480	4,869
Unterswasser . . . . .	2,710	2,828	2,945	5,773	8,483
Urnäsch . . . . .	3,229	3,189	3,019	6,208	9,437
Uster . . . . .	31,575	25,152	23,673	48,825	80,400
Uznach . . . . .	7,142	8,088	8,590	16,678	23,820
Uzwil . . . . .	14,878	14,220	12,065	26,285	41,163
Vallorbe . . . . .	17,694	7,910	7,153	15,063	32,757
Vättis . . . . .	18	760	689	1,449	1,467
Verrières . . . . .	1,202	4,072	3,519	7,591	8,793
Vevey . . . . .	204,172	48,940	47,500	96,440	300,612
Visp (15. VII. 1900) . . . . .	267	643	456	1,099	1,366
Vissoye . . . . .	1,235	1,031	741	1,772	3,007
Vitznau . . . . .	2,101	7,851	6,111	13,962	16,063
Vouvry . . . . .	1,708	1,654	1,324	2,978	4,686
Wädenswil . . . . .	11,529	16,204	17,223	33,427	44,956
Wald (Zürich) . . . . .	17,525	14,122	12,679	26,801	44,326
Waldenburg . . . . .	3,197	2,863	2,941	5,804	9,001
Waldkirch . . . . .	2,379	2,469	3,025	5,494	7,873
Wallenstadt . . . . .	12,745	7,884	7,122	15,006	27,751
Walzenhausen . . . . .	2,247	3,590	3,239	6,829	9,076
Wangen a/A. . . . .	9,817	8,128	7,302	15,430	25,247

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Wängi (Thurgau)	3,590	4,039	3,603	7,642	11,232
Wattenwil . . . .	1,819	2,915	3,048	5,963	7,782
Weesen . . . . .	740	3,622	1,454	5,076	5,816
Weggis . . . . .	4,567	5,209	4,322	9,531	14,098
Weinfelden . . . .	49,626	24,024	23,654	47,678	97,304
Welschenrohr . . .	703	2,789	1,818	4,607	5,310
Wetzikon . . . . .	18,791	14,556	15,395	29,951	48,742
Wichtrach . . . . .	14,140	13,961	13,882	27,843	41,983
Wil (St. Gallen) . .	40,408	22,636	19,088	41,724	82,132
Willisau . . . . .	6,134	6,350	5,684	12,034	18,168
Wimmis . . . . .	1,469	2,923	3,087	6,010	7,479
Winterthur . . . .	321,122	116,025	98,078	214,103	535,225
Wohlen (Aargau)	23,523	15,340	11,056	26,396	49,919
Wolhusen . . . . .	4,574	6,277	5,692	11,969	16,543
Yverdon . . . . .	61,483	29,146	25,423	54,569	116,052
Yvonand . . . . .	2,954	3,906	3,385	7,291	10,245
Zell (Luzern) . . .	4,624	3,520	2,979	6,499	11,123
Zermatt (28. VIII. 1900) . . . . .	42	431	291	722	764
Zofingen . . . . .	34,685	22,138	22,620	44,758	79,443
Zug . . . . .	92,669	29,067	27,565	56,632	149,301
Zürich . . . . .	4,440,924	518,777	418,337	937,114	5,378,038
Zurzach . . . . .	10,232	6,044	5,237	11,281	21,513
Zuzwil . . . . .	1,600	4,154	3,754	7,908	9,508
Zweisimmen . . . .	4,322	3,968	2,982	6,950	11,272

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

Bern, den 25. März 1901.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,  
Der Bundespräsident:  
**Brenner.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:  
**Ringier.**



## **Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1900.**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1901
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.04.1901
Date	
Data	
Seite	633-827
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 572

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.