

---

*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 1907.

### Post- und Eisenbahndepartement.

#### I. Eisenbahnwesen.

##### A. Allgemeines.

##### 1. Organisation und Personal.

Wegen beständiger Vermehrung der Geschäfte des Eisenbahndepartements, auch der administrativen Abteilung, hat sich die Notwendigkeit ergeben, die seit 1. Juli 1901 vakante Stelle des administrativen Direktors wieder zu besetzen. Die Wahl, welche jedoch nicht mehr im Berichtsjahre erfolgen konnte, fiel auf Herrn Max Pestalozzi von Zürich, 1. Stellvertreter des Vorstandes des Personentarifbureaus der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen.

Drei Kontrollingenieure, welche in den Dienst von Bahnverwaltungen übertraten, mussten ersetzt werden. Ferner wurde infolge dauernder Erkrankung des Statistikers die bisher vakante Stelle eines zweiten Statistikers wiederum besetzt. Die Wahl erfolgte durch Beförderung eines Kanzlisten, welcher seinerseits wieder ersetzt wurde.

## 2. Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Da gegen den Bundesbeschluss betreffend Unterstellung der konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen unter die Bundesgesetzgebung über die Verpflichtung zur Abtretung von Privat-rechten vom 21. Juni 1907 das Referendum nicht ergriffen wurde, haben wir unterm 4. Oktober 1907 beschlossen, denselben in die eidgenössische Gesetzessammlung aufzunehmen und mit dem 15. Oktober 1907 in Kraft zu erklären.

Unterm 28. September 1907 (E. A. S. XXIII, 278) haben wir eine neue Verordnung betreffend die Beheizung der Eisenbahnwagen und der Wartsäle erlassen, durch welche diejenige vom 30. Januar 1891 betreffend den gleichen Gegenstand aufgehoben und ersetzt wurde.

Vom Eisenbahndepartement wurde der Entwurf einer Verordnung betreffend den Bau und Betrieb von Schiffen, welche mit Dampf- oder anderen Motoren versehen sind und konzessionierten Unternehmungen angehören, erstellt. Dieser Entwurf konnte im Berichtsjahre noch den Kantonsregierungen und Dampfschiffverwaltungen zur Vernehmlassung übermittleit werden. Die neue Verordnung wird voraussichtlich im Frühjahr 1908 in Kraft gesetzt werden können.

Die Reorganisation des Eisenbahndepartements (Postulat Nr. 618) konnte im Berichtsjahre nicht mehr durchgeführt werden. Dagegen wurden erledigt die Postulate Nr. 633 und 674. (Vgl. C. Technische Kontrolle.)

## 3. Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.

Mit den Verhandlungen über den freihändigen Rückkauf der Gotthardbahn haben wir eine Delegation betraut, die aus den Vorstehern des Eisenbahndepartements und des Finanzdepartements, dem Präsidenten der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, dem technischen Direktor und dem Inspektor für Rechnungswesen und Statistik besteht. Ausserdem werden vom Eisenbahndepartement zu den Verhandlungen noch der administrative Direktor und der Departementssekretär zugezogen werden.

Der Ihnen mit Botschaft vom 12. Dezember 1904 (Bundesblatt VI, 470) vorgelegte Gesetzesentwurf betreffend den Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von Brienz nach Interlaken, als Fortsetzung der Brünigbahn, welcher vom Ständerat am 22. März 1905 genehmigt worden ist, wurde in der Dezember-session auch vom Nationalrate unverändert angenommen.

Eine aus dem Bundespräsidenten und den Vorstehern des Eisenbahn- und des Finanzdepartements bestehende Delegation ist mit dem Staatsrate des Kantons Genf in Unterhandlung getreten wegen des Rückkaufes des Bahnhofes Genf und der Linie Genf-La Plaine.

Eine endgültige Verständigung über sämtliche in Betracht kommende Fragen konnte im Berichtsjahre nicht mehr erzielt werden.

Herrn Dr. E. Kury in Basel haben wir die nachgesuchte Entlassung als Mitglied des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen bewilligt und als seinen Nachfolger gewählt: Herrn Dr. Guido Eigenmann, Advokat in St. Gallen, Präsidenten des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten und des Verbandes schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter.

An Stelle des am 28. August 1907 verstorbenen Herrn Philipp Birchmeier, Präsidenten der Kreisdirektion III, dessen Verdienste um das Eisenbahnwesen allgemein hoch geschätzt wurden, haben wir gemäss dem Antrage des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen als Mitglied der genannten Kreisdirektion gewählt: Herrn Maschineningenieur Arnold Bertschinger von Lenzburg (Aargau), Direktor der städtischen Strassenbahnen in Zürich. Dem Gewählten wurden das Präsidium und das Betriebsdepartement übertragen.

Als Mitglied der Kreisdirektion IV der schweizerischen Bundesbahnen, an Stelle des zurückgetretenen Herrn Vizepräsidenten A. Seitz, wurde gewählt: Herr Ingenieur Ernst Münster von Chur und St. Gallen, Oberingenieur bei der genannten Kreisdirektion, unter Übertragung des Baudepartements an denselben.

Herrn Dr. A. Seiler, Mitglied der Kreisdirektion IV in St. Gallen, wurde die Stelle des Vizepräsidenten übertragen.

#### 4. Internationale Verhältnisse.

Im Berichtsjahre fanden zwei Sitzungen der internationalen Simplondelegation am 19./20. März und 8./9. Oktober statt. Hierbei prüfte die Delegation die Fahrpläne und Tarife, sowie die Bau- und Betriebsrechnung der Simplonlinie.

Am 15. Oktober fand in Châtelard eine Konferenz zwischen den schweizerischen und französischen Delegierten statt behufs Festlegung der Grundlagen für den zwischen der Schweiz und

Frankreich abzuschliessenden Staatsvertrag betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn Martigny-Châtelard-Valorcine-Chamonix. In sämtlichen Punkten wurde eine Einigung erzielt. Analoge Bestimmungen werden in den ebenfalls noch abzuschliessenden Staatsvertrag betreffend den Bau und Betrieb der Linie Crassier-Divonne-les-Bains aufgenommen werden.

Die höchst wichtige Frage betreffend die Zufahrtslinien zum Simplon konnte im Berichtsjahr noch nicht zur Erledigung gebracht werden. In Aussicht genommen ist die Abhaltung einer internationalen Konferenz in Bern, wobei eine für alle Interessenten befriedigende Lösung angestrebt werden soll.

Laut Mitteilung der Rhätischen Bahn hat diese die Konzession für die Linie schweiz.-österr. Grenze bei Finstermünz-Pfunds von der österreichischen Regierung erhalten und sich hierauf um die definitive Konzession beworben. Sobald dieselbe erteilt sein wird, werden wir Ihnen das Konzessionsgesuch für eine schmalspurige Bahn von Zernez über den Ofenberg nach Münster (-Schludern, eventuell Mals) vorlegen.

Der von Ihnen unterm 21. Juni 1906 genehmigte Staatsvertrag mit Deutschland vom 7. Mai 1906 über eine Eisenbahnverbindung zwischen P f e t t e r h a u s e n und B o n f o l i s t deutscherseits ebenfalls genehmigt worden. Der Austausch der Ratifikationsurkunden erfolgte am 6. Dezember 1907 in Bern.

**Ostalpenbahn.** Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hat dem Eisenbahndepartement ihre allgemeine Vernehmlassung vom 2. November 1907 auf die Konzessionsgesuche für eine Splügenbahn und für eine Greinabahn nebst einem reichen Aktenmaterial zugestellt, indem sie zugleich noch einen Bericht über die Bauverhältnisse der genannten Projekte in Aussicht stellte.

Die Revision der Verzeichnisse der im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen grössten Radstände und die Mitteilung der revidierten Verzeichnisse an die interessierten Staaten hat in gewohnter Weise stattgefunden.

Am 6./18. Mai wurde in Bern die III. internationale Konferenz für technische Einheit im Eisenbahnwesen abgehalten, wobei von den beteiligten 17 Staaten 14 mit 64 Delegierten vertreten waren. Die Konferenz wurde vom schweizerischen Bundespräsidenten eröffnet und hierauf die Geschäftsleitung dem technischen Direktor des Eisenbahndepartements übertragen. Die Bestimmungen des Schlussprotokolles vom 15. Mai

1886 betreffend technische Einheit im Eisenbahnwesen wurden revidiert und durch Bestimmungen über den Unterhaltungszustand der Eisenbahnfahrzeuge und über die Beladung der Güterwagen ergänzt. Auch das Schlussprotokoll vom 15. Mai 1886 betreffend die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr wurde einer Revision unterzogen. Die neuen Schlussprotokolle wurden am 18. Mai von den Vertretern der Staaten unterzeichnet, und es haben bis zum Jahresende die meisten Staaten ihre Erklärung über die Genehmigung der Vereinbarungen abgegeben. Ausserhalb des Schlussprotokolles wurde der schweizerische Bundesrat durch einstimmige Konferenzbeschlüsse ersucht, bei den beteiligten Regierungen die Bildung zweier besonderer internationaler Kommissionen anzuregen, zum weiteren Studium der Fragen betreffend Aufstellung einer einheitlichen Begrenzungslinie für das Rollmaterial und betreffend Einführung einer einheitlichen, durchgehenden, selbsttätigen Güterzugsbremse. Auch hierüber liegen bereits von mehreren Staaten zustimmende Antworten vor.

Die Verhandlungen betreffend die Revision einiger Artikel der internationalen Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee und die Einführung gleichförmiger Einrichtungen für die von den Bodenseefahrzeugen zu führenden Lichter und Signalmittel wurden im Berichtsjahr mit den Regierungen der Bodenseeufestaaten auf dem Korrespondenzweg weitergeführt. Der Abschluss dieser Angelegenheit dürfte im Jahre 1908 erfolgen.

Am 24. Mai 1907 haben wir von der italienischen Regierung einen Gegenvorschlag zu dem von uns am 24. September 1905 genehmigten Entwurf zu einem Übereinkommen mit Italien betreffend die Schifffahrt auf dem Luganer- und Langensee erhalten. Die Prüfung der italienischen Vorschläge konnte im Berichtsjahre noch nicht zu Ende geführt werden.

Am 29. Juni fand eine Sitzung des lokalen Organisationskomitees für den internationalen Eisenbahnkongress 1910 in Bern statt, wobei die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hauptsächlich die Frage des Kongressortes erörterte und hierbei die Mitteilung machte, dass gemäss ihren Erhebungen in Bern und Umgebung in den Monaten Mai und September genügender Platz in den Hotels für zirka 2000 Kongressteilnehmer zur Verfügung stehen werde. Der Abhaltung des Kongresses in Bern steht demnach kein Hindernis entgegen.

Den Vertragsstaaten des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ist im Berichtsjahre Schweden beigetreten.

Am 12. April 1907 haben Sie das am 19. September 1906 abgeschlossene zweite Zusatzübereinkommen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr genehmigt. (Vgl. D. Administrative Kontrolle.)

Im Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport haben nachstehende Personenwechsel stattgefunden:

An Stelle des verstorbenen Herrn A. von Toussaint, Sekretär des Zentralamtes, haben wir gewählt: Herrn Dr. Max von Ritter, Vorstand der Verkehrsinspektion in Göttingen.

Nachdem die Herren Dr. Speiser, Nationalrat in Basel, und E. Russenberger, alt Nordostbahndirektor in Zürich, der erstere als Mitglied und der zweite als Suppleant des Schiedsgerichtes des Zentralamtes, zurückgetreten sind, haben wir neu gewählt:

Als Mitglied des Schiedsgerichtes: Herrn Professor Dr. Meili in Zürich; als I. Suppleanten an Stelle des Herrn Meili: Herrn Dr. Temme, Advokat in Basel; als II. Suppleanten an Stelle des Herrn Russenberger: Herrn P. Müri, Oberrichter in Aarau.

Der Geschäftsbericht des Zentralamtes steht, wie üblich, zur Einsichtnahme bereit.

## B. Rechtliche Verhältnisse.

### 1. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Zu den 101 Konzessionsgesuchen, die Ende 1906 noch anhängig waren, sind im Berichtsjahre noch 44 neue hinzugekommen. Von diesen 145 Gesuchen wurden 18 durch Erteilung und 1 durch Verweigerung der Konzession erledigt; 25 wurden zurückgezogen oder als dahingefallen abgeschrieben, so dass am Schlusse des Berichtsjahres wiederum 101 Gesuche anhängig blieben.

Die Frage der Erteilung von Eisenbahnkonzessionen, über welche wir Ihnen am 10. Dezember 1904 Bericht erstatteten, haben Sie durch Bundesbeschluss vom 26. September 1907 (E. A. S. XXIII, 234) grundsätzlich entschieden.

Von 10 Konzessionsgesuchen, welche wir ursprünglich mit Rücksicht auf die den Bundesbahnen drohende Konkurrenz zurück-

gelegt hatten, sind 5 (Wil-Weinfeld-Konstanz; Lyss-Utzenstorf-Herzogenbuchsee, eventuell Herzogenbuchsee-Koppigen-Kirchberg; Solothurn-Schönbühl; Utzenstorf-Schönbühl; Münster-Grenchen) durch die Erteilung der Konzession erledigt worden; 2 wurden zurückgezogen, und drei weitere Konzessionsgesuche (Wasserfallbahn, Kellenbergbahn und Schafmattbahn) werden gemeinsam mit der Frage der Tieferlegung des Hauensteintunnels behandelt werden.

Ein Gesuch um Erneuerung einer erloschenen Konzession wurde durch Zustimmung erledigt; ein weiteres Gesuch wurde auf Wunsch des Gesuchstellers vorläufig zurückgelegt.

Gesuchen um Übertragung von Konzessionen haben Sie in 2 Fällen und Gesuchen um Änderung von Konzessionen in 14 Fällen entsprochen.

Auf Grund des Bundesbeschlusses vom 23. Dezember 1904 (E. A. S. XX, 344) wurde einem Gesuche um Änderung des Betriebssystems entsprochen.

Durch Bundesbeschluss wurden 6. Betriebsverträge genehmigt. Fristverlängerungsgesuche waren im ganzen 61, wovon 25 noch vom Vorjahre her anhängig waren, zu behandeln. Von diesen wurden 3 durch Bundesbeschlüsse und 45 durch uns in zustimmendem Sinne erledigt. Unerledigt blieben somit am Schlusse des Berichtsjahres 13 Gesuche.

Infolge fruchtlosen Ablaufes der Fristen zur Einreichung der vorschriftsmässigen Vorlagen sind 2 Konzessionen erloschen, infolge Ersetzung durch neue Konzessionen deren 3. Die Zahl der auf 1. Januar 1908 in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen betrug 122, wobei die Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer ganzen Ausdehnung betrieben werden, eingerechnet und die Fälle, in welchen die Konzession alternativ für mehrere Linien erteilt ist, nur einfach gezählt sind. Im übrigen erlauben wir uns, auf das vom Eisenbahndepartement je auf 1. Januar und 1. Juli herausgegebene Eisenbahnverzeichnis zu verweisen.

## 2. Statuten und Finanzausweise.

5 Gesuchen um Genehmigung von Statuten neugegründeter Bahngesellschaften und 14 Gesuchen um Genehmigung von revidierten Statuten oder Statutennachträgen konnte teilweise mit besondern Vorbehalten entsprochen werden. Ferner genehmigten wir die Finanzausweise für 6 neue Bahnen.

### 3. Expropriation.

Infolge von 6 Todesfällen und 4 Entlassungen von Mitgliedern der eidgenössischen Schätzungskommission mussten 10 Ersatzwahlen getroffen werden.

Von 34 Einsprachen gegen die Abtretungspflicht wurden 20 abgewiesen und 2 gutgeheissen; in 12 Fällen fand eine gütliche Vereinbarung statt. In einem Falle wurde gegen den Beschluss des Bundesrates, durch welchen eine Einsprache abgewiesen und zugleich ein entgegenstehendes kantonales Urteil aufgehoben wurde, Rekurs an das Bundesgericht und an die Bundesversammlung erhoben. Das Bundesgericht ist auf den Rekurs wegen Inkompetenz nicht eingetreten; der bei der Bundesversammlung anhängig gemachte Rekurs konnte im Berichtsjahre nicht mehr von beiden Räten erledigt werden.

Die Anwendung des ausserordentlichen Verfahrens wurde in 12 Fällen bewilligt.

4 Gesuchen um Besitzeinweisung im Sinne des Art. 46 des eidgenössischen Expropriationsgesetzes konnte entsprochen werden.

### 4. Pfandbuch.

Nach vorausgegangener Publikation, die in keinem Falle eine Einsprache zur Folge hatte, wurden 12 Verpfändungen für einen Gesamtbetrag von Fr. 37,458,000 bewilligt. Vom Pfandbuchführer wurden mit dem Vormerke des Pfandbucheintrages versehen 65,622 Titel im Gesamtbetrag von Fr. 36,008,000 und mit dem Lösungszeichen 2165 Titel im Gesamtbetrag von Fr. 1,092,000.

### 5. Rechtliche Grundlagen anderer Transportanlagen.

Im Berichtsjahr wurde eine Schiffahrtskonzession abgeändert.

Automobilkonzessionen wurden 10 und Konzessionen für Aufzüge 2 erteilt.

## C. Technische Kontrolle.

Der Kontrolle des Eisenbahndepartements waren unterstellt:

	1907	1906
Eisenbahnverwaltungen . . . . .	179	173
Konzessionierte Schifffahrtsunternehmungen . . .	17	19
Nichtkonzessionierte Schiffsunternehmungen . . .	108	108
Aufzüge und Automobilunternehmungen . . . .	14	18
Zusammen	318	318

Die Zahl der von der technischen Abteilung behandelten Geschäfte hat im Berichtsjahre eine weitere Vermehrung erfahren.

	1907	1906
Es beliefen sich die Eingänge auf	16,538	15,215 Nummern,
und die Ausgänge . . . . .	10,359	9,459 Nummern.

Nicht inbegriffen sind dabei die zahlreichen Mitherichte, die die Sektionen unter sich und an die Abteilung zu erstatten hatten. Auch die zum Teil umfangreiche Mitarbeit am Erlass neuer und an der Revision bestehender Vorschriften und Verordnungen, sowie an internationalen Vereinbarungen und endlich die vielen Augenscheine und Konferenzen, bei denen Direktor und Inspektoren beteiligt waren, finden in diesen Zahlen keinen Ausdruck.

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

### 1. Bahnanlagen und feste Einrichtungen.

#### a. Bahnbau.

##### Planvorlagen.

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

Planvorlagen	Für neue Bahnlinien	Für Ergänzungs- und Umbauten		Industrielle Ver- bindungs- geleise	Anzahl der Pläne zusammen
		Bahnhöfe und Stationen	Freie Bahn		
<i>Allgemeine Baupläne und Profile.</i>					
Situationspläne . . . . .	98	9	34	41	182
Längenprofile . . . . .	59	1	16	11	87
Sammlungen von Querprofilen . . . . .	40	—	40	2	82
<i>Normal- und Spezialpläne.</i>					
Normalprofile für Unterbau . . . . .	18	—	—	—	18
Erdbauten und Mauern . . . . .	2	26	14	—	42
Tunnelbauten . . . . .	4	2	6	—	12
Brücken und Durchlässe . . . . .	192	53	184	13	442
Ufer- und Schutzbauten . . . . .	1	2	13	—	16
Wegbauten, inkl. Wegübergänge . . . . .	24	8	10	—	42
Oberbau inkl. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen . . . . .	74	1	21	—	96
Stationen und Haltestellen . . . . .	43	8	—	—	51
Erweiterungen und Geleisanlagen in Stationen . . . . .	—	146	—	—	146
Stationshochbauten inkl. Perronanlagen und Perrondächer . . . . .	51	344	—	—	395
Stationseinrichtungen (Wasserversorgung, Beleuchtung, Kranen, Brückenwagen, Putzgruben) . . . . .	3	164	—	—	167
Mechanische Einrichtungen für Seilbahnen, inkl. Kabel und Rollen Leitungen und Kraftstationen für elektrische Bahnen . . . . .	4	13	6	—	23
Wärterhäuser (inkl. Brunnen), Bahnabschluss und Bahnbewachung Signale (inkl. Telegraph und Telephon), Zentralweichenstellungen und Riegelungen . . . . .	129	26	30	—	185
Wärterhäuser (inkl. Brunnen), Bahnabschluss und Bahnbewachung Signale (inkl. Telegraph und Telephon), Zentralweichenstellungen und Riegelungen . . . . .	3	14	123	—	140
Anlagen und Hochbauten für Traktionsdienst und Werkstätten . . . . .	14	58	6	—	78
Anlagen und Hochbauten für Traktionsdienst und Werkstätten . . . . .	14	112	3	—	129
Zusammen	773	987	506	67	2333
(1906)	695	863	333	38	1929)

## Neue Bahnlinien.

Während des Berichtsjahres befanden sich 37 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahr 35). Davon wurden die folgenden 16 Linien neu in Angriff genommen:

St. Gallen bezw. St. Fiden-Romanshorn (Bodensee-Toggenburgbahn),

Martigny-Orsières,

Lugano-Tesserete,

Basel-Aesch,

Biasca-Acquarossa-Olivone:

I. Sektion: Biasca-Acquarossa,

Tramways électriques de Genève:

Verbindungsline in der Rue de Lausanne,

Carouge-Croix de Rozon (Landesgrenze),

Städtische Strassenbahn Zürich:

Strecke Utobücke-Giesshübelstrasse,

Albisgütlibahn,

Tramway Locarno,

Städtische Strassenbahn Bern:

Strecke Bahnhof-Brückfeld,

Basler Strassenbahnen:

Linie Basel-Riehen,

Montreux-Glion,

Gornergratbahn:

Verlängerung der Linie mit Verlegung der obern Endstation,

Wengernalpbahn:

Lauterbrunnen-Wengen (Winterbetriebslinie),

Seilbahn Cassarate-Monte Brè:

I. Sektion: Cassarate-Suvigliana.

Die Hauptverhältnisse der 37 Baulinien ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle. Es mag als Massstab für die Topographie unseres Landes gelten, dass diese Tabelle 101 Tunnels mit zusammen 52,329 km. Länge und 153 Brücken von über 10 m. Länge mit zusammen 7,871 km. Gesamtlänge als zur Zeit im Bau befindlich aufweist.

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m.	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
			km.	m.	‰		m.		m.
<b>I. Hauptbahnen.</b>									
1	Schweizerische Bundesbahnen:								
	Uznach-Wattwil (Rickenbahn) . . .	D	14,460	300	20	1	8 604	2	76
2	Frutigen-Brig (Lötschbergbahn) . . .	E	†58,500	300	27	†27	†24 095	†19	†1200
3	St. Gallen-Romanshorn (Bodensee-Toggenburgbahn):								
	Strecke St. Fiden-Romanshorn . . .	D	17,703	300	18,5	2	1 837	3	138
<b>II. Nebenbahnen.</b>									
<i>a. Normalspurige Adhäsionsbahnen.</i>									
4	Solothurn-Münster (Weissensteinbahn) .	D	21,607	300	28	1	3 699	4	265
5	* Bern-Schwarzenburg . . . . .	D	17,529	200	35	—	—	2	225
6	St. Gallen-Wattwil (Bodensee-Toggenburgbahn) .	D	30,800	300	18,5	11	4 617	18	2382
7	Ramsei-Sumiswald-Huttwil:								
	1. Hauptlinie Ramsei-Huttwil . . . .	D	19,281	250	25	1	213	3	60
	2. Zweiglinie Sumiswald-Grünen-Wasen	D	5,280	200	25	—	—	1	20
8	Martigny-Orsières:								
	Teilstrecke Martigny-Bovernier . . .	E	7,623	180	35	3	235	2	56
	Übertrag . . .		192,783			46	43 300	54	4422

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m.	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
			km.	m.	‰		m.		m.
Übertrag		. .	192,783			46	43 300	54	4422
<i>b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper.</i>									
9	* Locarno-Pontebrolla-Bignasco . . . . .	E	27,320	100	33	4	299	11	331
10	* Bellinzona-Mesocco . . . . .	E	31,505	80	60	3	85	15	523
11	* Aigle-Ollon-Monthey . . . . .	E	11,497	35	65	—	—	1	17
12	St. Moritz-Campocologno (Berninabahn) Rhätische Bahn:	E	57,923	50	70	14	2,258	17	523
13	Samaden-Pontresina . . . . .	D	5,460	150	20,5	—	—	2	59
14	Davos-Filisur . . . . .	D	18,873	120	35	14	4 166	20	524
15	* Langenthal-Oensingen (Langenthal-Jura-Bahn)	E	14,994	40	65	—	—	1	94
16	Lugano-Tesserete . . . . .	E	7,950	50	63	1	68	4	135
17	Biasca-Acquarossa-Olivone: I. Sektion: Biasca-Acquarossa . . . . .	D	13,966	150	35	3	133	6	135
Übertrag		. .	382,271			85	50 309	131	6763

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m.	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
			km.	m.	‰		m.		m.
Übertrag		. .	382,271			85	50 309	131	6763
<i>c. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Strassen.</i>									
18	Zuger Berg- und Strassenbahn: * Zug-Schöneegg . . . . .	E	3,041	20	92	—	—	—	—
19	Tramways lausannois: ** Place du Tunnel-Cugy-Montherond	E	9,354	25	59	—	—	—	—
20	* Basel-Aesch . . . . .	E	7,761	50	12	—	—	—	—
21	Tramways électriques de Genève: * Verbindungslinie in der Rue de Lausanne . . . . .	E	0,262	50	11	—	—	—	—
22	* Carouge-Croix de Rozon (Landes- grenze) . . . . .	E	4,606	45	57	—	—	—	—
23	Städtische Strassenbahn Zürich: * Utobrücke-Giesshübelstrasse . . .	E	0,263	30	29	—	—	—	—
24	* Albisgütlibahn . . . . .	E	1,251	25	60	—	—	—	—
25	Tramway Locarno . . . . .	E	3,600	40	82,6	—	—	—	—
Übertrag		. .	412,409			85	50 309	131	6763

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m.	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
			km.	m.	‰		m.		m.
	Übertrag	. . .	412,409			85	50 309	131	6763
26	Städtische Strassenbahnen Bern: Bahnhof-Brückfeld . . . . .	E	1,400	26	59	—	—	—	—
27	Basler Strassenbahnen: Basel-Riehen . . . . .	E	4,750	25	25	—	—	—	—
<i>d. Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken.</i>									
28	Monthey-Champéry . . . . .	E	12,346	{ 80 u. 60	{ 50 u. 130	1	93	5	173
<i>e. Reine Zahnradbahnen.</i>									
29	Montreux-Glion . . . . .	E	2,900	80	130	6	953	2	60
30	Gornergratbahn: Verlängerung mit Verlegung der obern Endstation . . . . .	E	0,498	80	190	—	—	—	—
31	Wengernalpbahn: Lauterbrunnen - Wengen (Winter- betriebslinie) . . . . .	E	3,081	80	180	5	512	4	92
	Übertrag	. . .	437,834			97	51 867	142	7088

Baulinien	Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m.		
					Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge	
Übertrag	.	km. 437,334	m. —	‰ —	97	m. 51 867	142	m. 7088	
<i>f. Seilbahnen.</i>									
32	* Muottas-Muraigl bei Samaden . . . . .	E	2,062	1 300	358	—	—	—	—
33	* Linthal-Braunwald . . . . .	E	1,156	200	640	1	116	3	83
34	Interlaken-Harder . . . . .	E	1,250	300	640	1	186	2	297
35	Zuger Berg- und Strassenbahn: * Schöneegg-Zugerberg . . . . .	E	1,218	1 300	470	—	—	—	—
36	Niesenbahn . . . . .	E	3,080	1 300	660	2	160	6	403
37	Cassarate-Monte Brè: I. Sektion: Cassarate-Suvigliana . . . . .	E	0,185	250	600	—	—	—	—
	Total	.	446,285			101	52 329	153	7871

#### Zeichenerklärung.

D = Dampfbetrieb.

E = Elektrischer Betrieb.

\* 1907 eröffnet.

\*\* 1906 und 1907 eröffnet.

† Provisorische Zahlen nach dem generellen Projekt.

<sup>1</sup> Radius in der Ausweichung.

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

Jungfraubahn:

Strecke Eismeer-Jungfrauoch,

Tramway Lugano:

Piazza Giardino-Bahnhof G. B.,

Göschenen-Andermatt (Schöllenenbahn),

Zürich-Örlikon-Seebach:

Strecke Seebach-Glattbrugg,

Uster-Oetwil,

Städtische Strassenbahn Zürich:

Linie in der korrigierten Röschibachstrasse (Hardstrasse-Nordstrasse),

Martigny-Orsières:

Teilstrecke Bovernier-Sembracher.

Die in der vorstehenden Tabelle enthaltenen Baulinien geben uns zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Auf der R i c k e n b a h n hat der Bau des 8604 m. langen Ricketunnels eine bedeutende Verzögerung erlitten, indem im Monat März auf beiden Seiten starke Grubengasausströmungen auftraten, die zur Einstellung des Stollenvortriebes nötigten. Auf der Nordseite blieb die Arbeit vor Ort eingestellt, obschon die Gasausströmung nunmehr nahezu versiegt ist. Dagegen wurden hier die Ausweitungs- und Mauerungsarbeiten, die gegenüber dem Stollenvortrieb um mehr als 1 km. im Rückstand waren, ohne Unterbrechung fortgesetzt. Auf der Südseite konnte am 22. Oktober unter Anwendung aller nötigen Sicherheitsmassregeln mit dem Stollenvortrieb wieder begonnen werden, nachdem die Ausbruchs- und Mauerungsarbeiten schon am 29. Juni eingestellt worden waren. Der Wasserzudrang blieb auf beiden Seiten unbedeutend. Das durchfahrene Gestein wechselte zwischen Mergel und Kalksandstein. Im Dezember wurde auch Sandstein der Bildhauser-Formation angetroffen, der fast gar keine Schichtung zeigt und dabei sehr ungünstige Sprengwirkungen ergibt.

Der Arbeitsfortschritt auf 31. Dezember 1907 ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

	Nordseite		Südseite		Total	
	Ausgeführt		Ausgeführt		Ausgeführt	
	im	bis	im	bis	im	bis
	Jahr	Ende	Jahr	Ende	Jahr	Ende
	1907	1907	1907	1907	1907	1907
	m.	m.	m.	m.	m.	m.
Sohlstollen . . . .	221	4203	506	3997	727	8200
Firststollen . . . .	1047	3809	305	3535	1352	7344
Vollausbruch . . . .	966	3706	410	3525	1376	7231
Widerlager . . . .	972	3694	446	3525	1418	7219
Gewölbe . . . . .	1026	3678	466	3524	1492	7202
Sohlgewölbe . . . .	390	390	—	72	390	462

Die Zahl der beim Tunnelbau beschäftigten Arbeiter war am grössten im März, am kleinsten im Dezember; sie betrug:

	Nordseite		Südseite		Total	
	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.
a. ausserhalb des Tunnels	261	127	178	85	439	212
b. im Tunnel . . . .	511	342	421	67	932	409
Zusammen	772	469	599	152	1371	621

Auf den offenen Strecken zu beiden Seiten des Tunnels wurden die Unterbauarbeiten fortgesetzt und in der Hauptsache vollendet. Ferner wurden die Unterbauarbeiten für die Erweiterung der Anschlussstationen Uznach und Wattwil in Angriff genommen. In Wattwil ist die durch die Stationserweiterung nötig gewordene Thurkorrektur ausgeführt.

Bezüglich der Linie Frutigen-Brig (Lötschbergbahn) ist zunächst an die Verhandlungen zu erinnern, welche über die Subventionsbegehren der Regierung des Kantons Bern vom 31. Dezember 1906 und 4. und 22. Juli 1907 mit den Bundesbehörden stattgefunden und zum Bundesbeschluss vom 24. September 1907 geführt haben. Gemäss diesem Beschluss bewilligt die Eidgenossenschaft dem Kanton Bern zu handlen der Bahngesellschaft unter einigen Bedingungen eine Subvention à fonds perdu von 6 Millionen Franken für die Erstellung eines doppelspurigen Tunnels durch den Lötschberg und die Vorbereitung des zweigeleisigen Ausbaues der Zufahrtsrampen.

Inzwischen hat im 13735 m. langen Lötschbergtunnel, der ursprünglich einspurig projektiert war, der Stollenvortrieb seinen normalen Fortgang genommen. Die mechanische Bohrung begann auf der Nordseite am 7. März, auf der Südseite am

9. April. Der mittlere Tagesfortschritt erreichte folgende Höchstwerte: 5,88 m. im September auf der Nordseite bei 3 Meyerschen Stossbohrmaschinen, und 5,20 m im August auf der Südseite bei 2 Ingersoll-Stossbohrmaschinen. Gegenwärtig sind auch auf der Südseite 3 Bohrmaschinen in Tätigkeit. Das Gebirge (Kalk auf der Nordseite und kristallinische Schiefer auf der Südseite) ist bis jetzt für den Tunnelbau sehr günstig, nicht zu hart und dabei standfest, so dass kein Einbau erforderlich ist. Auch der Wasserzudrang ist noch nicht störend geworden; seit dem Monat Mai schwankt er auf der Südseite zwischen 16 und 24 Sekundenlitern, während auf der Nordseite nur einmal eine bald wieder versiegende Quelle angeschnitten wurde.

Die Ausweitungsarbeiten konnten naturgemäss erst in Angriff genommen werden, nachdem die Frage, ob der Tunnel ein- oder zweispurig zu bauen sei, entschieden war. Ende Oktober wurde auf der Nordseite die Tunnelmauerung begonnen. Das Eisenbahndepartement sah sich jedoch veranlasst, die Einstellung derselben bis zur Genehmigung der Normalprofile für den zweispurigen Tunnel zu verlangen. Die Erledigung der betreffenden Vorlage vom 7. Oktober erfolgte nach längeren Unterhandlungen anfangs Februar 1908.

Der Arbeitsfortschritt auf 31. Dezember 1907 ergibt sich aus folgender Tabelle:

	Nordseite		Südseite		Total	
	Ausgeführt		Ausgeführt		Ausgeführt	
	im Jahr 1907 m.	bis Ende 1907 m.	im Jahr 1907 m.	bis Ende 1907 m.	im Jahr 1907 m.	bis Ende 1907 m.
Sohlstollen . . .	1361	1423	1252	1313	2613	2736
Firststollen . . .	266	266	256	256	522	522
Vollausbruch . . .	163	163	22	22	185	185

Die Durchschnittszahl der pro Tag beschäftigten Arbeiter betrug:

	Nordseite	Südseite	Total
Im Januar 1907			
a. ausserhalb des Tunnels . . .	63	24	87
b. im Tunnel . . . . .	34	37	71
Zusammen	97	61	158

Im Dezember 1907

a. ausserhalb des Tunnels . . . . .	282	207	489
b. im Tunnel . . . . .	322	391	713

Zusammen	604	598	1202
----------	-----	-----	------

Die Installationen an den beiden Tunnelportalen waren am Ende des Berichtsjahres in der Hauptsache fertig erstellt. Die überbauten Gebäudeflächen, die Wohnungen für Beante und Arbeiter inbegriffen, betragen auf beiden Seiten je gegen 8000 m<sup>2</sup>.

Zu erwähnen bleibt sodann der Bau von durchgehenden Dienstbahnen mit 75 cm. Spurweite und eigenem Tracé, einerseits von Frutigen nach Kandersteg, anderseits von Brig durch das strassenarme Lötschental nach dem Südportal des Scheiteltunnels in Goppenstein. Die Dienstbahn der Nordrampe ist seit dem 17. August im Betrieb; auf der Südseite sind die Arbeiten durch die grössern Bauschwierigkeiten, sowie durch Anstände bei der Landerwerbung, die zur Anwendung des Expropriationsverfahrens nötigten, verzögert worden. Die zirka 28 km. lange Dienstbahn wird daher voraussichtlich erst im Sommer 1908 betriebsbereit sein.

Das allgemeine Bauprojekt für die beiden Zufahrtsrampen der eigentlichen Bahn stand zu Ende des Jahres immer noch aus.

Von der unter die Hauptbahnen eingereichten Linie St. Gallen-Romanshorn der Bodensee-Toggenburgbahn wurde das allgemeine Bauprojekt der Strecke St. Fiden-Romanshorn am 9. Dezember genehmigt. Für den Anschluss dieser Bahn an den Bahnhof St. Gallen ist die Mitbenützung der von den Bundesbahnen unter finanzieller Beteiligung der Stadt St. Gallen und der Bodensee-Toggenburgbahn zu erstellenden neuen Doppelspurstrecke St. Fiden-St. Gallen in Aussicht genommen. Die Vorlage der Bundesbahnen vom 3. April 1907 für diese zweigeleisige Tunnelstrecke und die Erweiterung der Station St. Fiden sind jedoch noch nicht spruchreif.

Die Solothurn-Münster-Bahn (Weissensteinbahn) war gegen das Ende des Berichtsjahres in der Hauptsache fertig erstellt. Der im Dezember eingetretene Regen hatte jedoch bedeutende Dammsetzungen und Rutschungen zur Folge, so dass die Betriebseröffnung auf unbestimmte Zeit verschoben werden musste. Im 3699 m. langen Weissensteintunnel sind übrigens noch verschiedene Nacharbeiten auszuführen. Ganz ausgemauert sind 2972 m. und nur teilweise (Widerlager) 115 m. Für den Anschluss der Linie an die Station Alt-Solothurn wurde am

27. September ein Provisorium genehmigt. Das im gleichen Monat von den Bundesbahnen eingereichte definitive Anschluss- und Erweiterungsprojekt wurde von der Gemeinde Solothurn beanstandet und ist zurzeit noch in Behandlung. Die im vorjährigen Bericht erwähnte Vorlage der Bundesbahnen für die Erweiterung der Anschlussstation Münster konnte dagegen am 15. Februar genehmigt werden. Das Stationsplanum wird um 3,50 m. gehoben und das Aufnahmegebäude entsprechend umgebaut. Ferner werden neue Güteranlagen erstellt und die Perrons erhalten schienenfreie Zugänge. Die Anlagen der Solothurn-Münster-Bahn auf dem erhöhten Planum sind in der Hauptsache fertig erstellt und die Geleise der Bundesbahnen werden nach und nach mit dem Fortschritt der Anschüttung auf das obere Planum verlegt.

Die Bern-Schwarzenburg-Bahn konnte am 1. Juni unter provisorischer Benutzung der Endstation Fischermätteli bei Bern als Umsteigestation dem Betrieb übergeben werden. Auf die Vermittlung des Eisenbahndepartements hin werden nunmehr seit dem 1. Oktober die Züge unter Benutzung der Geleise der Gürbetal- und der Bern-Neuenburg-Bahn direkt in den Hauptbahnhof Bern eingeführt.

Von der normalspurigen Nebenbahn St. Gallen-Lichtensteig-Wattwil (2<sup>te</sup> Sektion der Bodensee-Toggenburgbahn) wurden im Laufe des Jahres (5. März und 19. November) die teilweise schon früher vorgelegten allgemeinen Bauprojekte, sowie auch die Spezialvorlagen für die zahlreichen bedeutenden Kunstbauten genehmigt. Diese Kunstbauten sind fast durchwegs als Steinviadukte vorgesehen. Eine Ausnahme bildet nur der grosse Sitterviadukt, welcher bei einer Gesamtlänge von 350 m. ausser 9 Steinbögen von 25 und 12 m. Spannweite eine Hauptöffnung von 120 m. Länge mit eisernen Halbparabelträgern auf gemauerten Pfeilerwiderlagern von 85 und 60 m. Höhe aufweist.

Die Unterbauarbeiten sind auf der Strecke St. Gallen-Lichtensteig überall in Angriff genommen worden. Auf der zuletzt genehmigten Endstrecke Lichtensteig-Wattwil, wo die neue Bahn parallel zum bestehenden Geleise der Bundesbahnen angelegt wird, haben die Arbeiten noch nicht begonnen.

Im 3549 m. langen Wasserfluchtunnel zwischen Brunnadern und Lichtensteig, der schon seit dem Ende des Jahres 1905 in Ausführung begriffen ist, wurde der Stollenvortrieb langsam fortgesetzt, wie aus folgender Tabelle ersichtlich ist:

	Stollenlänge		Jahresleistung
	Ende 1906	Ende 1907	
	m.	m.	m.
Ostseite (Brunnadern) . . .	399	767	368
Westseite (Lichtensteig) . . .	472	947	475
im ganzen	871	1714	843

Anfang Dezember wurde auf der Westseite mit der Maschinenbohrung begonnen; auch wurde die Tunnelausweitung auf kleinen Strecken in Angriff genommen. Das durchfahrene Gestein wechselt zwischen Nagelfluh und Mergel. Der Wasserzudrang ist nicht bedeutend.

Die normalspurige Nebenbahn Ramsey-Sumiswald-Huttwil geht ihrer Vollendung entgegen, ebenso die Zweiglinie Sumiswald-Grünen-Wasen, wo immerhin die erst im Berichtsjahre begonnenen Arbeiten weniger weit fortgeschritten sind. Die Eröffnung der beiden Linien ist auf den 1. Mai 1908 in Aussicht genommen.

Von der elektrischen normalspurigen Nebenbahn Martigny-Orsières wurde das allgemeine Bauprojekt der 7623 m langen Anfangsstrecke Martigny-Bovernier am 16. Juli genehmigt, und am 23. des gleichen Monats nahmen die Bauarbeiten daselbst ihren Anfang. Die allgemeinen Bauvorlagen für die weiteren Strecken Bovernier-Sembrancher-Orsières sind teils in Behandlung, teils noch ausstehend. Unerledigt ist ebenfalls noch der Anschluss an die Station Martigny der Bundesbahnen.

Die im letztjährigen Bericht und teilweise schon früher erwähnten elektrischen Schmalspurbahnen Locarno-Pontebrolla-Bignasco, Bellinzona-Mesocco, Aigle-Ollon-Monthey und Langenthal-Oensingen (Langenthal-Jura-Bahn) wurden vollendet und dem Betrieb übergeben. Bei der am 27. März abgehaltenen Kollaudation der Aigle-Ollon-Monthey-Bahn konnte die seit langem pendent gebliebene Frage der Benützung der Strassenkorrektur mit Überführung über die Linie St. Gingolph-Brig bei Collombey endlich zur Erledigung gebracht werden. Der Grosse Rat des Kantons Wallis hatte der Bahn mit Dekret vom 2. März die Benützung der Strasse unter einigen Bedingungen zugestanden und die Bahnverwaltung erklärte sich nun bereit, sich bezüglich der Erfüllung dieser von ihr anerkannten Bedingungen mit den Bundesbahnen zu verständigen. Die Ausführung der betreffenden Ergänzungsarbeiten,

nach deren Vollendung der Strassenniveauübergang eingehen wird, ist allerdings bis jetzt noch nicht erfolgt.

Auf der elektrischen Schmalspurbahn St. Moritz-Campocologno (Bernina-Bahn) schreiten die Arbeiten rüstig vorwärts, nachdem das Tracé durch die im Laufe des Jahres erfolgte Genehmigung verschiedener Projektvarianten in der Hauptsache bereinigt worden ist. Die wichtigste Projektänderung betrifft die Anfangsstrecke St. Moritz-Pontresina. Während das ursprüngliche Tracé am Stutzersee vorbei direkt nach Pontresina führte, macht nun die Linie einen Umweg von zirka 1 km durch die Charnaduras-Schlucht, um sowohl das Dörfchen Celerina als auch die Drahtseilbahn Muottas-Muraigl zu bedienen.

Mit Ausnahme der Strecke Bernina Hospiz-Cavaglia ist zurzeit die ganze Linie in Ausführung begriffen. Am meisten vorgeschritten ist der Bau der Strecken Pontresina-Morteratsch und Poschiavo-Campocologno (Landesgrenze). Es wird deshalb beabsichtigt, diese Strecken im Sommer 1908 zu eröffnen, wenn möglich auch die Strecken Celerina-Pontresina und Morteratsch-Berninahäuser.

Von den beiden am Ende des Vorjahres in Ausführung genommenen neuen Linien der Rhätischen Bahn: Samaden-Pontresina und Davos-Filisur wird die erste voraussichtlich im Sommer 1908 eröffnet werden können. Auf der Linie Davos-Filisur, die sehr schwierige Bauverhältnisse aufweist, sind die Unterbauarbeiten in vollem Gange: die Erdarbeiten ungefähr zur Hälfte ausgeführt, von den 14 Tunneln 2 kleine vollendet, die übrigen durchgeschlagen und in Ausweitung begriffen, die meisten Kunstbauten, worunter der grosse Wiesenerviadukt, angefangen.

Auf der elektrischen Schmalspurbahn Lugano-Tesserete, deren Bauprojekt schon am 8. Februar genehmigt worden war, sind die Erdarbeiten erst im Oktober begonnen worden. Unerledigt ist zurzeit noch die Frage der Einführung dieser Linie in den Bahnhof Lugano der Gotthardbahn. Bei einer am 8. November unter dem Vorsitz des Eisenbahndepartements in Lugano abgehaltenen Konferenz sämtlicher Interessenten wurde die Bahnverwaltung eingeladen, ein neues Anschlussprojekt einzureichen, das seither eingelangt ist, aber im Berichtsjahre nicht mehr erledigt werden konnte.

In der gleichen Konferenz wurde auch über den Anschluss der von der Tramwaygesellschaft Lugano seit langem projektier-

ten Linie Piazza Giardino-Bahnhof G. B. Verhandlungen geführt, die aber ebenfalls noch nicht zum Abschluss gelangten.

Von der Schmalspurbahn Biasca-Acquarossa-Olivone wurde das allgemeine Bauprojekt der I. Sektion: Biasca-Acquarossa am 26. April genehmigt. Die Bauarbeiten werden jedoch erst nach Genehmigung des Finanzausweises durch die kantonalen und eidgenössischen Behörden, d. h. etwa im Frühjahr 1908, beginnen können. Inzwischen wurden die Expropriationen grösstenteils durchgeführt und Verhandlungen gepflogen über den bei der Projektgenehmigung unerledigt gebliebenen Anschluss der Linie an den Bahnhof Biasca der Gotthardbahn. Die infolge der Konferenz von Biasca vom 8. November am 28. Dezember eingereichte Projektvariante für diesen Bahnanschluss steht noch in Behandlung.

Die im Berichtsjahre ausgeführten oder genehmigten Strassenbahnlinien sind ausschliesslich meterspurige elektrische Bahnen mit oberirdischer Stromzuführung. Wir glauben uns hinsichtlich dieser Linien auf die Angaben beschränken zu dürfen, die in der Tabelle der Baulinien, sowie im nachstehenden Verzeichnis der Betriebseröffnungen enthalten sind.

Die elektrische Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) Monthey-Champéry war am Ende des Jahres betriebsbereit, mit Ausnahme der Strecke zwischen dem Dorf und dem Bahnhof Monthey der Bundesbahnen, deren Tracé noch nicht festgestellt ist. Bei der Abzweigung der Linie von der Aigle-Ollon-Monthey-Bahn, ausserhalb des Dorfes Monthey, wurde eine provisorische Anfangsstation erstellt.

Das allgemeine Bauprojekt der elektrischen Zahnradbahn Montreux-Glion konnte nach langwierigen Unterhandlungen über die beidseitigen Bahnanschlüsse in Montreux und Glion am 17. Mai genehmigt werden, wobei bezüglich der Unterfahrung des Stadthauses und der Montreux-Berner Oberland-Bahn in Montreux, sowie namentlich der von verschiedenen Seiten beanstandeten Durchtunnelung des Tufffelsens von Toveyre alle nötigen Vorsichtsmassregeln vorgeschrieben wurden. Die Unterbauarbeiten haben indessen erst im September begonnen.

Das von der Gornergratbahn vorgelegte Projekt für die Verlegung der obern Endstation in die Nähe des Gipfels, wodurch die Linie um 498 m verlängert wird, ist genehmigt und der Bau schon wesentlich vorgeschritten.

Das am 27. Dezember genehmigte Projekt der Wengernalpbahn für den Bau einer neuen Linie mit 18 % Maximal-

steigung zwischen Lauterbrunnen und Wengen (sog. Winterbetriebslinie) wird in Verbindung mit dem nunmehr beschlossenen Umbau der bestehenden Linie auf den elektrischen Betrieb im Jahr 1908 zur Ausführung gelangen. Die Aufstellung dieses Projektes, womit die Einführung des Winterbetriebes zwischen Lauterbrunnen und Wengen und gleichzeitig eine grössere Leistungsfähigkeit der Bahn im Sommer bezweckt wird, ergab sich aus dem Bundesbeschluss vom 27. September betreffend Verweigerung der Konzession für eine Drahtseilbahn von Lauterbrunnen nach Wengen.

Von den fünf vor dem Jahre 1907 begonnenen Seilbahnen konnten drei eröffnet werden: die Seilbahnen Muottas-Muraigl bei Samaden, Linthal-Braunwald und Schönegg-Zugerberg (Zuger Berg- und Strassenbahn). Die Seilbahn Interlaken-Harder ist vollendet und soll auf die nächste Saison eröffnet werden. Auf der Niesenbahn wurde nur an der untern Sektion gearbeitet; diese Strecke dürfte im Laufe des Sommers vollendet werden.

Von der neu in Angriff genommenen Seilbahn Cassarate-Monte Brè wurde die nur 185 m. lange 1<sup>o</sup> Sektion Cassarate-Suvigliana als einspurige Linie mit Spurweite von 1 m. und elektrischem Motor nahezu fertig erstellt.

Für die 2<sup>o</sup> Sektion: Suvigliana-Monte Brè steht das allgemeine Bauprojekt noch aus.

\* \* \*

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

	Eröffnungsdatum
1. Zuger Berg- und Strassenbahn:	
a. Strassenbahn Zug-Schönegg . . . . .	20. März.
b. Seilbahn Schönegg-Zugerberg . . . . .	14. Mai.
2. Aigle-Ollon-Monthey . . . . .	2. April.
3. Bellinzona-Mesocco:	
a. Bellinzona-Lostallo . . . . .	6. Mai.
b. Lostallo-Mesocco . . . . .	30. Juli.
4. Tramways électriques de Genève: Verbindungslinie in der Rue de Lausanne	1. Mai.
5. Bern-Schwarzenburg-Bahn . . . . .	1. Juni.
6. Städtische Strassenbahn Zürich: Strecke Utobrücke-Giesshübelstrasse . . . . .	28. Juni.

	Eröffnungsdatum
7. Albigütlibahn . . . . .	29. Juni.
8. Tramways lausannois:	
Cugy-Montherond . . . . .	13. Juli.
9. Linthal-Braunwald . . . . .	6. August.
10. Muottas-Muraigl bei Samaden . . . . .	9. August.
11. Locarno-Pontebrolla-Bignasco . . . . .	2. September.
12. Carouge-Croix de Rozon (Landesgrenze)	14. September.
13. Langenthal-Oensingen (Langenthal-Jura- bahn) . . . . .	26. Oktober.
14. Basel-Aesch . . . . .	7. Dezember.

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt rund 126 km.

### Bahnhöfe und Stationen.

**Bahnhof Zürich.** Die im Vorjahre begonnenen Arbeiten für die neue Werkstättenanlage zwischen Zürich und Altstetten wurden eifrig fortgesetzt. Die Auffüllungsarbeiten und die Geleiseanlagen sind grösstenteils vollendet. Die neue Güterdoppelspur konnte im Berichtsjahre dem Betrieb übergeben werden. Sämtliche Hochbauten, mit Ausnahme der Bäder, der Speiseanstalt und der Holzschuppen, sind in Ausführung begriffen, zum Teil im Rohbau fertig erstellt. Die Montierung der eisernen Dachstühle ist im Gange und bei der Bandagerie bereits vollendet.

Über die Frage des Umbaues der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet Zürich ist zwischen den Bundesbahnen und den Zürcher Behörden immer noch keine Verständigung erzielt worden.

**Bahnhof Basel S. B. B.** Das Eilgutgebäude der Elsass-Lothringen-Bahn wurde im März, dasjenige der Bundesbahnen im April bezogen, und am 24. Juni konnte auch das neue Aufnahmegebäude eröffnet werden. Das provisorische Aufnahmegebäude wurde alsdann abgetragen und der freigewordene Platz zur Anlage von Abstellgleisen benutzt. Damit darf der wichtige Bahnhofumbau in der Hauptsache als abgeschlossen betrachtet werden.

**Badischer Bahnhof Basel.** Dem am 17. August 1906 vorgelegten allgemeinen Bauprojekte für den neuen Personenbahnhof konnte am 12. März die Genehmigung erteilt werden, ebenso im gleichen Monat der Vorlage für das Eilgutgebäude, das seither im Rohbau nahezu vollendet worden ist. Das definitive Projekt für das Aufnahmegebäude ist dagegen noch ausstehend.

Von den im Bereiche der südlichen Zufahrtslinien zu erstellenden Strassenunterführungen sind bereits sechs im Bau. Ferner ist die Entwässerungsanlage des Bahnhofes in Ausführung begriffen. Mit den Auffüllungsarbeiten soll im Frühjahr begonnen werden.

**Bahnhof Bern.** Die Verhandlungen über das in den beiden letzten Jahresberichten erwähnte Umbau- und Erweiterungsprojekt vom 19. Januar 1906 gelangten insoweit zum Abschluss, als dieses Projekt am 17. Dezember teilweise genehmigt werden konnte, nämlich in bezug auf den Güter- und Rangierbahnhof Weyermannshaus, das Lokomotivdepot im Aebigut und die Vermehrung der Geleise vom neuen Rangierbahnhof bis und mit der Bühlstrossenbrücke, worunter je 2 durchgehende Hauptgeleise für die Linie Freiburg-Bern einerseits und die Bern-Neuenburg-, die Gürbenthal- und die Bern-Schwarzenburg-Bahn andererseits. Für die Umgestaltung des Personenbahnhofes, die beidseitig anschliessenden Abstellbahnhöfe und den Ausbau oder die Vergrösserung des Loko-Güterbahnhofes an bisheriger Stelle haben die Bundesbahnen gemäss diesem Genehmigungsbeschluss neue, den Bedürfnissen besser entsprechende Projekte vorzulegen. Der Güter- und Rangierbahnhof in Weyermannshaus soll in 2 Jahren und das Lokomotivdepot im Aebigut spätestens am Ende des Jahres 1911 dem Betrieb übergeben werden können. Ferner wurde die Erwartung ausgesprochen, dass die im Wilerfeld in Aussicht genommenen Rangieranlagen möglichst beförderlich und, wenn tunlich, noch vor der Eröffnung der Lötschbergbahn zur Ausführung gelangen werden.

**Bahnhof Thun.** Laut unserm letztjährigen Bericht wurde in der Konferenz vom 15. März 1906 die Fortsetzung der Verhandlungen über die technischen Grundlagen des Bahnhofumbaus u. a. von der Bedingung abhängig gemacht, dass von den beteiligten Interessenten an die von ihnen befürwortete Projektvariante Auer (Zentralbahnhof mit Schiffahrtskanal) eine Gesamtsubvention von wenigstens 2 Millionen Franken zugesichert werde. Die Kantonsregierung wurde dabei ersucht, diese Subventionsfrage mit den Interessenten klarzulegen und darüber dem Eisenbahndepartement Bericht zu erstatten. Eine definitive Antwort war am Ende des Berichtsjahres noch ausstehend.

**Bahnhof Biel.** Die Vernehmlassung der Kantonsregierung über die im letztjährigen Bericht erwähnten 5 Projektskizzen nebst Kostenvoranschlägen der Bundesbahnen erfolgte am 17. Juli.

Sie lautete zu gunsten der von den beteiligten Gemeinden Biel, Nidau und Madretsch bevorzugten Variante Nr. 8 (Hochbahnhof im Sinne des Vorschlages des Gemeinderates von Biel) und enthielt gemäss der Einladung des Departements vom 14. November 1906 Erklärungen über die von den genannten Gemeinden anerbotenen finanziellen Leistungen. Diese Subventionsofferten wurden jedoch von den Bundesbahnen als ungenügend bezeichnet. Mit Schreiben vom 24. September erklärte die Generaldirektion schliesslich, dass sie dem von den kantonalen Behörden vorgeschlagenen Projekt 8 zustimmen könne, wenn die Gemeinden einen gewissen Teil der auf Fr. 1350000 veranschlagten Mehrkosten übernehmen; andernfalls müsse sie an ihrem Antrag vom 17. Juli 1906 festhalten, als Grundlage für den Bahnhofumbau die Projektvariante Nr. 4a (Niveaubahnhof an jetziger Stelle) anzunehmen. Die Antwort der Kantonsregierung auf diese Erklärung ist noch nicht eingetroffen.

**Bahnhof Neuenburg.** Über die Projektstudien der Bundesbahnen vom 30. März 1904 für die Perronanlagen und deren unterirdische Zugänge, sowie für die eventuelle Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes in Verbindung mit einer Tieferlegung des Bahnhofvorplatzes steht die Kantonsregierung immer noch in direkten Unterhandlungen mit der Bahnverwaltung. Nennenswerte Erweiterungsbauten wurden nicht ausgeführt.

**Bahnhof Locle.** Die Ausführung des am 27. Dezember 1906 genehmigten Umbauprojektes ist in vollem Gange. Im neuen Güterbahnhof in der Nähe der jetzigen Station Col des Roches sind die Auffüllungsarbeiten, denen eine sorgfältige Entwässerung des sumpfigen Untergrundes vorangehen musste, nahezu vollendet. Das Mauerwerk des Viaduktes über die Kantonsstrasse bei der Einfahrt in den Bahnhof ist ausgeführt. Angefangen ist ferner die Pfahlfundation der Güterhalle.

Im jetzigen Bahnhof Locle, der als Personenbahnhof beibehalten und entsprechend umgebaut werden soll, wurde nur an der Vergrösserung des Aufnahmegebäudes gearbeitet.

**Bahnhof Lausanne.** Die Umbauarbeiten im mittleren Teil des Bahnhofes nahmen ihren Fortgang. Zu erwähnen ist vor allem die Vollendung und Inbetriebsetzung des Personentunnels östlich vom Aufnahmegebäude und der neuen Frachtgüterhalle. Der Posttunnel ist in Ausführung begriffen.

Die schon im Vorjahre begonnenen Unterhandlungen zwischen der Stadt Lausanne und den Bundesbahnen über die Vergrösse-

zung des Bahnhofvorplatzes durch Beseitigung des den Bundesbahnen gehörenden Hotels Terminus haben in der Hauptsache zu einer Verständigung geführt, die nun die Weiterverfolgung der Projektierungsarbeiten für das neue Aufnahmegebäude gestattet.

**Bahnhof St. Gallen.** Auf Grund des im letztjährigen Bericht erwähnten Vertrages vom 11. Oktober 1906 betreffend den Ausbau des Personenbahnhofes in St. Gallen und die Verlegung des dortigen Hauptpostgebäudes wurde von der Generaldirektion für den Personenbahnhof am 25. April ein neuer Situationsplan eingereicht. Die am 8. Juli erfolgte Genehmigung dieses Planes gab bezüglich einzelner Detailfragen dem Gemeinderat St. Gallen bezw. der Kantonsregierung und den Verwaltungen der beiden Strassenbahnen Anlass zu Wiedererwägungsgesuchen, die zurzeit noch nicht erledigt sind. Inzwischen wurde in weiterer Ausführung des genannten Vertrages zur Erlangung von Entwürfen für die einheitliche architektonische Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz ein Wettbewerb ausgeschrieben.

**Bahnhof Oerlikon und Verbindungsgeleise Oerlikon-Seebach.** Die Erweiterungsbauten im Sinne des am 24. Mai 1904 genehmigten Projektes gehen bezüglich Unterbauarbeiten und Geleiseanlagen ihrer Vollendung entgegen und die neuen Strassenüber- und -unterführungen sind dem Verkehr übergeben worden. Auch das Verbindungsgeleise ist mit Ausnahme der Anschlüsse nahezu fertig erstellt. Weniger vorgeschritten sind dagegen die Hochbauten, von denen nur der neue Güterschuppen mit Rampe ganz vollendet ist.

**Bahnhof Bulle.** Der provisorische Zustand dieses Gemeinschaftsbahnhofes hat im Berichtsjahr keine wesentlichen Änderungen erfahren und es wurden trotz der Mahnungen des Eisenbahndepartements die in dem unterm 3. März 1906 genehmigten reduzierten Bauprogramm vorgesehenen Geleise- und Perronumbauten immer noch nicht in Angriff genommen. Auch wurden für die Erstellung des Personentunnels nach dem inzwischen erledigten Spezialprojekt noch keine Anstalten getroffen. Zur Begründung dieser Verzögerung wurden von der Verwaltung der Greyerzerbahnen die prekäre finanzielle Lage der Gesellschaft und die Wünschbarkeit, das Zustandekommen der im Studium begriffenen neuen Linie Freiburg-Bulle abzuwarten und am genehmigten Projekt durchgreifende Änderungen vorzunehmen, geltend gemacht. Mit Verfügung vom 26. August erklärte jedoch das Eisenbahndepartement, ein für alle Mal auf der Ausführung

des nach jahrelangen Verhandlungen vereinbarten Umbauprojektes beharren zu müssen und sprach die bestimmte Erwartung aus, dass die Beschaffung der nötigen Geldmittel derart gefördert werde, dass keine allzugrosse Verzögerung der Arbeiten eintrete.

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

Renens, Vevey, Villeneuve, St-Maurice, Sion, Vallorbe, Cossonay, Serrières, Payerne, Vauderens, Alt-Solothurn, Münster, Laufen, Aarburg, Zofingen, Baden, Zug, Wädenswil, Uetikon, Uznach, Sargans, Wattwil, St. Fiden, Rheineck, Arbon, Chiasso.

### Ausbau auf zweite Spur.

Im Berichtsjahre konnte der zweispurige Betrieb auf folgenden Strecken eröffnet werden:

	Eröffnungsdatum
1. Aigle-St. Triphon . . . . .	1. Mai.
2. Oberwinterthur-Romanshorn:	
a. Müllheim-Sulgen . . . . .	22. April.
b. Sulgen-Erlen . . . . .	26. Juni.
c. Erlen-Amriswil . . . . .	1. Juli.
d. Wiesendangen-Islikon . . . . .	4. Juli.
e. Amriswil-Romanshorn . . . . .	30. September.

Mit der Eröffnung dieser Strecken ist einerseits die Linie Lausanne-St. Maurice, andererseits die Linie Winterthur-Romanshorn durchgehend zweispurig geworden. Auf der letztern Linie fand am 26. September eine allgemeine Schlussinspektion statt. Die neue Station Attikon zwischen Wiesendangen und Islikon wurde am 15. Oktober eröffnet, während die Eröffnung der neuen Station Oberaach ins Jahr 1908 fällt.

Fortgesetzt oder neu in Angriff genommen wurde der Ausbau auf zweite Spur der Strecken Daillens-Arnex, Reiden-Wauwil und Schaffhausen-Thayngen-Landesgrenze.

Auf der Strecke Daillens-Arnex, der letzten Lücke im doppelspurigen Ausbau der Linie Vallorbe-Lausanne-St. Maurice, wurden die Arbeiten wesentlich gefördert; zwischen Arnex und La Sarraz wird demnächst die Geleiselegung beginnen können.

Von der Strecke Aarburg-Sursee, deren allgemeines Bauprojekt am 26. September 1906 nur für den auf Luzernergebiet

liegenden Teil genehmigt werden konnte, ist die Teilstrecke Reiden-Wauwil in Ausführung begriffen. Nach dem derzeitigen Stand der Bauarbeiten dürfte die Strecke Reiden-Nebikon im Sommer betriebsbereit werden. Die Projektgenehmigung für die Strecke auf Aargauergebiet, zwischen Aarburg und Zofingen, erfolgte am 7. September. Dabei mussten aber für die Stationen Aarburg und Zofingen neue Projektvorlagen verlangt werden, von denen diejenige für die Station Aarburg seither eingelangt ist.

Auf der schweizerischen Strecke der Linie Schaffhausen-Singen der Badischen Staatsbahnen wurden die Arbeiten nach der am 13. April erfolgten Projektgenehmigung energisch an die Hand genommen und derart gefördert, dass die Eröffnung des zweispurigen Betriebes auf der Strecke Schaffhausen-Herblingen in naher Aussicht steht.

In Behandlung standen am Ende des Berichtsjahres die allgemeinen Bauvorlagen für den Bau der Doppelspur auf den Strecken St. Maurice-Martigny, Aesch-Ruchfeld (bei Basel) und St. Gallen-St. Fiden. In bezug auf die Strecke Wilerfeld-Gümligen sind infolge einer gegen das vorgelegte Projekt von der Kantonsregierung erhobenen Tracéeeinsprache weitere Studien im Gange.

Das von Ihnen am 21. Dezember 1906 gutgeheissene Postulat, womit wir eingeladen wurden, bei der Verwaltung der Bundesbahnen darauf zu dringen, dass die zurzeit vorgesehenen Doppelspuranlagen mit tunlichster Beförderung an die Hand genommen bzw. ausgeführt werden, ist der Generaldirektion mit Schreiben des Departements vom 10. April zur Nachachtung mitgeteilt worden. Dabei wurde die Generaldirektion eingeladen, für die Ausführung der nach unserm Programm vom 1. Mai 1900 und demjenigen des Eisenbahndepartements vom 17. Januar 1902 noch rückständigen Doppelspuranlagen beförderlich ein neues Programm vorzulegen. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass infolge veränderter Verkehrsverhältnisse die Erstellung der Doppelspur auf weiteren Linien, z. B. Thalwil-Richterswil, Biel-Neuenburg, Auvener-Daillens und Sargans-Chur notwendig erscheine. In ihrer Rückäusserung vom 19. November gab die Generaldirektion Aufschluss über den Stand der Projektierungsarbeiten, die für sämtliche rückständigen Linien und insbesondere für die Linie Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen im Gange seien, und erwähnte ferner die auf verschiedenen Linien bereits getroffen und bis zur Ausführung der Doppelspur weiter in Aussicht genommenen Massnahmen zur Erleichterung der Ab-

wicklung des Fahrplanes: Verlängerung oder Erstellung von Ausweich- und Überholungsgeleisen auf den Stationen, Erstellung von Blocksignalanlagen und Vermehrung der Telegraphenleitungen. In bezug auf die Erweiterung des Programms sei beabsichtigt, zunächst die Strecken Neuenburg-Neuenstadt und Thalwil-Richterswil auf die Doppelspur auszubauen. Die Aufstellung eines bestimmten Bauprogramms mit Angabe der Vollendungstermine wurde von der Generaldirektion beanstandet; die daherigen Unterhandlungen sind noch im Gange.

Wir werden nicht ermangeln, der Frage der Doppelspuranlagen auf dem Netze der Bundesbahnen im Sinne des erwähnten Postulates unsere volle Aufmerksamkeit zu schenken.

Nachdem Sie den in unserm letztjährigen Bericht erwähnten Rekurs der Gotthardbahn gegen unsere Verfügungen vom 2. Februar und 10. August 1906 in Sachen der Erstellung des zweiten Geleises auf der Linie Giubiasco-Chiasso und einer Ausweiche auf der Strecke Luzern-Meggen durch Beschluss vom 10. April/18. Juni als unbegründet abgewiesen haben, sind die Vorarbeiten für die Projektierung des zweiten Geleises der Linie Giubiasco-Chiasso von der Gotthardbahn an die Hand genommen worden und wurde vom Eisenbahndepartement auf tunlichste Beschleunigung derselben gedrungen.

### Grenz- und Katasterpläne

sind im Berichtsjahr für 5 Linien eingereicht und geprüft worden, nämlich Thuisis-St. Moritz, Gürbetalbahn, Sernftalbahn, St. Gallen-Speicher-Trogen und Nyon-Crassier mit zusammen 122,2 km.

### Einführung des elektrischen Betriebes.

Der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb ist im Berichtsjahre die Bau- und Verwaltungsdirektion des Kantons Bern als 22. Mitglied beigetreten.

Die Arbeiten der Kommission sind auch im Jahre 1907 ein gutes Stück weiter gefördert worden.

Die vergleichenden Studien der Subkommission II sind abgeschlossen und die bezüglichen Berichte der Gesamtkommission zum grössten Teil vorgelegt worden.

Die Subkommission IV hat die Erstellung von Kostenvoranschlägen für typische Verhältnisse in Angriff genommen; dagegen

befindet sich allerdings die Subkommission III, welche noch die Zuteilung der vorhandenen Wasserkräfte auf die bereits ermittelten Kraftbedarfsstellen behandeln sollte, infolge andauernder Verhinderung eines Mitarbeiters mit der Lösung ihrer Aufgabe etwas im Rückstande.

Es sind für 1907 nur die ordentlichen Beiträge von je Fr. 500 per Mitglied eingefordert worden, welche mit Zuzug des Vortrages von 1906 für die Bestreitung der Jahresausgaben hinreichten.

Gemeinschaftlich mit den S. B. B. hat das Eisenbahndepartement auch im Berichtsjahre das Rechnungsrevisorat der Kommission besorgt.

Der von der Maschinenfabrik Oerlikon unternommene Versuch des elektrischen Betriebes auf der Bahnstrecke Seebach-Wettingen befand sich bis Ende Juli noch in der Bauperiode. Am 30. Juli fand die Kollaudation der fertigen Anlage statt. Die Bewilligung zur Aufnahme des regelmässigen elektrischen Betriebes konnte indessen zunächst noch nicht erteilt werden, da beim Fahren mit den elektrischen Lokomotiven ganz unzulässige Störungen im Betriebe der längs der Bahn liegenden Telephonlinien auftraten, trotzdem die Motoren behufs Verminderung der Fluktuationen im magnetischen Felde nachträglich Anker mit schiefgestellten Nuten erhalten hatten. Nach längeren Verhandlungen und Versuchen und nachdem die Telegraphenverwaltung sich dazu verstanden hatte, die Telephon-Schleifendrähte auf der Strecke Affoltern-Wettingen zu kreuzen, wodurch die Störungen auf ein erträgliches Mass heruntergesetzt wurden, konnte endlich am 22. November 1907 die Bewilligung zur Aufnahme des regelmässigen Betriebes gegeben werden. Derselbe wurde mit dem 1. Dezember eröffnet und es wurden im Monate Dezember insgesamt 7080 Kilometer gefahren.

Der elektrische Betrieb auf der Strecke Brig-Iselle (Simplontunnel) wickelte sich im Berichtsjahre glatt ab. Die Betriebsunternehmung (Brown, Boveri & Cie.) erstellte zwei neue vierachsige 1200 pferdige Lokomotiven, welche sowohl im mechanischen als im elektrischen Teil bemerkenswerte Neuerungen zeigen. Nicht nur kann bei diesen Lokomotiven trotz vollkommener Wahrung der Kurvenbeweglichkeit das volle Dienstgewicht (64 Tonnen) als Adhäsionsgewicht ausgenutzt werden, sondern es können diese Lokomotiven bis zum vorgesehenen Maximum (75 km/St.) ohne allzuerhebliche Effektverluste mit beliebigen Geschwindigkeiten fahren, was bekanntlich beim Dreh-

stromsystem bisher Schwierigkeiten bereitete. Nach Indienstsetzung dieser neuen Lokomotiven konnten die drei von den italienischen Staatsbahnen geliehenen Lokomotiven der Veltlinbahn entbehrt werden und es benützt die Betriebsunternehmung nunmehr nur ihr eigenes Material.

Nachdem der schon im letztjährigen Bericht erwähnte Umbau der Arth-Rigi-Bahn für elektrischen Betrieb inzwischen vollzogen worden ist, wurde letzterer im Monat Mai aufgenommen. Derselbe erlitt aber viele Störungen so dass im Spätsommer wieder zum Dampfbetrieb zurückgegangen werden musste. Es hat sich herausgestellt, dass die Wagenmotoren umgebaut werden müssen.

Auch die Drahtseilbahn Ecluse-Plan (Neuenburg) ist im Laufe des Jahres 1907 für elektrischen Betrieb umgebaut worden, zu welchem Zwecke der Betrieb vom 18. März bis zum 27. Juli eingestellt werden musste.

Die Wengernalpbahn hat die Einführung des elektrischen Betriebes definitiv beschlossen und in Ausführung genommen. Die Teilstrecke Lauterbrunnen-Scheidegg soll auf den Sommer 1909, die Strecke Scheidegg-Grindelwald ein Jahr später in Betrieb kommen. Als Stromart wurde Gleichstrom mit 1500 Volt Spannung gewählt.

## b. Bahnunterhalt.

### Linien im Betrieb.

	Betriebslänge. km.	Gewöhnlicher	
		Minimalradius. m.	Maximalsteigung ‰
<b>I. Hauptbahnen.</b>			
Hauptbahnen der Schweizerischen Bundesbahnen (Kreise I, II, III, IV) . . . . .	2029,059	300	26
Hauptbahnen der Gotthardbahn . . . . .	262,690	300	27
Bern-Neuenburg-Bahn, Direkte . . . . .	42,692	300	18
Jura Neuchâtelois . . . . .	39,563	300	27
	<u>Total</u>	<u>2374,204</u>	
Ausländische Bahnen auf Schweizergebiet:			
Badische Staatsbahnen . . . . .	41,163	300	16
Paris-Lyon-Méditerranée . . . . .	19,330	350	20
Eisenbahnen in Elsass-Lothringen . . . . .	5,266	400	7
Österreichische Staatsbahnen . . . . .	2,793	380	8
Rete Mediterranea . . . . .	0,286	—	( )
	<u>Total</u>	<u>68,794</u>	

## II. Nebenbahnen.

## a. Normalspurige Adhäsionsbahnen:

	Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
Nebenbahnen der Bundesbahnen . . .	368,032	150	38
Nebenbahnen der Gotthardbahn . . .	12,457	300	8
Südostbahn . . . . .	49,201	150	50
Emmentalbahn . . . . .	42,250	250	15
Tösstalbahn . . . . .	39,598	250	30
Gürbetalbahn . . . . .	33,896	200	22
Thunerseebahn . . . . .	30,238	180	15
Huttwil-Wolhusen . . . . .	25,268	250	25
Ürikon-Bauma . . . . .	25,260	180	28
Saignelégier-Glovelier . . . . .	24,749	250	25
Erlenbach-Zweisimmen . . . . .	23,563	200	25
Bulle-Romont . . . . .	18,189	250	25
Bern-Schwarzenburg . . . . .	17,326	200	35
Régional du Val de Travers . . . . .	14,141	200	14
Langenthal-Huttwil . . . . .	14,096	300	23
Spiez-Frutigen . . . . .	13,433	300	15
Pont-Brassus . . . . .	13,259	200	21
Spiez-Erlenbach . . . . .	11,462	200	15
Sensetalbahn . . . . .	11,411	200	32
Porrentruy-Bonfol . . . . .	10,891	250	28
Ütlibergbahn . . . . .	9,180	150	70
Vevey-Chexbres . . . . .	7,785	300	38
Wald-Rüti . . . . .	6,570	270	25
Nyon-Crassier . . . . .	5,941	300	15
Reinach-Münster-Bahn . . . . .	4,850	160	37
Oensingen-Balsthal . . . . .	4,015	270	12
Arth am See-Arth Goldau-Güterbahnhof . . . . .	3,115	140	40
Burgdorf-Thun, elektrischer Betrieb . . . . .	40,214	250	25
Freiburg-Murten-Ins, elektrischer Betrieb . . . . .	32,301	200	30
Seetalbahn, Strassenbahn . . . . .	49,885	160	37
Sihltalbahn, " . . . . .	18,876	150	25
Kriens-Luzern, Gütergeleise, " . . . . .	2,896	120	30
Orbe-Chavornay, Strassenbahn, elektrischer Betrieb . . . . .	3,899	200	25
<b>Total</b>	<b>988,197</b>		

## b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper:

Rhätische Bahn . . . . .	172,251	100	45
Bière-Apples-Morges, Apples-l'Isle . . . . .	29,858	100	35
Saignelégier-Chaux de Fonds . . . . .	26,408	100	40
Appenzellerbahn . . . . .	25,480	100	37
Yverdon-Ste. Croix . . . . .	24,167	100	44
Ponts-Sagne-Chaux de Fonds . . . . .	16,252	100	40
Tramelan-Tavannes . . . . .	8,731	80	40

	Betriebs- länge.	Gewöhnlicher	
		Minimal- radius.	Maximal- steigung.
	km.	m.	‰
Echallens-Bercher . . . . .	8,657	100	25
Rigi Kaltbad-Scheidegg . . . . .	6,653	105	50
Brenets-Loche . . . . .	4,246	150	30
Montreux-Zweisimmen elektr. Betrieb	62,358	40	68
Bellinzona-Mesocco " "	31,284	80	60
Locarno-Bignasco " "	27,144	100	33
Châtel St. Denis-Bulle- Montbovon " "	36,069	100	32,1
Vevey-Chamby, Saint- Légier-Châtel St. Denis " "	16,071	60	50
Langenthal-Jura-Bahn . . . . .	14,866	40	65
Aigle-Ollon-Monthey . . . . .	11,477	35	65
Châtel St. Denis-Palézieux elektr. Betrieb	6,802	100	32
Grütsch-Mürren " "	4,279	50	50
<b>Total</b>	<b>533,433</b>		

c. *Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Strassen:*

Frauenfeld-Wil . . . . .	17,584	60	46
Lausanne-Echallens . . . . .	14,218	100	40
Waldenburgerbahn . . . . .	13,535	60	30
Bern-Worb-Bahn . . . . .	9,701	50	36,2
Tramways électriques de Genève elektr. Betrieb	125,687	15	60
Tramways lausannois " "	31,662	20	113
Städt. Strassenbahn Zürich " "	28,604	15	70
Lausanne-Moudon, Ma- rin-Savigny " "	26,947	50	78
Basler Strassenbahnen " "	26,990	15	73
Tramways de Neuchâtel " "	26,510	25	86
Wetzikon-Meilen " "	22,546	25	65
Wynentalbahn " "	22,522	30	50
Schaffhausen-Schleitheim " "	16,421	30	63
Sernftalbahn " "	13,856	60	67,5
Birsigtalbahn " "	12,340	60	40
Limmattal-Strassenbahn " "	12,008	25	52
Altstätten-Berneck " "	11,239	25	50
Aarau-Schöftland " "	11,049	25	42,3
Bremgarten-Dietikon " "	10,836	25	60
Städtische Strassenb. Bern " "	10,808	30	57
Trambahn Luzern " "	10,617	20	60
Rolle-Gimel " "	10,328	25	84
Vevey-Montreux-Chillon " "	10,490	30	34
St. Gallen-Speicher-Trogen " "	9,980	25	75
Allaman-Aubonne-Gimel " "	9,913	40	60
Tramway St. Gallen " "	9,292	15	67

		Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher	
			Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
Hauts Geneveys-Villiers	elektr. Betrieb	8,193	100	72
Basel-Aesch	" "	7,761	50	12
Zürich-Oerlikon-Seebach	" "	7,585	25	64
Birseckbahn	" "	6,276	25	50
Genève-Veyrier	" "	5,548	50	50
Tramway Lugano	" "	5,133	20	47
Bieler Tramway	" "	5,016	22,5	33,2
Strassenbahn Schaffhausen	" "	4,941	18	77
Carouge-Croix de Rozon	" "	4,531	45	57
Gland-Begnins	" "	3,634	30	60
Sissach-Gelterkinden	" "	3,148	60	15
Tramway in Chaux-de-Fonds	" "	3,096	20	25,2
Altdorf-Flüelen	" "	3,082	30	35
Tramway in Freiburg	" "	3,028	25	92
Zürich-Höngg	" "	3,012	20	60
Zuger Strassenbahn	" "	2,990	20	92
Chillon-Villeneuve	" "	2,875	40	40
Winterthur-Töss	" "	1,798	20	17
Schwyz-Seewen	" "	1,725	100	60
Strassenbahn St. Moritz	" "	1,635	30	50
Spiez-Verbindungsbahn	" "	1,237	30	86,8
Albisgütlibahn	" "	1,118	25	60
Waldhaus-Hotel Dolder, Zürich	" "	0,637	20	98
Riffelalpbahn, elektr. Betrieb	" "	0,468	60	50
Pferdebahn auf Monte Generoso	" "	0,540	20	38
Rollbahn in Mürren	" "	0,451	7,5	37

Total 614,707

d. Adhäsionsbahnen mit Zahn- stangenstrecken:	Spur- weite. mm.	Zahnstange System.	Betriebs- länge. km.	Mini- Maximal- radius. steigung.	
				radius. m.	‰
Rorschach-Heiden	1435	Riggenbach	7,463	120	90
Brünigbahn	1000	Riggenbach	57,598	120	120
Visp-Zermatt	1000	Abt	35,050	80	125
Berner Oberlandbahnen	1000	Riggenbach	23,446	100	120
Stansstad-Engelberg, elek- trischer Betrieb	1000	Riggenbach	22,518	50	250
Martigny - Châtelard, elek- trischer Betrieb	1000	Abt	20,740	60	70
Appenzeller Strassenbahnen, Strassenb.	1000	Klose	19,604	30	92
Bex-Gryon-Villars, Strassen- bahn, elektrischer Betrieb	1000	Abt	13,842	25	200
Aigle-Leysin, Strassenbahn, elektrischer Betrieb	1000	Abt	6,785	17	230

Total 207,046

<i>e. Reine Zahnradbahnen:</i>		Spurweite. mm.	Zahnstange System.	Betriebslänge. km.	Maximalsteigung. ‰
Vitznau-Rigibahn . . . . .	1435	Riggenbach	6,858	250	
Wengernalpbahn . . . . .	800	Riggenbach	18,041	250	
Generosobahn . . . . .	800	Abt	8,991	220	
Glion-Rochers de Naye . . . .	800	Abt	7,621	220	
Brienz-Rothorn . . . . .	800	Abt	7,586	250	
Schynige Platte-Bahn . . . . .	800	Riggenbach	7,259	250	
Pilatusbahn . . . . .	800	Locher	4,270	480	
Arth-Rigibahn, elektr. Betrieb	1435	Riggenbach	8,551	200	
Gornergratbahn, „ „	1000	Abt	9,022	200	
Jungfraubahn, „ „	1000	Strub	5,641	250	
Brunnen-Morschach, „ „	1000	Strub	2,036	170	
Trait-Planches, „ „	1000	Riggenbach	0,392	148,7	
Total				86,268	

<i>f. Seilbahnen:</i>		Spurweite. mm.	Motor.	Bremsmittel.	Betriebslänge. km.	Maximalsteigung. ‰
Lausanne-Onchy . . . . .	1435	Turbine	Adhäsion	1,476	120	
Lausanne-gare C. F. F.	1435	„	Z. St. Riggenb.	0,314	116	
Biel-Magglingen . . . . .	1000	Wasserrübergew.	„	1,625	320	
Beatenbergbahn . . . . .	1000	„	„	1,600	400	
Rheineck-Walzenhausen	1200	„	„	1,218	260	
Cossonay-gare C. F. F.	1000	„	Z. St. Abt	1,211	130	
Ragaz-Wartenstein . . . . .	1000	„	Z. St. Riggenb.	0,760	311	
Territet-Glion . . . . .	1000	„	„	0,553	570	
Giessbachbahn . . . . .	1000	„	„	0,820	320	
St. Gallen-Mühleck . . . . .	1200	„	„	0,300	228	
Lugano-Bahn G. B.	1000	„	Z. St. Abt	0,237	240	
Gütschbahn, Luzern	1000	„	Z. St. Riggenb.	0,153	530	
Neuveville-St. Pierre, Freiburg . . . . .	1200	„	„	0,107	550	
Marzilibahn, Bern . . . . .	750	„	„	0,101	309	
Stanserhornbahn . . . . .	1000	Elektrizität	Zangen	3,600	630	
Muottas-Muraigl . . . . .	1000	„	„	2,187	538	
Vevey- Chardonne-Pélerin	1000	„	„	1,514	540	
San Salvatorebahn, Lugano	1000	„	Z. St. Abt	1,507	600	
Lauterbrunnen-Grütsch	1000	„	Z. St. Riggenb.	1,207	600	
Schönegg-Zugerberg	1000	„	Zangen	1,207	470	
Linthal-Braunwald . . . . .	1000	„	„	1,140	640	
Gurtenbahn, Bern . . . . .	1000	„	„	1,021	330	
Biel-Leubringen . . . . .	1000	„	„	0,892	360	
Bürgenstockbahn . . . . .	1000	„	Z. St. Abt	0,827	575	
Kriens-Sonnenberg . . . . .	1000	„	Zangen	0,803	425	
Dolderbahn, Zürich	1000	„	„	0,709	177,5	

	Spurweite. mm.	Motor.	Bremsmittel.	Betriebslänge. km.	Maximalsteigung. ‰
Locarno-Madonna del Sasso	1000	Elektrizität	Zangen	0,789	300
Reichenbachbahn, Meiringen	1000	"	"	0,661	617
St. Imier-Sonnenberg	1000	"	"	0,642	600
Davos-Schatzalp . .	1000	"	"	0,640	474
Lausanne-Signal . .	1000	"	"	0,455	280
Ecluse-Plan . . .	1000	"	Z. St. Riggienb.	0,368	370
Rigiviertelbahn, Zürich	1000	"	Zangen	0,284	327
Zürichbergbahn . .	1000	"	Z. St. Abt	0,183	260
Interlaken-Heimwehfluh	1000	"	Zangen	0,161	530
Engelberg-Dorf-Grand Hôtel Terrasse .	1000	"	"	0,125	372
			Total	<u>30,976</u>	

### Zusammenstellung.

#### I. Hauptbahnen.

	Betriebslänge. km.
a. Schweizerische . . . . .	2374,204
b. Ausländische auf Schweizergebiet. . . . .	68,794
	<u>2442,998</u>

#### II. Nebenbahnen.

a. Normalspurige Adhäsionsbahnen . . . . .	988,197
b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper . . . . .	533,433
c. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Strassen . . . . .	614,707
d. Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken . . . . .	207,046
e. Reine Zahnradbahnen . . . . .	86,268
f. Seilbahnen . . . . .	30,976
	<u>2460,627</u>
	Total <u>4903,625</u>

Davon werden zweispurig betrieben (normalspurige Adhäsionsbahnen) . . . . . 674,9

### Inspektion und Kontrolle der Bahnen.

Die Kontrolle über den Unterhalt der Bahnen ist in der bisherigen Weise ausgeübt worden. Die durchgehenden Inspektionsreisen zu Fuss auf den Haupt- und Nebenbahnen, exklusive der Spezialbahnen, aber inklusive der städtischen Strassenbahnen, erstreckten sich auf 4650 km., wozu noch zahlreiche Spezialuntersuchungen und Augenscheine kommen.

Auf die Kontrolle der Zahnrad- und Drahtseilbahnen entfallen:

Allgemeine Inspektionen . . . . . 142

Besuche bei besondern Anlässen (Untersuchungen von neuem Rollmaterial, Bremsproben, Augenscheine etc. . . . . 75

Anlässlich der Inspektionen wurden 410 km. Streckenbegehungen ausgeführt.

Auf den elektrisch betriebenen Adhäsionsbahnen wurden vorgenommen:

Allgemeine Inspektionen . . . . . 176

Besuche bei besondern Anlässen (Untersuchungen von neuem Rollmaterial, Fahr- und Bremsproben, Leitungsuntersuchungen) . . . . . 82

### Zustand der Bahnen.

#### Unterbau.

Erhebliche Störungen des Bahnbetriebes fanden folgende statt:

Die Visp-Zermatt-Bahn wurde am 12. Juni bei km. 3.<sup>300</sup> auf eine Länge von 250 Meter durch einen grössern Murgang überschüttet. Nach Kreuzung der Bahn setzte derselbe seinen Weg fort und kam erst im Bett der Visp zum Stillstand. Die Visp wurde während einer Stunde vollständig gesperrt. Das gestaute Wasser bildete einen See, der die Bahn von km. 3.<sup>300</sup> bis 4.<sup>000</sup> überflutete. Der Verkehr wurde vorerst für die Reisenden, das Gepäck und die Post, dann vom 16. Juni an für das Expressgut und vom 19. Juni an für die Beförderung von Gütern bis zum Einzelgewicht von 50 kg. durch Umstieg, respektive Umlad aufrecht erhalten. Vom 25. Juni an konnte der durchgehende Zugverkehr wieder aufgenommen werden. Die Linie ist an der Unterbrechungsstelle provisorisch verlegt worden und es sind zurzeit Studien über die definitive Anlage im Gange.

Bei km. 20 der Stansstad-Engelberg-Bahn fand unterhalb der Bahnlinie eine grössere Erdrutschung gegen den Aabach statt, welche Senkungen des Bahnkörpers verursachte und eine bergseitige Verlegung des Geleises auf zirka 200 Meter Länge notwendig machte.

Ausserordentlich starke Schneefälle verursachten im Januar und Februar Verkehrsstörungen auf den Linien: Saignelégier-La Chaux-de-Fonds, Saignelégier-Glovelier, Allaman-Aubonne-

Gimel, Rolle-Gimel, Val-de-Ruz, Joratbahn, Südostbahn und Oberglatt-Niederweningen.

Kürzere Unterbrechungen des Betriebes durch Lawinenfälle fanden statt bei km. 31,350 der Brünigbahn, km. 11,1 der Berner Oberlandbahn und bei km. 12,8 und 32,0 der Montreux-Berner Oberlandbahn.

Von grössern Unterhaltungsarbeiten am Unterbau, die im Laufe des Berichtsjahres ausgeführt wurden, sind nur anzuführen:

Die Verlegung und Hebung der Brünigbahn bei km. 33,450 wo wiederholt Unterbrechungen durch Ablagerung von Geschiebe des Steinlauibaches vorgekommen sind; die Fortsetzung der Sicherungsbauten gegen Steinschläge zwischen Mühlehorn und Weesen.

Ausser den Neubauten von Brücken beim Bau zweiter Spuren, bei Bahnhöferweiterungen, sowie bei Strassen-Über- oder Unterführungen sind neu erstellt worden die zweite Brücke für das Geleise rechts über den Rickenbach zwischen Immensee und Goldau, die Steinlauibachbrücke bei Lungern, die Tössbrücke bei Töss, die Steinenbachbrücke bei Uznach. Verstärkt wurden die Brücken bei Zweidlen und Embrach, die Überführung über die Zürcherstrasse bei Seebach und die Evibach-, Kellerbach- und Kerstelenbachbrücken der Gotthardbahn.

Die periodischen Revisionen und Belastungsproben sind bis auf wenige Ausnahmen in gewohnter Weise durchgeführt worden.

### Oberbau.

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

#### auf Hauptbahnen:

Stahlschienen . . . . .	152 730 m.
Eisenschwellen . . . . .	95 360 "
Holzschwellen . . . . .	49 700 "
Schottererneuerung . . . . .	153 100 "

#### auf Nebenbahnen:

Stahlschienen . . . . .	10 600 m.
Eisen- und Holzschwellen . .	19 200 "
Schottererneuerung . . . . .	35 700 "

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

auf Hauptbahnen . . . . .	70 900 m.
auf Nebenbahnen . . . . .	58 900 „

Die Materialproben gaben keinen Anlass zu Bemerkungen.

#### **Mechanische Einrichtungen der Zahnrad- und Drahtseilbahnen.**

Die Kontrolle dieser Einrichtungen fand in gewohnter Weise statt. Gegenstand genauer Untersuchungen bilden namentlich die Kabel der Drahtseilbahnen.

Bei 2 Drahtseilbahnen gelangten die Drahtseile zur Auswechslung. Festigkeitsproben in der Materialprüfungsanstalt in Zürich wurden vorgenommen mit:

- 4 Ersatzseilen bestehender Seilbahnen,
- 2 Seilen neu erstellter Seilbahnen.

Die Ergebnisse dieser Proben gaben zu keinen besondern Bemerkungen Anlass.

#### **Elektrische Maschinen, Apparate und Leitungsanlagen der elektrischen Bahnen.**

Die Untersuchungen dieser Einrichtungen hatten im allgemeinen ein befriedigendes Ergebnis, wenn auch da und dort Verbesserungen verlangt werden mussten.

Unfälle, die auf mangelhafte Einrichtungen zurückzuführen wären, sind keine zu verzeichnen.

#### **Stationen und Hochbauten.**

Auf betriebenen Bahnen sind dieses Jahr neu eröffnet worden die Stationen Attikon auf der Linie Winterthur-Romanshorn, Hochdorf-Baldegg an Stelle der Haltestelle Baldegg der Seetalbahn, Einigen und Faulensee auf der Thunerseebahn, Mülenen an Stelle der Haltestelle gleichen Namens auf der Linie Spiez-Frutigen, Brienzwiler und Kaiserstuhl an Stelle der Haltestellen gleichen Namens auf der Brünigbahn.

Ausser den an anderer Stelle besprochenen Erweiterungen grosser Bahnhöfe sind auf einer grossen Anzahl mittlerer und kleiner Stationen Erweiterungen der Geleiseanlagen, der Vor- und Ladeplätze und Ergänzungen der Hochbauten ausgeführt worden.

Die elektrische Beleuchtung ist im Berichtsjahre auf 43 Stationen neu eingerichtet und auf 12 Stationen verbessert worden.

### Signale und Riegelungen

Ergänzungen der Signale fanden statt durch Anbringung von 24 Einfahrtsignalen, 72 Einfahrt-Vorsignalen, 64 Ausfahrtsignalen und 60 Ausfahrtvorsignalen.

Neue Riegelungen wurden errichtet auf 15 Stationen und ältere Anlagen wurden umgebaut auf 29 Stationen.

Neue Blockanlagen sind erstellt worden auf den Strecken Nyon-Morges und Vauseyon-Neuchâtel.

### Niveauübergänge und Bahnabschluss.

Zur Unterdrückung von Niveauübergängen, ausser den Fällen, die sich beim Bau zweiter Geleise ergaben, sind 17 Unter- oder Überführungen erstellt worden.

Eine grosse Zahl von Niveauübergängen wurde mit neuen, verbesserten Barrieren versehen, wobei noch bestehende Drehkreuze beseitigt wurden.

### Bahnbewachung.

Die Vorlagen für den Dienst der Streckenwärter wurden in gewohnter Weise geprüft, gaben jedoch nur zu wenig Bemerkungen Anlass.

### c. Elektrische Leitungsanlagen, längs und quer zu Eisenbahnen.

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

#### Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen.

Im Jahre 1907 wurden 371 Planvorlagen behandelt für			
222 Starkstromüberführungen	gegen	240	im Vorjahre,
49 Starkstromunterführungen	"	32	" "
15 Starkstromlängsführungen	"	8	" "
70 elektrische Beleuchtungsanlagen auf Bahngebiet	"	37	" "
15 Änderungen bestehender Anlagen	"	11	" "
371 Projekte	gegen	328	im Vorjahre.

Unter Ausschluss der Starkstromleitungen längs und quer zu reinen Strassenbahnen und solcher Leitungen, welche den Bahnverwaltungen selbst gehören, ergibt sich auf Ende 1907 folgender Bestand:

1370 Starkstromüberführungen (1193)

383 Starkstromunterführungen (351)

112 Starkstromlängsführungen (99)

Im Berichtsjahre sind dem Departement keine durch diese Leitungen verursachte Störungen des Bahnbetriebes oder Unfälle zur Kenntnis gelangt.

### **Kreuzungen elektrischer Bahnkontaktleitungen mit Schwachstromleitungen.**

Nach den monatlichen Ausweisen der Telegraphendirektion sind an 21 Stellen neue Überführungen von Schwachstrom- über Bahnkontaktleitungen erstellt und 14 solche beseitigt worden. Ferner weisen 10 im Laufe des Jahres eröffnete elektrische Bahnen bzw. Bahnstrecken im ganzen 70 Überführungen von Schwachstromleitungen auf. Die Gesamtzunahme beträgt somit 77.

Die Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen und die Kreuzungen elektrischer Bahnkontaktleitungen mit Schwachstromleitungen werden von den Kontrollbeamten, soweit möglich, jährlich einmal besucht und die konstatierten Mängel den interessierten Bahnverwaltungen behufs Abhülfe zur Kenntnis gebracht.

\* \* \*

Die Revision der Vorschriften über elektrische Anlagen vom 7. Juli 1899 wurde im Berichtsjahre durch die eidgenössische Kommission für elektrische Anlagen, unter Mitwirkung der Kontrollstellen (Telegraphendirektion, Eisenbahndepartement, Starkstrominspektorat des schweizerischen elektrotechnischen Vereins) zu Ende geführt.

Die endgültige Feststellung der Anträge der Kommission und die Übersetzung der Entwürfe hat mehr Zeit in Anspruch genommen, als s. Z. vorgesehen werden konnte. Es war daher nicht möglich, die neuen Vorschriften noch im Jahre 1907 in Kraft zu setzen.

## **2. Rollmaterial.**

Die Kontrolle bestand wie bisher in der Prüfung der Planvorlagen für Neuanschaffungen und Umbauten; ferner in der Untersuchung neuer, bzw. umgebauter Fahrzeuge vor deren

Indienstsetzung; der Überwachung der Kesselrevisionen und Pressungen sowie der Beobachtung des Rollmaterials und des Traktionsdienstes.

Die Zahl der im Berichtsjahr behandelten Plan- und sonstigen Vorlagen für Rollmaterial betrug 347 (wovon 48 für neue und 299 für bestehende Bahnen) gegenüber 337 im Vorjahr. Wie aus den nachfolgenden Tabellen hervorgeht, haben im Berichtsjahr wieder bedeutende Rollmaterialvermehrungen stattgefunden.

Änderungen im Rollmaterialpark im Laufe des Berichtsjahres und Bestand zu Ende desselben:

*a. Lokomotiven.*

Hauptbahnen:	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs
Schweizerische Bundesbahnen . . . . .	11	61	50
Gotthardbahn . . . . .	—	—	—
Bern-Neuenburg . . . . .	—	—	—
Jura-Neuchâtelois . . . . .	—	—	—
<b>Nebenbahnen:</b>			
Normalspurige (Dampf und Elek- trizität) . . . . .	6	13	7
<b>Total</b>	<b>17</b>	<b>74</b>	<b>57</b>
	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
<b>Sonstige Bahnen:</b>			
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper . . . . .	1	6	5
Schmalspurige Adhäsionsbahnen, Strassenbahnen . . . . .	2	—	— 2
Adhäsionsbahnen mit Zahnstangen- strecken . . . . .	—	4	4
Reine Zahnradbahnen . . . . .	—	—	—
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>7</b>
<b>Im ganzen</b>	<b>20</b>	<b>84</b>	<b>64</b>

## Bestand auf Ende 1907:

Normalspurige Adhäsionsbahnen . . . . .	1244	Lokomotiven.
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper . . . . .	87	"
Schmalspurige Adhäsionsbahnen, Strassen- bahnen . . . . .	33	"
Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken	49	"
Reine Zahnradbahnen . . . . .	93	"
	<hr/>	
Total	1506	Lokomotiven,
wovon für elektrischen Betrieb	41	"

## b. Personenwagen.

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
<b>Hauptbahnen:</b>			
Schweizerische Bundesbahnen . . . . .	37	220	183
Gotthardbahn . . . . .	—	18	18
Bern-Neuenburg . . . . .	—	—	—
Jura-Neuchâtelois . . . . .	—	—	—
<b>Nebenbahnen:</b>			
Normalspurige Nebenbahnen . . . . .	3	16	13
	<hr/>		
Total	40	254	214

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
<b>Sonstige Bahnen:</b>			
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper . . . . .	—	27	27
Schmalspurige Adhäsionsbahnen, Strassenbahnen . . . . .	3	60	57
Adhäsionsbahnen mit Zahnstangen- strecken . . . . .	—	6	6
Reine Zahnradbahnen . . . . .	1	5	4
Seilbahnen . . . . .	3	9	6
	<hr/>		
Total	7	107	100
	<hr/>		
Im ganzen	47	361	314

## Bestand auf Ende 1907:

	Wagen.	Plätze.
Normalspurige Adhäsionsbahnen . . . . .	3164	151,476
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper . . . . .	334	12,212
Schmalspurige Adhäsionsbahnen, Strassenbahnen	1048	35,966
Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken . .	190	7,109
Reine Zahnradbahnen . . . . .	131	6,233
Seilbahnen . . . . .	83	3,120
	<hr/>	<hr/>
Total	4950	216,116
wovon mit elektrischem Betrieb	1381	51,957

## c. Bahnpostwagen.

	Zweiachsige.	Dreiachsige.
Ausrangiert wurden . . . . .	—	—
Angeschafft „ . . . . .	—	—
	<hr/>	<hr/>
Zuwachs	—	—

## Bestand auf Ende 1907:

151 zweiachsige

139 dreiachsige

---

290 im ganzen,

wovon 16 schmalspurige.

## d. Gepäckwagen.

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
Hauptbahnen und normalspurige Neben- bahnen . . . . .	2	44	42
Sonstige Nebenbahnen . . . . .	—	9	9
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total	2	53	51

## Bestand auf Ende 1907:

Hauptbahnen und normalspurige Nebenbahnen .	623	Wagen.
Sonstige Nebenbahnen . . . . .	106	„
	<hr/>	<hr/>
Total	729	Wagen.

## e. Güterwagen.

	Offene Wagen.		Gedeckte Wagen.	
	Normalspur- bahnen.	Sonstige Bahnen.	Normalspur- bahnen.	Sonstige Bahnen.
Abgang . . . . .	13	2	17	1
Neubeschaffung . . . . .	39	81	398	29
Zuwachs	26	79	381	28

Bestand auf Ende 1907:

Normalspurbahnen (übergangsfähiges Material)	14,073 Wagen.
Sonstige Bahnen . . . . .	1,280 „
Total	15,353 Wagen.

An Rollmaterialbestellungen waren zu Ende des Jahres pendent:

	Loko- motiven.	Personen- wagen.	Gepäck- wagen.	Güter- wagen.
<b>Hauptbahnen:</b>				
Schweizerische Bundesbahnen	58	224	60	800
Gotthardbahn . . . . .	8	—	—	—
Bern-Neuenburg . . . . .	—	—	—	—
Jura-Neuchâtelois . . . . .	—	—	—	—
<b>Nebenbahnen:</b>				
Normalspurige Adhäsions- bahnen . . . . .	7	2	—	70
Schmalspurige Adhäsions- bahnen auf eigenem Bahn- körper . . . . .	5	13	4	4
Schmalspurige Adhäsions- bahnen, Strassenbahnen . . . . .	1	76	2	6
Adhäsionsbahnen mit Zahn- stangenstrecken . . . . .	4	4	—	2
Reine Zahnradbahnen . . . . .	3	1	—	3
Seilbahnen . . . . .	—	—	—	—
Im ganzen	86	320	66	885

Die Mehrzahl der von den schweizerischen Bundesbahnen bestellten Lokomotiven sind wieder schwere, leistungsfähige Maschinen der Serien A  $\frac{3}{5}$ , B  $\frac{3}{4}$  und C  $\frac{4}{5}$ . Die 8 neuen Lokomotiven der Gotthardbahn gehören der Serie A  $\frac{3}{5}$  an, sind aber, namentlich was die Kesselleistung anbetrifft, noch erheblich leistungsfähiger als die bestehenden Maschinen dieser Serie. Sie unterscheiden sich von letztern auch im Rahmenbau (Barrenrahmen) und erhalten einen Dampftrockner nach Bauart Clench.

In den Personenwagenbestellungen figurieren u. a. auch 84 Wagen mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen, nämlich:

20	dreiaxige	Wagen I. und II. Klasse	mit	700	Sitzplätzen
50	"	"	III.	"	" 2800 "
14	vieraxige	"	III.	"	" 1120 "
				Total	<u>4620</u> "

Mit dieser Lieferung wird unser Personenwagenmaterial neuerdings eine wertvolle Vermehrung erfahren. Durch die im Bau befindlichen Güterwagen wird dem zur Herbstzeit regelmässig sich einstellenden Wagenmangel etwas Rechnung getragen.

Die im Berichtsjahr neu in Dienst gekommenen Lokomotiven sind meist schwerer Bauart und nach vorhandenen Typen; abweichende Bauart besitzen nur: 8 C  $\frac{4}{5}$  Lokomotiven (4zylindrige mit Verbundwirkung, mit Dampftrockner) für die Gotthardbahn; 2 A  $\frac{3}{5}$  Lokomotiven (3zylindrige ohne Verbundwirkung mit Dampfüberhitzer) für die S. B. B.; 2 A  $\frac{3}{5}$  Lokomotiven (4zylindrige mit Verbundwirkung mit Dampfüberhitzer) für die S. B. B.; 1 A  $\frac{3}{5}$  Lokomotive (4zylindrige mit Verbundwirkung mit Brotankessel, ohne Dampfüberhitzer) für die S. B. B.

Unter den beschafften Personenwagen befinden sich u. a. 150 dreiaxige und 20 vieraxige Personenwagen für die Bundesbahnen sowie 12 vieraxige Wagen für die Gotthardbahn, alles komfortable Wagen mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen. An letztern Wagen, welche in der Hauptsache zur Formierung der Expresszüge und der, Speise- und Schlafwagen führenden, Schnellzüge verwendet werden, waren bis zum Jahresende im Park der Normalspurbahnen vorhanden:

	Zahl der Sitzplätze				Total
	Zahl der Wagen	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	
2 und 3 axige Falten- balgwagen . . . . .	465	1920	6,780	12,900	21,600
4 axige Faltenbalg- wagen . . . . .	168	1629	3,785	3,568	8,982
insgesamt	<u>633</u>	<u>3549</u>	<u>10,565</u>	<u>16,468</u>	<u>30,582</u>

entsprechend 20,19 % der Gesamt-Sitzplatzzahl der schweizerischen Normalspurbahnen.

Unter den beschafften Gepäck- und Güterwagen befinden sich keine neuartigen Typen.

Den namhaften Anschaffungen der S. B. B. ist es hauptsächlich zu verdanken, dass die Schweiz zurzeit über ein Rollmaterial verfügt, das demjenigen unserer Nachbarstaaten zum Mindesten ebenbürtig ist.

Die näheren Angaben über den Bestand des Fahrparkes der schweizerischen Bahnen finden sich in der jedes Jahr erscheinenden Rollmaterialstatistik.

Für die im Bau befindlichen Bahnen sind bestellt:

	Loko- motiven.	Personen- wagen.	Gepäck- wagen.	Güter- wagen.
Hauptbahnen . . . . .	—	—	—	—
Nebenbahnen:				
Normalspurige Adhäsions- bahnen . . . . .	6	14	5	71
Schmalspurige Adhäsions- bahnen auf eigenem Bahn- körper . . . . .	—	24	—	20
Schmalspurige Adhäsions- bahnen auf Strassen . . . .	—	12	—	7
Adhäsionsbahnen mit Zahn- stangenstrecken . . . . .	—	5	1	3
Reine Zahnradbahnen . . . .	3	—	—	—
Seilbahnen . . . . .	—	4	—	—
Total	9	59	6	101
wovon für elektrisch betriebene Bahnen . . . . .	3	45	1	30

Im Berichtsjahr wurden wieder eine Anzahl neuer Lokomotiven mit Rauchverminderungseinrichtungen ausgerüstet. Zurzeit sind 458 Lokomotiven oder 31,26 % der Gesamtzahl mit solchen Apparaten versehen.

Die Anwendung der Dampfüberhitzung machte weitere Fortschritte. Zu Ende des Berichtsjahres waren 47 Heissdampflokomotiven im Betriebe, welche sich wie folgt verteilen:

Bundesbahnen . . . . .	26 Stück
Gotthardbahn . . . . .	13 „
Rhätische Bahnen . . . . .	8 „

Über die Beleuchtung der Personenwagen, an deren Verbesserung stets gearbeitet wird, geben die nachfolgenden Zahlen Aufschluss.

Von den Hauptbahnen hatten am Jahresende:

	Wagen	%
Petrolbeleuchtung . . . . .	428	14,9
Gasbeleuchtung . . . . .	499	17,4
Elektrische Beleuchtung . . . . .	1940	67,6

Die Einführung des Gasglühlichts als Verbesserung der vorhandenen Gasbeleuchtung ist noch im Probestadium.

Schwierigkeiten verursacht immer noch die Heizung längerer Züge bei starkem Frost. Das Eisenbahndepartement ist diesbezüglich bei der Präsidialverwaltung des Verbandes schweizerischen Eisenbahnen vorstellig geworden und es werden Versuche mit verbesserten Anordnungen ausgeführt.

\* \* \*

Die Überwachung des Unterhaltes des gesamten Rollmaterials und die Kontrolle des Fahrdienstes vollzog sich in bisheriger Weise. Wichtige Vorkommnisse sind dabei nicht zu erwähnen.

Lokomotivdefekte sind dem Departemente 314 zur Kenntnis gekommen; dieselben verteilen sich wie folgt:

Schweizerische Bundesbahnen . . . . .	215
Gotthardbahn . . . . .	22
Bern-Neuenburg . . . . .	3
Jura Neuchâtelois . . . . .	6
Nebenbahnen . . . . .	68
Total	<u>314</u>

Eingelangt sind ferner:

92	Berichte über Kupplungsbrüche;
49	„ „ Radreifenbrüche;
27	„ „ Achsenbrüche.

Diese Angaben machen aber nicht Anspruch auf Vollständigkeit, da uns nicht alle Fälle gemeldet werden.

In keinem Falle hatte einer der obgenannten Fälle schlimme Folgen.

Den durch die Verordnung betreffend Unterhalt des Rollmaterials vorgeschriebenen internen Revisionen und Druckproben der Lokomotivkessel wohnten unsere Kontrollingenieure in gewohnter Weise bei.

Es fanden statt:

*Innere Kesseluntersuchungen.*

Hauptbahnen:	Anzahl	In % der Kessel
Schweizerische Bundesbahnen . . . . .	142	15,3
Gotthardbahn . . . . .	43	26,2
Bern-Neuenburg . . . . .	1	12,5
Jura Neuchâtelois . . . . .	4	33,3
Nebenbahnen:		
Normalspurige . . . . .	15	15,7
Sonstige . . . . .	46	20,2
Im ganzen	251	17,5

*Periodische Druckproben.*

Hauptbahnen:	Anzahl	In % der Kessel
Schweizerische Bundesbahnen . . . . .	147	15,9
Gotthardbahn . . . . .	42	25,6
Bern-Neuenburg . . . . .	2	25,0
Jura Neuchâtelois . . . . .	2	16,6
Nebenbahnen:		
Normalspurige . . . . .	12	12,6
Sonstige . . . . .	45	19,8
Im ganzen	250	17,4

*Druckproben neuer Kessel.*

Hauptbahnen:	Anzahl			
Schweizerische Bundesbahnen . . . . .	49	wovon	2	Ersatzkessel
Gotthardbahn . . . . .	7	"	5	"
Bern-Neuenburg . . . . .	—	"	—	"
Jura Neuchâtelois . . . . .	—	"	—	"
Nebenbahnen:				
Normalspurige . . . . .	7	"	1	"
Sonstige . . . . .	10	"	—	"
Im ganzen	73	wovon	8	Ersatzkessel

Die Kohlenvorräte, über welche wir uns vierteljährlich Bericht erstatten lassen, sind — zumeist infolge Nichteinhaltens der vertraglichen Verpflichtungen seitens der Lieferanten — zeitweise in bedenklichem Masse zurückgegangen, so dass wir zu besonderen Schritten veranlasst wurden. Gegen das Ende des Jahres hatte sich die Situation wieder etwas gebessert. Der Vorteil des elektrischen Betriebes, der uns in dieser Beziehung vom Auslande unabhängig machen würde, trat hier klar zu Tage.

Die Einhaltung der behördlich festgesetzten Fahrgeschwindigkeiten lässt bei den Strassenbahnen noch zu wünschen übrig, obschon gerade dort die Gefahren des zu raschen Fahrens am grössten sind. Eine Kontrolle ist deshalb schwer, weil der Vorschrift, wonach auf jeder Linie eines Trambahnnetzes wenigstens ein registrierender Geschwindigkeitsmesser regelmässig im Betrieb sein soll, bei den Trambahnen noch zu wenig nachgelebt wird, angeblich weil es schwierig sei, solche Apparate auf die Dauer in Funktion zu erhalten. Wir haben allen Grund, anzunehmen, dass die Durchführung dieser Vorschrift öfters mehr deshalb auf Widerstand stösst, weil beim Vorhandensein solcher Kontrollapparate häufige Überschreitungen der zulässigen Fahrgeschwindigkeiten konstatiert wurden. Wir werden uns mit dieser Angelegenheit noch zu befassen haben.

### 3. Bahnbetrieb.

#### a. Fahrplanwesen.

Zu den Fahrplänenentwürfen der Bahn- und Dampfschiffunternehmungen sind 1102 Abänderungsanträge, gegen 1263 im Vorjahre, gestellt worden. In 245 Fällen hatte das Eisenbahndepartement zu entscheiden, und gegen 7 Entscheide des Departements ist der Rekurs an den Bundesrat ergriffen worden. Die übrigen Begehren fanden in den Fahrplankonferenzen durch Zugeständnisse der Verwaltungen oder Verzicht der Begehrensteller ihre Erledigung.

Dass in der Zahl der Abänderungsbegehren gegenüber dem Vorjahre ein Rückgang zu verzeichnen ist, darf wohl auf den Umstand zurückgeführt werden, dass mehrere Verwaltungen aus freien Stücken eine Reihe von wesentlichen Verbesserungen eingeführt haben.

Ausser einer grössern Summe neuer Fahrleistungen sind von verschiedenen Interessenten nicht weniger als 243 neue Schnell-

zugshalbe verlangt worden. Solchen Begehren ist aber seitens der Behörde nur in vereinzelt Fällen und nur so weit entsprochen worden, als wirklich triftige Gründe dieses rechtfertigten.

Für einzelne Linien der Bundesbahnen sind seit Jahren neue Früh- und Spätzüge oder eigentliche Nachtzüge verlangt; die bezüglichen Begehren wurden aber abgewiesen, soweit voraussehen war, dass die Frequenz solcher Züge nur eine geringe sein würde und daher die aus deren Führung erwachsenden grossen Kosten nicht rechtfertigen könnte.

Daneben musste eine grössere Zahl von Begehren um Einlage neuer Züge mit Rücksicht auf die Kosten abgewiesen werden. Obschon allgemein bekannt ist, dass die Finanzlage der Bundesbahnen die grösste Schonung erheischt, bewegen sich die derartige Ansprüche ihnen gegenüber in aufsteigender Linie.

Die europäischen Fahrplankonferenzen sind unsererseits in üblicher Weise beschickt worden. Diejenige für den Winterfahrplan 1907/08 wurde am 12. und 13. Juni in London und diejenige für den Sommerfahrplan 1908 am 11. und 12. Dezember in Wien abgehalten. Sowohl in London als in Wien gingen den offiziellen Verhandlungstagen zwei Vorkonferenztage voraus.

## b. Kontrolle der Dienstvorschriften.

Die im letzten Bericht besprochene Revision der Vorschriften über Aufnahme in den Eisenbahndienst und periodische Prüfungen des Personals konnte aus denselben Gründen wie im Vorjahre noch nicht durchgeführt werden.

Die im Jahre 1905 vom Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten verlangte Revision des Reglements über den Rangierdienst wurde für einmal zurückgelegt, weil die Bahnverwaltungen sich ablehnend verhielten und vom Verband des Personals keine bestimmten Vorschläge eingereicht wurden.

Wir haben unterm 28. September 1907 eine neue Verordnung über die Beheizung der Eisenbahnwagen und der Warterräume in den Stationen erlassen, welche den eigenartigen Verhältnissen der städtischen Strassenbahnen und der Vorortbahnen in billiger Weise Rechnung trägt.

Von mehreren neuen Bahnunternehmungen sind die für das Personal notwendigen Dienstreglemente eingereicht worden, und

es hat das Eisenbahndepartement deneben nach längeren und zum Teil schwierigen Verhandlungen die Genehmigung erteilt.

Die im vorjährigen Berichte erwähnten Verhandlungen betreffend die Erstellung neuer Reglemente über den Fahrdienst auf den Schmalspurbahnen und auf den Zahnradbahnen konnten noch nicht zum Abschlusse gebracht werden, sind aber der Erledigung nahe.

Zum Teil auf Anregung des Verbandes der Normalspurbahnen, zum Teil auf Verlangen des Eisenbahndepartements ist die Abänderung einer Reihe von Bestimmungen des allgemeinen Fahrdienstreglements und des allgemeinen Signalreglements in Angriff genommen worden.

Vom Eisenbahnverband ist unter anderm eine Änderung des Signalreglements in dem Sinne vorgeschlagen worden, dass bei Abfahrt der Züge sowie beim Rangierdienst von den Lokomotiven keine Pfeifensignale gegeben werden müssten, und es ist diese Neuerung seit  $2\frac{1}{2}$  Jahren versuchsweise durchgeführt. So angenehm eine Einschränkung der Pfeifensignale für die Anwohner der Bahnhöfe sein mag, so hat dieselbe auch ihre schlimmen Seiten, indem das Personal des äusseren Dienstes mehr als bisher der Gefahr des Überfahrenwerdens ausgesetzt ist; es sind daher aus Kreisen des Personals Stimmen laut geworden, welche die Wiedereinführung der Lokomotivsignale fordern. Da die Versuche noch kein abschliessliches Resultat ergeben haben, werden dieselben auf ein weiteres halbes Jahr ausgedehnt.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat in Abänderung des Kleidungsreglementes beschlossen, den Bahnhofvorstandstellvertretern, den Stations- und Wärtervorständen, den vollständig uniformierten Stationsgehülfen, den Obergüterschaffnern und ihren Stellvertretern, den Oberzugführern, Zugführern und Kondukteuren leichte Sommerblusen (Tuchblusen) abzugeben. Mit der Verteilung ist im Sommer des Berichtsjahres begonnen worden, womit das unterm 20. Dezember 1904 anlässlich der Behandlung des Voranschlags der Bundesbahnen pro 1905 gestellte Postulat (Nr. 633) seine Erledigung gefunden hat.

### c. Vollziehung des Arbeitsgesetzes.

In Vollziehung von Art. 8 des Gesetzes sind dem Personal in einer grösseren Zahl von Stationen verbesserte Ruhelokale eingeräumt worden und es haben die Versuche mit transportablen

Baracken und Zelten für das Bahnunterhaltungspersonal eine weitere Ausdehnung erfahren.

Wir haben die Generaldirektion in Anwendung von Art. 10 des Gesetzes unterm 3. Juni ermächtigt, während der Dauer des mit dem Bezuge des neuen Bahnhofes zusammenhängenden Geleiseumbaues in Basel (ungefähr vier Wochen) durch das Personal des äusseren Dienstes, soweit unbedingt notwendig, Überzeitarbeit leisten zu lassen, in der Meinung immerhin, dass eine Übermüdung der Angestellten nicht vorkommen dürfe. Unter derselben Bedingung wurde für die Dauer des eidgenössischen Schützenfestes eine Mehrbeanspruchung des Personals des Bahnhofes Zürich gestattet. Ferner musste für die Dauer der grossen Militärtransporte anlässlich der Herbstmanöver eine Mehrbeanspruchung sowie die Verschiebung einzelner Ruhetage eines Teils des Personals der Bundesbahnen bewilligt werden.

Dem Verband der Normalspurbahnen haben wir in üblicher Weise für die Dauer des starken Herbstverkehrs gestattet, an Sonntagen, den eidgenössischen Bettag ausgenommen,

- a. am Vormittage in den Güterschuppen arbeiten zu lassen;
- b. den hierzu geeigneten Personenzügen, soweit nötig, Güterwagen mitzugeben;
- c. Güterzüge auszuführen, soweit das Bedürfnis sich einstelle.

Wegen andauernd starkem Güterandrang musste, um Stauungen zu vermeiden, der Gotthardbahn an den meisten Sonntagen des Jahres in beschränktem Umfange die Besorgung des Güterdienstes gestattet werden.

Da gemäss Art. 13 der Vollziehungsverordnung vom 22. September 1903 der im Art. 7 des Gesetzes vorgesehene zusammenhängende Erholungsurlaub dem Personal auf Beginn des Jahres für das betreffende Jahr anzuweisen und in der Folge mitunter zufällig eine Gruppe von Krankheitstagen mit dem Erholungsurlaub zusammengefallen ist, hat die Generaldirektion der Bundesbahnen mit Bezug auf die Zumessung von Ruhetagen bei länger dauernder Krankheit folgenden Beschluss gefasst:

1. Angestellten, welche für ein volles Dienstjahr 52 Ruhetage, einschliesslich des Erholungsurlaubes (Art. 7, Abs. 1, des Gesetzes), zu erhalten haben, ist für jede Woche Krankheitsabwesenheit ein Tag von den 52 Ruhetagen abzuziehen.

2. Für Angestellte, welchen gemäss Art. 7, Abs. 2, des Gesetzes 52 Ruhetage und ein Erholungsurlaub von acht Tagen

oder mehr per Jahr zukommen, sind die in die Krankheitsabwesenheit fallenden Erholungsurlaubstage als konsumiert zu betrachten, und ausserdem kommt für jede volle Woche Krankheitsabwesenheit ein Ruhetag in Abzug. Hierbei darf jedoch die Gesamtzahl der in Abzug gebrachten Tage die Zahl der Krankheitstage nicht übersteigen.

3. Es ist unzulässig, einen vorausbestimmten Erholungsurlaub auf eine Krankheitsabwesenheit zu verschieben, um denselben als durch Krankheit konsumiert betrachten zu können.

Hieraus folgt, dass bei Zusammenfallen des vorausbestimmten Erholungsurlaubs mit Krankheitstagen der Angestellte auf das ganze Jahr berechnet dieselbe Zahl von Ruhetagen erhält, als er Wochen im Dienste gestanden hat.

Durch die Kontrolle sind auch im Berichtsjahre zahlreiche Fälle von Abweichungen von den Gesetzesbestimmungen ermittelt und den Bahn- und Dampfschiffverwaltungen, zum Teil unter Androhung weiterer Massnahmen für den Wiederholungsfall, behufs Abhülfe übermittelt worden. Gegen eine Verwaltung haben wir wegen fortgesetzter Nichtbeachtung einzelner Gesetzesbestimmungen das Strafverfahren eingeleitet. Sie ist vom zuständigen Richter mit einer Busse von allerdings nur Fr. 20 belegt worden.

Die Führung der im Art. 11 des Gesetzes vorgesehenen Tagebücher durch das Personal liess auch im Berichtsjahre manches zu wünschen übrig, was hauptsächlich auf den Umstand zurückzuführen sein dürfte, dass die meisten Verwaltungen diesem Kontrollmittel wenig wohlwollend gegenüberstehen und sich um die richtige Führung der Bücher nicht kümmern. Die Tagebücher können aber nur dann ihren Zweck vollständig erfüllen, wenn die Eintragungen in dieselben durch die Verwaltungen überwacht werden, indem die letztern bei konstatierten Unregelmässigkeiten in der Lage wären, sofort von sich aus für Abhülfe zu sorgen, während es bis jetzt fast durchwegs den Kontrollorganen des Eisenbahndepartements überlassen blieb, allfällige Gesetzeswidrigkeiten gelegentlich aufzudecken und auf deren Beseitigung zu dringen, soweit die Tagebücher überhaupt bezügliche Angaben enthielten.

In einzelnen Fällen sind von den Personalverbänden Beschwerden über zu starke Inanspruchnahme der Angestellten erhoben worden, und es hat das Departement nicht ermangelt, auf Abhülfe zu dringen, soweit die Untersuchung ergab, dass die Beschwerden begründet waren.

### d. Fahrleistungen und Zugverspätungen.

Die Fahrleistungen sind auf den in beiliegender Tabelle aufgeführten Bahnen gegenüber dem Vorjahre um 2,974,213 Zugskilometer und um 104,712,641 Achskilometer gestiegen.

Die Gesamtzahl der rapportpflichtigen Zugverspätungen ist gegenüber dem Vorjahre um ein geringes zurückgegangen, wogegen bei einzelnen Verwaltungen eine Zunahme der eigenen Verspätungen zu verzeichnen ist.

Als Ursachen der vielen Verspätungen erwähnen wir namentlich:

Verspätetes Eintreffen von Zügen und Schiffskursen anschließender Verwaltungen;

Unfälle und atmosphärische Einflüsse;

Starker Personen-, Gepäck-, Post- und Güterverkehr;

Kurze Umschlagszeiten in den Knotenstationen;

Gespannte Fahrzeiten vieler Züge;

Dichter Zugverkehr im allgemeinen, zum Teil als Folge der geringen Ausnützung der Nachtzeit für den Güterverkehr auf einzelnen Linien;

Langsamfahrtsignale wegen Umbau von Linien und Stationen;

Umstellen von direkten Personenwagen in den Knotenstationen;

Ungenügende und unzweckmässige Anordnungen bei besondern Vorkommnissen;

Beschränkte Platzverhältnisse in den Bahnhöfen und Stationen;

Einspurigkeit einer Reihe von Hauptlinien;

Fehlen dritter und vierter Geleise auf einzelnen stark befahrenen Teilstrecken in der Nähe von Hauptbahnhöfen.

Es ist zu befürchten, dass die Verhältnisse sich noch verschlimmern werden, falls hinsichtlich des Ausbaues der Linien und der Stationen nicht ein rascheres Tempo als bisher Platz greift.

### e. Unfälle.

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

	1907.	1906.
Entgleisungen in Stationen . . . . .	49	40
„ auf offener Bahn . . . . .	13	14
Zusammenstöße in Stationen . . . . .	47	43
„ auf offener Bahn . . . . .	8	8
Sonstige Unfälle . . . . .	2273	1920

## Zusammenstellung der im Jahre 1907 auf den wichtigeren schweizerischen Normalspurbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30			
Bezeichnung der Eisenbahnen	Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien Kilometer	Davon doppel-spurig	Total der beförderten						Total der zurückgelegten		Auf die regelmäßigen Personenzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung entfallen: Zugkilometer	Von den Achskilometern kommen auf 1 Kilometer Bahnlänge	An den Endpunkten der Fahrt trafen ein:						Ursache der Verspätungen						Prozente		Anzahl der versäumten Anschlüsse	Bezeichnung der Eisenbahnen				
			Im Fahrplan vorgesehenen regelmäßigen			Fakultativ- und Extra-			Zugs-	Achskilometer			Personenzüge mit 10 und mehr Minuten Verspätung			Güterzüge mit Personenbeförderung mit 15 und mehr Minuten Verspätung			Durch Verspätung der Anschlußanstalten	Auf der eigenen Linie					der gemäß Kolonnen 23 und 24 verspäteten Züge im Verhältnis zur Gesamtzahl der Züge	im Vorjahre						
			Personenzüge	Güterzüge mit Personenbeförderung	reinen Güterzüge	Personenzüge	Güterzüge mit Personenbeförderung	reinen Güterzüge					Anzahl	Durchschnittliche Verspätung	Größte Verspätung	Anzahl	Durchschnittliche Verspätung	Größte Verspätung		infolge von Unfällen	infolge von atmosphärischen Einflüssen	infolge von Rollmaterialdefekten	durch den Stations- und Fahrdienst	Total					Total im Vorjahre			
													Minuten		Minuten																	
<b>1. Hauptbahnen.</b>																																
Schweizerische Bundesbahnen:																																
Kreis I	2406	509	401 424	46 449	153 105	3639	—	28 036	28 809 738	863 267 943	21 487 207	358 798	3 861	20	319	69	34	133	2 024	84	47	97	1 678	1 906	8 153	1,78	1,88	1911	S. B. B. I			
" II <sup>1)</sup>													5 901	18	163	91	24	58	4 207	160	31	65	1 529	1 785							1987	" II
" III													9 109	15	177	241	22	87	5 916	94	57	173	3 110	3 434							2732	" III
" IV													4 742	17	174	128	22	66	3 474	47	9	55	1 285	1 396							1215	" IV
<b>Totale und Durchschnittszahlen</b>													23 613	18	319	529	26	133	15 621	385	144	390	7 602	8 521				7845	Total			
Gotthardbahn	290	142	32 617	6 669	15 319	466	2	13 786	4 436 101	151 682 987	2 550 124	523 044	1 969	16	89	321	26	114	1 507	29	8	47	699	783	839	1,00	1,86	385	G. B.			
Bern-Neuenburg-Bahn	43	—	5 784	—	617	32	—	155	279 138	4 173 303	248 712	97 054	311	15	75	—	—	—	209	—	—	2	100	102	104	1,78	1,79	106	N. B.			
Jura Neuchâtelois	38	2	12 440	101	1 139	122	—	199	336 932	5 005 244	296 725	131 717	584	16	60	—	—	—	286	4	38	11	245	298	170	2,04	1,06	29	J. N.			
<b>2. Nebenbahnen.</b>																																
Thunerseebahn <sup>2)</sup>	115	—	30 146	849	3 774	113	—	1 321	706 492	10 860 564	621 336	94 440	1 123	14	80	8	20	28	668	19	1	18	425	463	527	1,42	1,74	114	T. S. B.			
Seetalbahn <sup>3)</sup>	55	—	10 846	730	1 236	23	4	558	379 836	3 837 231	339 671	69 768	146	14	43	—	—	—	76	3	—	8	65	70	57	0,57	0,45	137	S. T. B.			
Südostbahn	50	—	16 782	—	1 232	190	—	451	298 861	2 934 287	267 561	58 686	248	15	61	—	—	—	209	—	15	—	24	39	16	0,14	0,04	157	S. O. B.			
Töftalbahn <sup>4)</sup>	46	—	8 617	306	1 403	23	—	44	290 545	3 238 172	263 144	70 395	314	14	40	75	27	67	270	—	8	—	103	119	103	1,34	1,30	74	T. T. B.			
Emmentalbahn	43	—	11 680	—	2 217	19	26	437	292 796	3 900 777	247 494	90 716	216	14	38	—	—	—	204	—	—	1	11	12	21	0,10	0,09	21	E. B.			
Burgdorf-Thun-Bahn (elektrisch)	41	—	6 474	—	1 673	75	—	136	308 943	2 855 851	255 944	69 655	144	16	67	—	—	—	128	—	12	2	16	14	14	0,06	0,04	33	B. T. B.			
Langenthal-Huttwil-Wolhusen-Bahn	40	—	5 595	3 165	618	4	4	227	179 352	2 306 314	170 820	57 658	78	14	27	4	19	27	67	—	—	—	15	15	41	0,17	0,46	2	L. H. W. B.			
Freiburg-Murten-Ins (elektrisch)	33	—	5 528	618	—	31	—	37	198 083	1 739 810	196 672	52 722	246	13	49	9	17	19	161	1	3	5	85	94	122	1,46	1,93	53	F. M. I.			
Ürikon-Bauma	26	—	4 988	—	—	18	—	48	114 406	603 100	113 726	23 196	93	22	114	—	—	—	41	—	—	3	26	52	61	0,68	1,21	86	Ue. B. B.			
Saignelégier-Glovelier	25	—	3 024	728	—	3	57	9	95 419	640 746	93 800	25 630	67	20	306	4	19	20	21	10	14	1	25	50	39	0,69	0,78	10	R. S. G.			
Sihltalbahn	19	—	6 536	—	1 740	44	—	188	118 462	1 086 960	106 830	57 208	14	13	16	—	—	—	11	—	—	3	3	9	9	0,04	0,04	—	Sihl T. B.			
Bulle-Romont	18	—	3 030	621	—	9	—	95	67 626	1 095 288	65 754	60 849	53	15	60	2	17	19	40	1	—	2	12	15	18	0,88	0,49	3	B. R.			
Bern-Schwarzenburg <sup>†)</sup>	a) 19	—	1 780	364	64	28	—	20	42 317	367 540	41 364	19 344	22	24	92	2	17	19	9	2	—	—	13	15	—	1,60	—	11	B. S. B.			
Val de Travers	14	—	13 317	1 145	1 795	7	—	1 323	108 044	1 230 159	92 420	87 869	202	16	45	71	18	35	113	3	—	4	146	160	174	1,08	1,04	10	R. V. T.			
Pont-Brussus	14	—	2 763	95	—	6	—	—	37 232	353 724	37 154	25 266	36	43	515	1	25	25	24	—	12	—	1	13	38	0,08	0,82	3	P. B.			
Sensetalbahn	12	—	4 081	740	517	10	—	49	54 304	342 391	52 477	28 533	216	14	62	4	18	20	165	—	—	4	51	55	19	1,14	0,42	48	Sense T. B.			
Pruntrut-Bonfol	11	—	3 650	—	—	2	—	1	40 176	298 170	40 150	27 106	14	14	29	—	—	—	9	—	—	1	4	5	4	0,18	1,10	—	R. P. B.			
Vevey-Chexbres	8	—	4 745	1 095	—	6	—	—	46 762	348 212	46 720	43 527	79	15	30	4	18	22	77	1	—	—	5	6	5	0,08	0,03	17	V. Ch.			
Nyon-Crassier	6	—	5 110	—	—	3	—	—	30 678	245 894	30 660	40 982	44	13	24	—	—	—	43	—	—	—	1	1	3	1,01	0,05	2	N. C.			
<b>Totale und Durchschnittszahlen</b>	3372	653	600 957	63 675	186 449	4873	93	47 140	37 272 243	1 062 414 667	27 666 465	315 070	29 832	17	515	1 034	21	133	19 959	458	285	501	9 663	10 907	—	1,52	—	9146				
<b>Im Jahre 1906</b>	3329	613	566 340	69 932	158 929	5568	153	41 563	34 298 030	957 702 026	25 909 488	287 685	29 986	16	360	1 091	23	136	20 540	849 *)		463	9 225	10 537	—	1,53	—	9277				

1) Inkl. Basler Verbindungsbahn.  
 2) Spiez-Erlenbach, Erlenbach-Zweisimmen, Spiez-Frutigen, Gürbetalbahn.  
 3) Beinwil-Münster.  
 4) Wald-Rati.

†) Betriebseröffnung am 1. Juni 1907.  
 a) 122 Tage mit 18 km.; 92 Tage mit 21 km.

\*) Die meisten dieser Verspätungen rührten von den Schneestürmen und der grossen Kälte, sowie vom Linienunterbruch auf der Gotthardbahn (Rutschungen bei km. 3) her.

Von den Entgleisungen fanden 53 (37) bei Personen- und Güterzügen, 8 (13) im Rangierdienst und 1 (4) bei Tramwagen statt.

Von den Zusammenstößen ereigneten sich 20 (23) bei fahrenden Zügen, sei es, dass solche mit andern Zügen oder mit einzelnen Wagen in Kollision gerieten; 21 (16) Fälle beziehen sich auf Vorkommnisse im Rangierdienst und 14 (12) betreffen Kollisionen von Tramwagen.

Die sämtlichen Unfälle hatten 115 Tötungen (im Vorjahre 97) und 2179 Verletzungen (gegen 1835) von Personen zur Folge, und zwar wurden

	getötet					
	Reisende.		Bahnbedienstete.		Drittpersonen.	
	1907.	1906.	1907.	1906.	1907.	1906.
bei Entgleisungen und Zusammenstößen .	1	—	1	3	—	—
infolge sonstiger Ereignisse . . . . .	16	17	48	34	49	43
	verletzt					
	Reisende.		Bahnbedienstete.		Drittpersonen.	
	1907.	1906.	1907.	1906.	1907.	1906.
	bei Entgleisungen und Zusammenstößen .	43	19	23	23	—
infolge sonstiger Ereignisse . . . . .	123	106	1885	1574	105	111

Nach Bahnen zusammengestellt entfallen hiervon:

	Tötungen.		Verletzungen.	
	1907.	1906.	1907.	1906.
Auf die schweiz. Bundesbahnen	71	53	1469	1187
„ „ Gotthardbahn . . .	10	5	181	149
„ „ Bern-Neuenburg-Bahn .	—	—	11	12
„ „ Neuenburger Jura-Bahn	3	2	23	22
„ „ ausländischen Bahnen auf Schweizergebiet	3	5	56	53
„ „ übrigen normalspurigen Adhäsionsbahnen .	2	5	71	87

		Tötungen.		Verletzungen.	
		1907.	1906.	1907.	1906.
Auf die	schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	4	4	55	44
" "	schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf Strassen . . . .	21	19	263	244
" "	Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken	1	2	36	24
" "	reinen Zahnradbahnen	—	2	7	5
" "	Seilbahnen . . . .	—	—	7	8

Die üblichen weitem Angaben finden sich in der angefügten Tabelle.

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



	Reisende.				Bahnbedienstete.				Drittpersonen.			
	Tötung.		Verletzung.		Tötung.		Verletzung.		Tötung.		Verletzung.	
	1907.	1906.	1907.	1906.	1907.	1906.	1907.	1906.	1907.	1906.	1907.	1906.
Überfahren von Fuhrwerken, Rollwagen und Draisinen . . . . .	—	—	1	1	—	—	—	—	2	2	15	23
Infolge Scheuerdens von Tieren bei der Fahrt von Zügen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	12	5
Ausgleiten von Fahrzeugen, Fehltreten beim Auf- und Absteigen . . . . .	—	1	4	6	6	5	299	233	—	—	—	—
Fehltreten beim Begehen der Geleise . . . . .	—	—	2	2	1	—	148	138	—	—	—	—
Springen auf und von im Gang befindlichen Fahrzeugen . . . . .	14	15	35	18	1	2	69	61	1	—	2	1
Unvorsichtiges Überschreiten der Geleise und Gehen in denselben . . . . .	—	1	3	2	27	17	47	44	45	38	66	69
Unvorsichtiges Benehmen im fahrenden Zug und bei Manöverbewegungen . . . . .	2	—	8	3	1	1	46	35	—	—	—	—
Mitwirkung von Drittpersonen beim Manöver . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4
Infolge unglücklichen Zufalls bei Manövern . . . . .	—	—	—	—	1	1	198	144	—	—	1	1
Beim An- und Abkuppeln von Fahrzeugen . . . . .	—	—	—	—	7	3	204	156	—	—	—	—
Infolge verbotener oder unrichtig ausgeführter Manöver . . . . .	—	—	2	1	1	2	36	29	—	—	2	1
Beim Ein-, Aus- und Umlad von Gütern . . . . .	—	—	—	—	—	1	312	289	—	—	—	—
Beim Öffnen oder Schliessen von Wagentüren . . . . .	—	—	60	69	—	—	65	76	—	—	—	—
Augenverletzungen durch Fremdkörper . . . . .	—	—	—	—	—	—	56	42	—	—	—	—
Beim Einfeuern auf der Lokomotive und beim Zerkleinern von Kohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	75	61	—	—	—	—
Infolge Berührung des elektrischen Stromes . . . . .	—	—	—	—	1	1	14	4	—	1	—	—
Aus andern Ursachen . . . . .	—	—	8	4	2	1	316	262	—	—	4	7

In selbstmörderischer Absicht haben sich 27 Personen (im Vorjahr 12) getötet und 2 verletzt.

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

	1907.	1906.
Tötungen . . . . .	9	3
Verletzungen . . . . .	4035	3386

gemeldet.

#### 4. Dampfschiffe.

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

Über den Umfang der Kontrolle geben nachstehende Zahlen Aufschluss:

##### a. Betriebsbewilligungen.

	Dampfschiffe.	Motorboote.	Motorschiffe.	Total.
Erneuert . . . . .	1	2	8	11
Neu erteilt . . . . .	1	16	13	30
Entzogen . . . . .	—	9	7	16

##### b. Änderungen im Schiffspark.

Dampfschiffe neu erstellt, bzw. neu unter Kontrolle getreten					1
Motorboote	"	"	"	"	14
Motorlastschiffe neu	"	"	"	"	9
Dampfschiffe ausrangiert oder aus der Kontrolle gestrichen					—
Motorboote	"	"	"	"	6
Motorlastschiffe	"	"	"	"	4
Dampfschiffe umgebaut					2
Motorboote	"				1
Motorlastschiffe	"				4
Dampfschiffe mit neuen Kesseln versehen					1
" " " Maschinen versehen					1
Motorboote " " Motoren		"			3
Motorlastschiffe mit " " "		"			6

*c. Bestand des Schiffsparkes.*

Dampfschiffe für den Personen- und Gütertransport . . .	100
„ nur für den Gütertransport . . . . .	6
„ für den Schleppdienst . . . . .	6
Motorboote ausschliesslich für den Personentransport . . .	81
Motorlastschiffe, auch für den Personentransport . . . . .	8
„ nur für den Gütertransport . . . . .	69
	Total 270
Im Bau oder angemeldet und voruntersucht sind	10

An Schiffsuntersuchungen wurden vorgenommen:

Äussere Untersuchungen von Dampfschiffen . . . . .	115
Untersuchungen von Motorbooten . . . . .	96
„ „ Motorlastschiffen . . . . .	86
Innere Untersuchungen von Dampfschiffen . . . . .	113
Davon auf Stapel . . . . .	40
Belastungsproben und Krängungsversuche . . . . .	24

Die Kesselrevisionen und Druckproben wurden in bisheriger Weise durch die Inspektoren des schweizerischen Vereins von Dampfkesselbesitzern vorgenommen, deren Berichte uns je-  
weilen in Kopie zugesandt werden. Den Revisionen von 12 Kesseln  
und Druckproben von 5 Kesseln, wovon derjenigen eines neuen  
Kessels, haben unsere Beamten beigewohnt.

Die Anzahl der im Betriebe befindlichen Schiffskessel be-  
trägt 166.

*d. Bestand der regelmässig befahrenen Landungseinrichtungen.*

Neu erstellt wurden . . . . .	1
Umgebaut wurden . . . . .	4
Aufgehoben oder nicht mehr befahren . . . . .	—

Untersuchungen dieser Einrichtungen, deren Gesamtzahl 255  
beträgt, wurden im Berichtsjahre 114 ausgeführt.

Der Entwurf für eine neue bundesrätliche Verordnung be-  
treffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen und anderen  
mit Motoren versehenen Schiffen auf den schweizerischen Ge-  
wässern wurde in deutscher und französischer Sprache fertig aus-  
gearbeitet und den beteiligten Kantonsregierungen und Dampf-  
schiffsverwaltungen zur Vernehmlassung übermittelt.

Die Regierung des Kantons Tessin hat ein Reglement betreffend Fahrverordnung und Schifffahrtspolizei auf dem Luganer und Langensee zur Prüfung vorgelegt; nach Anbringung einiger Abänderungsvorschläge hat sich das Eisenbahndepartement mit demselben einverstanden erklärt. Ebenso hat ein von der Regierung des Kantons Waadt vorgelegtes Reglement betreffend die Fahr- und Schifffahrtspolizei auf dem Genfersee als Ergänzung der in der internationalen Konvention zwischen der Schweiz und Frankreich vom 10. September 1902 enthaltenen Bestimmungen zu keinen wesentlichen Einwendungen Anlass gegeben.

Den Uferkantonen des Vierwaldstättersees ist für die Revision der interkantonalen Verordnung für den Vierwaldstättersee eine Fristverlängerung bis zum Inkrafttreten der neuen eidgenössischen Schifffahrtsverordnung eingeräumt worden.

Von den seit 1. Januar 1902 in Kraft befindlichen Vorschriften betreffend Rekrutierung, Belehrung und Prüfuugen des Dampfschiffpersonals, aufgestellt vom Verband schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmungen, ist im Berichtsjahr wieder wenig Gebrauch gemacht worden, obwohl da und dort bessere Zustände durch die richtige Handhabung der Vorschriften geschaffen werden sollten.

Immer noch zu wenig Beachtung wird auch den Vorschriften betreffend Sicherheit des Dampfschiffbetriebes und Gebrauch der Rettungsapparate geschenkt; nur selten werden die Übungen im Rettungsdienst regelmässig und wie vorgeschrieben durchgeführt.

An ausserordentlichen Vorkommnissen im Schiffsbetrieb wurden gemeldet:

1. Brandausbruch auf einem Motorschiff, wodurch die Motor-kabine zerstört und die Ladebrücke beschädigt wurde. Als Ursachen dieses Unfalles sind teils das Überschütten von Benzin beim Abfüllen und teils undichte Leitungsteile zu bezeichnen.

2. Zusammenstoss eines Motorschiffes mit einem Kurschiff auf dem Vierwaldstättersee infolge Zuwiderhandlung gegen die schifffahrtspolizeilichen Vorschriften von seiten des Motorschiffes.

Beim Betrieb sind nach den eingegangenen Mitteilungen 1 Reisender und 52 Schiffsbedienstete verletzt worden, 1 Schiffsbediensteter fand den Tod durch Ertrinken (im Vorjahre 1 Angestellter getötet und 38 verletzt), eine Drittperson wurde verletzt.

Bei den Hilfsarbeiten des Betriebes wurden 60 Personen verletzt (im Vorjahre 63).

## 5. Sonstige Transportanstalten mit Motorbetrieb.

Über die gemäss Verordnung vom 18. September 1906 betreffend die Konzessionierung und die Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen dem Departement übertragene Kontrolle der Luftseilbahnen und anderer Transportanstalten mit Motorbetrieb, geben folgende Daten Aufschluss:

### a. Automobilunternehmungen.

Zahl der konzessionierten Unternehmungen			
pro 1. Januar 1907 . . . . .	19	(im Vorjahre 24)	
Neu erteilte Konzessionen . . . . .	—	( „ „ 9)	
Entzogene Konzessionen . . . . .	1	( „ „ 1)	
Erloschene Konzessionen . . . . .	8	( „ „ 13)	
Stand auf Jahresende	10	(1906 19)	

Von diesen Unternehmungen stunden auf 1. Januar 1907 in regelmässigem Betriebe . . . . .	14
Neu eröffnete Betriebe . . . . .	—
Betriebseinstellungen . . . . .	4
Stand auf Jahresende . . . . .	10
	(im Vorjahre 14)

Die Gesamtlänge der von obigen 10 Automobilunternehmungen befahrenen Strecken beträgt nunmehr 122,9 km. und es sind dabei insgesamt 31 Personenwagen mit 475 Sitzplätzen im Betrieb. Anhängewagen werden noch von keinen Unternehmungen angewendet und Imperialwagen stehen keine mehr im Dienst. Die Zahl der zu prüfenden Planvorlagen für Rollmaterial betrug nur mehr eine.

Ausserordentliche Vorkommnisse im Betriebe von konzessionierten Automobilunternehmungen sind in diesem Jahre dem Departement nicht zur Kenntnis gelangt.

Von Kontrollbeamten wurden im Berichtsjahre ausgeführt:

28 allgemeine Inspektionen und 2 Besuche bei besonderen Anlässen. Ferner fanden eine Kollaudation und eine Nachkollaudation statt, bei welchen auch die beteiligten Kantonsregierungen vertreten waren.

### b. Luftseilbahnen und Aufzüge.

Unter eidgenössischer Kontrolle stehen zur Zeit 3 Unternehmungen, nämlich:

### 1. Der Personenaufzug Matte-Plattform in Bern.

2. Der Aufzug Flon-Grand Pont in Lausanne, welcher im Berichtsjahre vollendet wurde. Die Voruntersuchung und die Kollaudation, bei welcher die Kantonsregierung vertreten war, fanden Ende August statt.

3. Der Wetterhornaufzug. Im Laufe des Berichtsjahres wurden an der ersten Sektion die baulichen Einrichtungen der oberen Station vollendet, die Tragseile eingespannt und die mechanischen und elektrischen Einrichtungen montiert. Brems- und Fahrproben konnten seitens der Organe des Departements nicht vorgenommen werden: die Betriebseröffnung wird voraussichtlich im Sommer 1908 erfolgen. An der zweiten Sektion ist mit den Arbeiten noch nicht begonnen worden.

Von den Kontrollingenieuren wurden im Berichtsjahre 8 Inspektionen und 2 Besuche vorgenommen.

Die Zahl der diese Unternehmungen betreffenden im Berichtsjahre behandelten Vorlagen beträgt 4.

## D. Administrative Kontrolle.

### 1. Tarif- und Transportwesen.

#### a. Tarifwesen.

Die Tarifkontrolle war im Jahre 1907 wiederum voll beschäftigt, indem zahlreiche Vorlagen eingingen, sowohl für Tarife neu zu eröffnender Linien, als auch für Umarbeitung und Berichtigung, resp. Ergänzung bestehender Tarife, und zwar für den schweizerischen und für den internationalen Verkehr. In letzterem verursachte die deutsche Personentarifreform den Bahnverwaltungen viel Arbeit und führte zu vielfachen Verhandlungen zwischen unsern Verwaltungen und den deutschen, ohne dass bis zu Ende des Berichtsjahres eine vollständige Erledigung der Frage möglich geworden wäre. Die Zahl der im Jahre 1907 ausgesprochenen Genehmigungen blieb mit 622 hinter der analogen Zahl des Jahres 1906 (664) zurück, übersteigt aber diejenige von 1905 (538).

Nachdem in der Herbstsession 1907 die Frage der Reduktion der konzessionsmässigen Taxen der Bérner Oberlandbahnen und der Drahtseilbahn Lugano-Monte San Salvatore von den Räten im Sinne der gestellten Anträge erledigt worden

war, wurde dem neuen Tarif der Berner Oberlandbahnen die Genehmigung am 5. November 1907 und demjenigen der Drahtseilbahn Lugano-Monte San Salvatore am 27. Dezember 1907 erteilt, dem erstern zur Einführung auf den 1. Januar 1908, dem letztern zur Einführung bei der Betriebseröffnung im Frühjahr 1908.

Die Erträgnisse der Bergbahn Glion-Rochers de Naye veranlassten die Gemeindebehörde von Les Planches-Montreux durch Vermittlung des Staatsrates von Waadt das Gesuch zu stellen, es möchte der Bahnverwaltung aufgegeben werden, ihre Taxen im Sinne einer Ermässigung zu revidieren. Die Verhandlungen hierüber konnten im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschluss gebracht werden.

Gestützt auf die Bestimmungen des Bundesgesetzes über das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen haben wir diese ermächtigt, für eine Zeitdauer von 15 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, auf der Tunnelstrecke der Linie Wattwil-Uznach einen Distanzzuschlag von 60 % zur Einrechnung zu bringen.

**Personentarifwesen.** Hier ist in erster Linie festzustellen, dass die schon im letzten Geschäftsbericht erwähnten Tarife für den französisch- und englisch-italienischen Transit-Personenverkehr via Simplon noch nicht zur Einführung gebracht werden konnten, so dass sich die Voraussetzung einer baldigen definitiven Regelung nicht erfüllte.

Die Bundesbahnen haben für die Dienstreisen kantonaler Beamter eine Taxbegünstigung in dem Sinne in Vorschlag gebracht, dass für speziell zu bezeichnende kantonale Beamte die halbe normale Taxe im Rückvergütungswege für alle Dienstreisen bewilligt werden soll, welche sie innerhalb des kantonalen Gebietes, resp. auf den von den Bundesbahnen im Benehmen mit den Kantonsregierungen festgesetzten Linien ausführen. Wir haben diesem Vorschlag die Genehmigung erteilt (12. März).

Arbeiterabonnementsbillette sind im Berichtsjahr bei verschiedenen Verwaltungen neu zur Einführung gelangt, so z. B. bei der Südostbahn, der Uerikon-Bauma-Bahn, der Bern-Schwarzenburg-Bahn, der Eisenbahn Bellinzona-Mesocco, der Langenthal-Jura-Bahn, etc.

Die schweizerischen Bundesbahnen haben eine Vorlage eingereicht, wonach die Taxen der schweizerischen kombinierbaren Rundreisebillette und der zusammenstellbaren Billette des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, soweit die schweizerischen Strecken in Frage kommen, einander gleichgestellt werden sollen und die schweizerischen kombinierbaren Rundreisebillette in der Folge allgemein auch zu Hin- und Rückfahrten über die gleichen Linien sollen benützt werden können. Dadurch werden zum Teil Taxerhöhungen der schweizerischen Billette in I. und II. Klasse und Taxermäßigungen der Vereinsbillette in III. Klasse eintreten. Die Gültigkeitsdauer der schweizerischen Rundreisebillette beträgt auch bei Benützung als Retourbillette unverändert 45 Tage. Wir haben dieser Vorlage die Genehmigung erteilt (7. November).

**Gütertarifwesen.** Die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen haben im Berichtsjahr keine Änderungen erlitten, dagegen haben wir 19 Genehmigungen für Neuausgaben oder Änderungen an den Tarifvorschriften nebst Güterklassifikationen für den internationalen Verkehr ausgesprochen.

Im Jahre 1907 sind dem Reformtarifsystem folgende Linien neu beigetreten:

Bern-Schwarzenburg-Bahn, Solothurn-Münster-Bahn, Bern-Worb-Bahn, Eisenbahn Bellinzona-Mesocco, Wetzikon-Meilen-Bahn und Langenthal-Jura-Bahn.

Neu zur Einführung gelangten im Berichtsjahr:

- a. Ein Ausnahmetarif Nr. 2 für den Transport von lebenden Pflanzen in beschleunigter Fracht.
- b. Ein Ausnahmetarif Nr. 7 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Wein, Weinmost (Sauser), Obstwein und Obstmost in Fässern in Ladungen von 6000 kg.

Die Anwendbarkeit des Ausnahmetarifs Nr. 17 für Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff mit mehr als 40 % Wassergehalt wurde, nachdem versucht worden war, diesen seinerzeit im Interesse der schweizerischen Industrie eingeführten Ausnahmetarif für Importsendungen aus Schweden dienstbar zu machen, auf Produkte schweizerischen Ursprungs beschränkt.

Über einen Rekurs der Verwaltung der Montreux-Berner Oberland-Bahn betreffend die Bildung der Gütertarife für den direkten Verkehr und den Transitverkehr haben wir Ihnen unterm 13. Juni 1907 Bericht erstattet.

Für die Frage der Einwirkung der Transittaxen aus dem deutsch-südfranzösischen Verkehr auf den schweizerisch-französischen Güterverkehr sind die nötigen Grundlagen geschaffen worden, so dass nun die erforderlichen Tarife ausgearbeitet werden können.

Der schweizerische Nebengebührentarif ist durch eine Vorschrift ergänzt worden, wonach für Handgepäck, welches der Bahn zur Aufbewahrung übergeben und nicht innerhalb 30 Tagen wieder zurückerhoben wird, nach Ablauf dieser Frist, sofern es weiter in Verwahrung der Bahnverwaltung bleibt, eine ermässigte Lagergebühr von 1 Ct. pro 100 kg. und 24 Stunden zu entrichten ist.

## b. Transportwesen.

Zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen ist gegen Ende des Berichtsjahres der Entwurf zu einem neuen Nachtrag I, welcher alle bisherigen Änderungen am Transportreglement umfasst und welcher auch die Aufhebung des Frankaturzwanges für lebende Tiere, von welcher im letzten Geschäftsbericht schon die Rede war, durchführen wird, sowie ein Entwurf zu einer Neuausgabe der Anlage V, enthaltend die von der Beförderung ausgeschlossenen und die nur bedingungsweise zu derselben zugelassenen Güter, zur Vorlage gelangt. Die Erledigung dieser Vorlagen fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

Der Eisenbahn Bellinzona-Mesocco wurden Ausnahmen von den Bestimmungen der §§ 10 und 30 des Transportreglementes in der Weise bewilligt, dass sie ermächtigt wurde, Billet- und Gepäckschalter erst  $\frac{1}{4}$  Stunde vor Abgang des ersten Morgenzuges zu öffnen. Ferner wurde die Drahtseilbahn Muottas-Muraigl bei Samaden gestützt auf den letzten Absatz des § 59 des Transportreglementes ermächtigt, für den Lokalverkehr statt der reglementarischen Frachtbriefe vereinfachte Begleitzettel zur Einführung zu bringen.

In Ergänzung des im letzten Bericht erwähnten Verbotes des Transportes von Zigeunern sind die Transportanstalten

darauf aufmerksam gemacht worden, dass unter den Begriff Zigeuner auch solches fremde, fahrende Volk fällt, das zum Zwecke der Schaustellung von Bären, Affen, Hunden etc. umherzieht und von dem zu befürchten steht, dass es sich mittellos befindet, sobald ihm die Schaustellungen verboten werden.

Gestützt auf Art. 1 des Transportgesetzes wurde die Gott-hardebahn verpflichtet, mit der Eisenbahn Bellinzona-Mesocco einen direkten Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr einzurichten.

Im Berichtsjahr machte sich wieder Personalmangel bei der italienischen Zollstätte in Chiasso fühlbar, der aber von der italienischen Behörde auf unsern Wunsch hin in zuvorkommendster Weise beseitigt wurde. Auch entstanden neuerdings während des Herbstes im italienischen Verkehr grosse Verkehrsstauungen, welche zeitweise zur Verweigerung der Annahme von Gütern nach Italien führten, nachdem die rückliegenden schweizerischen Stationen mit nach Italien bestimmten Wagen angefüllt waren. Wir haben nicht unterlassen, die italienischen Behörden auf diese Übelstände aufmerksam zu machen und sie namentlich auch auf die Notwendigkeit hinzuweisen, für die Getreideversorgung der Schweiz ab den Hafestationen Genua und Venedig rechtzeitig die erforderlichen Anordnungen zu treffen. Dieses wurde dann auch bereitwillig zugesagt.

Lebende Tiere, welche von den schweizerischen Ortschaften im Süden des Simplons nach dem Kanton Wallis und weiter mit der Eisenbahn befördert werden wollten, mussten nach den von den italienischen Behörden getroffenen Anordnungen erst nach Domodossola zur sanitarischen Untersuchung verbracht werden. Auf unsere Veranlassung wurden die italienischen Staatsbahnen auf die Unzulässigkeit dieses Verfahrens aufmerksam gemacht und die italienischen Behörden erklärten sich bereit, die sanitarische Untersuchung von Grossvieh in der Folge in Iselle vornehmen zu lassen, so dass der Umweg über Domodossola wegfallen wird. Wir haben uns damit einverstanden erklärt, aber gleichzeitig auch das Verlangen gestellt, dass Kleinvieh in gleicher Weise wie Grossvieh behandelt werde. Die Mitteilung der von Italien endgültig erlassenen entsprechenden Verfügungen steht noch aus, doch kann nicht gezweifelt werden, dass auch in diesem Punkte unserem Begehren Rechnung getragen werden wird.

Für den Herbstverkehr der Normalpurbahnen wurden auch dieses Jahr die üblichen Massnahmen getroffen und die

Appenzellerbahn wiederum ermächtigt, eine Kürzung der Entladefristen in gleicher Weise wie die Normalspurbahnen eintreten zu lassen. (Siehe Publikationsorgan 1907, Seite 328 und 401). Diese Massnahmen vermochten aber nicht, den Mangel an Güterwagen während der Periode des stärksten Herbstverkehrs gänzlich zu verhüten, so dass von verschiedenen Seiten Klagen laut wurden.

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

- Anlässlich des eidgenössischen Schützenfestes in Zürich am 11. Juli (siehe Publikationsorgan 1907, Seite 272),
- anlässlich des schweizerischen Katholikenkongresses in Einsiedeln vom 19. bis 21. August (siehe Publikationsorgan 1907, S. 311),
- anlässlich der Mobilmachung und des Heimtransportes der an den Herbstmanövern beteiligten Truppen am 26. und 27. August, sowie vom 10. bis 12. September (siehe Publikationsorgan 1907, Seite 340),
- anlässlich der Stauungen im Verkehr mit Italien über den Gottard (siehe Publikationsorgan 1907, Seite 402, 416 und 436).

Das neue Reglement über Militärtransporte konnte auf 1. August 1907 in Kraft treten.

Die schon im letzten Geschäftsbericht erwähnte Umarbeitung des Reglementes für Polizeitransporte und die Verhandlungen über die Frage der Einführung besonderer Polizeitransportwagen wurden fortgesetzt, konnten aber im Berichtsjahr noch nicht zum Abschluss gebracht werden.

Auf 1. Juni 1907 wurden neue Vorschriften betreffend die Reinigung, Waschung und Desinfektion der zum Viehtransport verwendeten Eisenbahnwagen und Schiffe in Kraft gesetzt, deren Durchführung zu vielen Verhandlungen mit den beteiligten Verwaltungen Veranlassung gab, welche im Berichtsjahr nicht zum Abschluss gebracht werden konnten.

Dem am 19. September 1906 abgeschlossenen zweiten Zusatzübereinkommen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr hat

die Bundesversammlung am 12. April 1907 die Genehmigung erteilt. Die Inkraftsetzung des Zusatzübereinkommens war aber im Berichtsjahr nicht möglich, da noch nicht alle Vertragsstaaten die Ratifikation ausgesprochen hatten. Die Verhandlungen über den Abschluss eines internationalen Übereinkommens über den Eisenbahntransport von Personen und Gepäck sollen nach Einführung des II. Zusatzübereinkommens weitergeführt werden.

Im Berichtsjahr sind dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr schweizerischerseits neu unterstellt worden: die Bern-Schwarzenburg-Bahn und die Bern-Worb-Bahn. Die Länge der dem Übereinkommen unterstellten schweizerischen Linien ist damit von 3747 km. (Ende 1906) auf 3773 km. (Ende 1907) gestiegen.

Der Anwendungskreis des genannten Übereinkommens hat durch den Beitritt Schwedens, der am 1. Dezember 1907 erfolgte, eine wesentliche Erweiterung erfahren.

Die Genehmigung neuer Vorschriften für den internationalen Verkehr oder von Änderungen an bestehenden Vorschriften wurde in drei Fällen rücksichtlich des Personenverkehrs und in zwei Fällen rücksichtlich des Güterverkehrs ausgesprochen.

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

## **2. Rechnungswesen und Statistik.**

### **a. Vollziehung des Rechnungsgesetzes.**

Allgemeines. Im Berichtsjahr gelangten die Rechnungsausweise pro 1906 in üblicher Weise zur Prüfung und Genehmigung. Die Vorlagen betrafen: 80 Haupt- und Nebenbahnen, 29 Drahtseilbahnen und 28 Tramwaysunternehmungen; im ganzen 137 Anstalten gegen 134 im Vorjahre. Gegen die Verfügungen des Bundesrates ist in einem einzigen Falle beim Bundesgericht Berufung eingelegt worden. Die Entscheidung der Differenz steht zurzeit noch aus.

Aus den einzelnen Rechnungsgebieten sei folgendes erwähnt:

**Baurechnungen.** Bei der Prüfung der verschiedenen Ausgabeposten für Neu- und Ergänzungsbauten wurden auch

# Transport-Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen. — Recettes de transport des chemins de fer suisses.

(Die Ergebnisse pro 1907 sind approximativ. — Les résultats pour 1907 sont approximatifs.)

Betriebslängen Longueurs exploitées		Bezeichnung der Eisenbahnen Désignation des chemins de fer	Verkehrsmengen — Quantités transportées				Transport-Einnahmen — Recettes de transport							
			Personen — Voyageurs		Güter und Gepäck Marchandises et bagages		Personen — Voyageurs		Güter, Gepäck und Vieh Marchandises, bagages et animaux		Total		Durchschnittlicher Ertrag pro Kilometer Recettes moyennes par kilomètre	
			1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907
km.	km.		Anzahl — Nombre	Anzahl — Nombre	Tonnen — Tonnes	Tonnen — Tonnes	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2463	2463	Schweiz. Bundesbahnen — Ch. de fer fédéraux <sup>1</sup>	64,933,529	69,795,375	10,928,296	12,195,577	53,516,096	56,283,797	73,405,398	80,390,046	126,921,494	136,673,843	51,703	55,490
19	19	Bulle-Romont . . . . .	138,546	138,361	60,516	57,061	97,032	96,188	266,584	249,268	363,616	345,456	19,138	18,182
15	15	Val-de-Travers . . . . .	453,807	512,017	78,158	74,050	100,818	107,945	140,470	135,386	241,288	243,331	16,086	16,222
11	11	Porrentruy-Bonfol . . . . .	160,531	159,571	8,492	10,014	38,710	38,420	12,872	13,717	51,582	52,137	4,689	4,740
7	7	Wald-Rüti . . . . .	168,604	187,147	29,997	27,620	57,546	62,669	48,612	45,033	106,158	107,702	15,165	15,386
6	6	Nyon-Crassier . . . . .	113,448	115,545	11,687	20,643	33,783	34,434	16,495	25,991	50,278	60,425	8,380	10,071
276	276	Gotthardbahn . . . . .	3,683,008	3,689,733	1,484,348	1,743,509	11,220,274	10,571,421	16,170,535	18,627,621	27,390,809	29,199,042	99,242	105,794
55	55	Schweiz. Seetalbahn <sup>2</sup>	616,717	716,359	130,253	130,594	318,934	343,941	344,138	375,142	663,072	719,083	12,973	13,074
50	50	Schweiz. Südostbahn . . . . .	668,682	693,391	113,329	113,442	576,611	594,550	326,263	336,405	902,874	930,955	18,057	18,619
43	43	Emmentalbahn . . . . .	1,005,311	1,040,472	335,935	350,503	358,055	353,634	517,290	530,597	875,345	884,231	20,357	20,564
41	41	Burgdorf-Thun-Bahn . . . . .	571,863	609,024	96,493	99,350	236,353	241,547	292,683	303,153	529,036	544,700	12,903	13,285
43	43	Bern-Neuchâtel . . . . .	668,858	686,759	128,934	132,053	579,081	585,690	369,021	400,967	948,102	986,657	22,049	22,945
12	12	Sensetalbahn . . . . .	88,324	103,432	42,985	45,369	25,614	28,382	59,295	64,783	84,909	93,165	7,075	7,764
40	40	Tösstalbahn . . . . .	624,600	663,449	103,311	100,337	247,260	260,157	259,160	269,629	506,410	519,786	12,660	12,994
40	40	Jura Neuchâtois . . . . .	1,625,951	1,695,567	163,913	189,968	779,612	810,221	496,314	550,779	1,275,926	1,361,000	31,898	34,025
33	33	Fribourg-Murten-Ins . . . . .	246,976	273,890	69,822	64,165	137,903	152,162	145,500	143,011	283,403	295,173	8,588	8,944
31	31	Thunerseebahn . . . . .	795,369	854,792	164,533	202,889	606,213	641,295	506,348	569,357	1,112,561	1,210,652	35,889	39,053
34	34	Gürbetalbahn . . . . .	686,590	765,742	141,994	170,874	260,457	277,011	184,107	229,891	444,564	506,902	13,075	14,909
24	24	Erlenbach-Zweismilen . . . . .	177,755	192,003	30,934	32,846	180,300	198,945	133,511	138,297	313,811	337,242	13,075	14,052
—	21	Bern-Schwarzenburg-Bahn <sup>3</sup>	—	130,500	—	11,684	—	74,520	—	28,861	—	103,381	—	8,450
14	14	Spiez-Frutigen . . . . .	183,107	206,851	25,831	44,770	111,312	128,009	79,226	119,261	190,538	247,270	13,609	17,662
12	12	Spiez-Erlenbach . . . . .	221,074	240,642	39,834	42,857	121,288	132,855	83,179	88,889	204,467	221,744	17,039	18,479
26	26	Uerikon-Bauma . . . . .	145,797	159,747	30,600	34,932	53,723	57,944	54,651	57,926	108,374	115,870	4,168	4,457
25	25	Saignelégier-Glovelier . . . . .	72,109	72,516	15,518	20,336	49,608	50,535	43,610	51,629	93,218	102,164	3,728	4,086
19	19	Sihltalbahn . . . . .	495,159	560,982	161,532	204,480	121,553	132,497	166,928	200,604	288,481	333,101	15,183	17,532
15	15	Langenthal-Huttwil . . . . .	224,698	245,589	101,272	116,924	82,747	88,362	143,538	158,376	226,285	246,738	15,086	16,449
26	26	Huttwil-Wolhusen . . . . .	180,904	191,955	69,915	70,765	83,331	86,333	141,669	148,575	225,000	234,908	8,654	9,035
14	14	Le Pont-Brassus . . . . .	84,364	86,233	11,245	11,471	46,960	48,312	38,768	37,703	85,728	86,015	6,123	6,144
5	5	Oensingen-Balsthal . . . . .	224,831	250,125	72,596	69,957	31,634	26,667	79,928	81,800	111,562	108,467	22,312	21,693
3399	3420	<b>Total</b>	<b>79,262,452</b>	<b>85,037,769</b>	<b>14,652,279</b>	<b>16,392,040</b>	<b>70,072,808</b>	<b>72,508,443</b>	<b>94,526,083</b>	<b>104,362,697</b>	<b>164,598,891</b>	<b>176,871,140</b>	—	—
—	21	Vermehrung absolute — absolute Augmentation %	—	<b>5,775,317</b> 7,8 (9,9)	—	<b>1,739,761</b> 11,9 (11,1)	—	<b>2,435,635</b> 3,5 (10,7)	—	<b>9,836,614</b> 10,4 (10,8)	—	<b>12,272,249</b> 7,4 (10,5)	—	—
10	10	Uetlibergbahn . . . . .	95,544	87,423	1,115	1,221	103,999	95,604	16,669	17,516	120,668	113,120	12,066	11,312
4	4	Orbe-Chavornay . . . . .	86,845	95,175	37,977	44,730	24,061	25,567	40,087	39,877	64,148	65,444	16,037	16,361
3	3	Trambahn Luzern (Kriens-Luzern) <sup>4</sup>	—	—	33,429	51,365	—	—	37,469	42,788	37,469	42,788	12,489	14,263
173	173	Rhätische Bahn . . . . .	1,128,229	1,142,436	176,576	213,658	2,092,460	2,111,900	2,476,452	2,812,700	4,568,912	4,924,600	26,410	28,466
126	126	Tramways électriques Genève <sup>5</sup>	14,933,224	15,715,054	93,011	99,889	2,097,059	2,190,113	159,972	183,767	2,257,031	2,373,880	17,913	18,840
63	63	Montreux-Oberland bernois . . . . .	428,088	437,687	49,392	47,880	837,019	887,336	264,657	269,255	1,101,676	1,156,591	17,487	18,359
44	44	Chemins de fer de la Gruyère <sup>6</sup>	364,551	338,961	71,972	56,875	210,850	207,130	147,491	172,542	358,341	379,672	8,144	8,629
36	36	Visp-Zermatt . . . . .	94,676	96,395	10,731	16,045	611,771	569,570	123,459	139,870	735,230	729,440	20,423	20,262
—	32	Bellinzona-Mesocco <sup>7</sup>	—	132,465	—	5,978	—	73,024	—	30,793	—	103,817	—	5,689
32	32	Berner Oberland-Bahnen . . . . .	390,757	392,342	21,580	22,246	792,183	793,756	114,257	121,326	906,440	915,082	28,326	28,596
30	30	Bière-Apples-Morges . . . . .	115,773	118,479	12,481	14,703	76,333	77,753	43,689	49,504	120,022	127,257	4,242	4,242
—	28	Locarno-Bignasco <sup>8</sup>	—	69,930	—	1,858	—	41,002	—	10,360	—	51,362	—	5,707
27	27	Saignelégier-La Chaux-de-Fonds . . . . .	254,099	260,900	18,211	17,691	114,023	122,630	66,853	67,858	180,876	190,483	6,699	7,055
27	27	Chemins de fer électriques du Jorat . . . . .	304,566	243,573	5,706	6,716	117,089	105,797	16,748	18,597	133,837	124,394	4,957	4,607
26	26	Appenzellerbahn . . . . .	656,756	697,012	52,593	70,980	290,221	308,726	164,479	202,759	454,700	511,485	17,488	19,672
25	25	Yverdon-St. Croix . . . . .	76,640	76,460	45,958	48,427	89,484	88,506	126,187	134,116	215,671	222,622	8,627	8,905
24	24	Lausanne-Echallens-Bercher . . . . .	131,248	133,383	25,067	23,258	84,198	79,590	95,359	87,728	179,557	167,318	7,482	6,972
23	23	Stansstad-Engelberg . . . . .	271,975	284,196	13,026	12,465	283,684	282,831	91,965	87,375	375,649	370,206	16,332	16,096
23	23	Wetzikon-Meilen . . . . .	340,211	353,210	4,900	4,673	81,335	83,148	13,449	14,439	94,784	97,587	4,121	4,243
23	23	Wynentalbahn <sup>9</sup>	524,622	436,242	16,907	17,893	150,020	138,377	56,831	51,763	206,851	190,140	9,234	8,267
21	21	Martigny-Le Châtelard <sup>10</sup>	35,842	164,733	788	3,598	53,694	238,467	10,066	53,109	63,760	291,576	15,438	13,884
20	20	Appenzeller Straßenbahn . . . . .	398,023	433,939	20,981	22,064	252,657	268,804	100,622	105,040	353,279	373,844	17,664	18,692
19	19	Schaffhausen-Schleitheim . . . . .	232,448	267,789	5,244	5,657	86,717	89,276	25,570	28,500	112,287	117,776	5,910	6,199
18	18	Frauenfeld-Wil . . . . .	213,040	229,355	20,169	25,869	100,030	101,268	53,560	64,819	153,590	166,087	8,593	9,227
17	17	Les Ponts-La Sagne-La Chaux-de-Fonds . . . . .	148,827	147,997	9,169	8,014	62,100	64,194	24,910	24,302	87,010	88,496	5,118	5,205
17	17	Chemins de fer électriques veveysans . . . . .	249,196	248,211	13,192	16,704	130,067	128,609	50,901	59,699	180,968	188,308	10,645	11,077
—	15	Langenthal-Jura-Bahn <sup>11</sup>	—	48,510	—	459	—	13,512	—	2,446	—	15,958	—	5,846
14	14	Sernftalbahn . . . . .	39,017	86,263	6,337	7,894	49,952	48,111	26,385	29,811	76,337	77,922	5,453	5,566
14	14	Bex-Gryon-Villars-Chesières <sup>12</sup>	186,374	183,480	9,025	8,389	107,020	104,136	57,719	50,783	164,739	154,919	11,767	11,066
14	14	Waldenburgerbahn . . . . .	136,303	146,545	8,884	8,302	71,914	76,349	31,999	31,784	103,913	108,133	7,422	7,724
13	13	Birsigtalbahn . . . . .	1,407,700	1,513,135	4,268	5,241	255,058	270,585	19					

Betriebslängen Longueurs exploitées		Bezeichnung der Eisenbahnen Désignation des chemins de fer	Verkehrsmengen — Quantités transportées				Transport-Einnahmen — Recettes de transport							
Ende — Fin			Personen — Voyageurs		Güter und Gepäck Marchandises et bagages		Personen — Voyageurs		Güter, Gepäck und Vieh Marchandises, bagages et animaux		Total		Durchschnittlicher Ertrag pro Kilometer Recettes moyennes par kilomètre	
1906	1907		1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907	1906	1907
km.	km.		Anzahl — Nombre	Anzahl — Nombre	Tonnen — Tonnes	Tonnen — Tonnes	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
19	19	Wengernalpbahn	136,345	132,206	8,325	8,719	760,143	733,273	77,361	86,048	837,504	819,321	44,079	43,122
12	12	Arth-Rigibahn <sup>15</sup>	170,989	226,562	5,935	4,798	182,253	179,856	35,451	29,166	217,704	209,022	18,142	17,419
10	10	Gornergratbahn	44,569	38,271	776	868	339,888	290,122	13,529	12,213	353,417	302,345	35,342	30,233
9	9	Monte Generoso	17,749	15,717	547	354	66,076	54,097	8,180	6,185	74,256	60,282	8,250	6,698
8	8	Brienz-Rothorn-Bahn	13,862	15,093	273	283	45,232	48,320	3,501	3,587	48,733	51,907	6,091	6,488
8	8	Glion-Rochers de Naye	95,728	92,008	981	1,060	308,094	296,122	12,940	14,662	321,034	310,784	40,129	38,848
7	7	Rorschach-Heiden	129,799	137,063	35,503	47,516	99,863	103,952	88,482	103,047	188,345	206,999	26,906	29,571
7	7	Vitznau-Rigibahn <sup>16</sup>	148,182	143,640	2,696	3,535	559,194	544,785	31,922	39,835	591,116	584,620	84,445	83,517
6	6	Jungfraubahn	75,206	73,401	829	1,282	439,983	442,846	1,214	1,050	441,197	443,896	73,533	73,983
5	5	Pilatusbahn	51,443	48,339	905	213	304,797	281,681	15,089	4,334	319,886	286,015	63,977	57,203
3	3	Brunnen-Morschach	64,013	60,829	592	457	68,035	61,565	6,081	6,812	74,116	68,377	24,705	22,792
5,49	5,49	Lauterbrunnen-Mürren	54,618	51,684	1,068	1,039	142,625	133,677	31,252	29,502	173,877	163,179	—	—
3,00	3,00	Stanserhornbahn	20,905	23,736	175	93	60,643	59,422	2,920	2,203	63,563	61,625	—	—
—	2,05	Muottas-Muraigl <sup>17</sup>	—	8,089	—	1	—	30,246	—	29	—	30,275	—	—
1,79	1,79	Lausanne-Ouchy	1,437,092	1,627,841	137,233	150,220	157,249	173,666	147,177	156,904	304,426	330,570	—	—
1,03	1,03	Biel-Maggingen	41,505	41,657	128	124	20,958	21,248	2,177	2,136	23,135	23,384	—	—
1,00	1,00	Beatenbergbahn	60,702	55,015	1,475	1,218	67,420	60,092	20,317	16,184	87,737	76,276	—	—
1,51	1,51	Vevey-Charbonne-Pélerin	108,570	117,683	1,644	1,386	68,799	72,787	15,075	12,132	83,874	84,919	—	—
1,51	1,51	Lugano-S. Salvatore	57,803	52,390	—	—	92,911	82,686	—	—	92,911	82,686	—	—
1,44	1,44	Römerhof-Dolderbahn <sup>18</sup>	217,928	223,413	400	410	47,856	46,097	2,115	2,046	49,971	48,143	—	—
1,32	1,32	Rheineck-Walzenhausen	87,130	92,483	410	424	39,764	42,463	4,302	1,637	44,066	44,100	—	—
1,31	1,31	Cossonay gare C. F. F.—ville	56,810	61,761	776	803	11,699	12,531	3,078	3,164	14,777	15,695	—	—
—	1,31	Zuger Berg- u. Strassenbahn (Selbstbahnstrecke) <sup>19</sup>	—	35,590	—	141	—	18,726	—	1,457	—	20,183	—	—
—	1,15	Linthal-Braunwald <sup>20</sup>	—	11,105	—	347	—	14,887	—	3,394	—	18,281	—	—
1,03	1,03	Gurtenbahn	75,829	70,047	580	905	37,875	34,001	1,706	2,210	39,581	36,211	—	—
0,89	0,89	Biel-Evilard	233,831	231,750	337	399	49,320	47,779	3,609	3,657	52,929	51,436	—	—
0,88	0,88	Bürgenstockbahn	78,872	83,388	1,018	729	70,530	73,061	6,678	4,711	77,208	77,772	—	—
0,80	0,80	Kriens-Sonnenberg	52,119	47,779	177	133	41,490	38,250	1,252	1,055	42,742	39,305	—	—
0,79	0,79	Locarno-Madonna del Sasso <sup>21</sup>	98,466	116,529	42	137	34,086	35,848	281	587	34,367	36,435	—	—
0,76	0,76	Ragaz-Wartenstein	44,780	51,067	21	21	16,342	17,985	204	200	16,546	18,185	—	—
0,66	0,66	Reichenbachfallbahn	24,989	28,155	1	1	17,529	19,513	1	2	17,530	19,515	—	—
0,64	0,64	St. Imier Mont-Soleil	110,739	114,780	379	603	27,895	28,419	3,703	4,863	31,598	33,282	—	—
0,64	0,64	Davos-Schatzalp	93,030	90,699	1,615	1,299	47,964	48,978	14,471	13,230	62,435	62,208	—	—
0,55	0,55	Territet-Glion	215,292	208,425	1,223	1,365	151,645	146,362	19,008	11,585	170,653	157,947	—	—
0,46	0,46	Lausanne-Signal	144,277	139,869	53	43	28,526	27,799	263	223	28,789	28,022	—	—
0,37	0,37	Ecluse-Plan <sup>*</sup>	160,003	130,052	—	—	21,183	17,741	35	—	21,218	17,741	—	—
0,30	0,30	St. Gallen-Mühleok	293,798	314,611	430	442	31,506	33,600	1,077	1,103	32,583	34,703	—	—
0,38	0,38	Rigiviertel-Zürich	138,957	158,151	—	—	17,029	17,588	—	—	17,029	17,588	—	—
0,34	0,34	Funiolare di Lugano	688,223	718,661	398	368	53,533	52,457	—	2,233	53,533	54,690	—	—
0,16	0,16	Zürichbergbahn <sup>*</sup>	659,663	509,146	—	—	50,834	33,675	485	256	51,319	33,931	—	—
0,16	0,16	Interlaken-Heimwehfluh <sup>22</sup>	26,720	38,465	17	39	11,400	15,038	62	66	11,462	15,104	—	—
0,16	0,16	Gütschbahn	119,350	115,388	33	36	34,107	32,896	132	145	34,239	33,041	—	—
0,18	0,18	Engelberg-Grand Hotel Terrasse	16,805	21,115	128	178	2,271	2,506	224	318	2,495	2,824	—	—
0,11	0,11	Neuveville-St. Pierre (Fribourg) <sup>*</sup>	202,030	193,473	—	—	15,770	15,537	395	—	16,165	15,537	—	—
0,10	0,10	Marzilibahn <sup>*</sup>	161,143	150,640	—	—	10,097	9,372	151	166	10,248	9,538	—	—
31,77	33,65	Tramways Lausanne <sup>23</sup>	5,706,500	6,323,495	8,680	14,645	762,585	843,751	9,568	23,820	772,153	867,571	29,050	26,571
28,40	28,66	Städt. Strassenbahn Zürich <sup>24</sup>	19,049,070	22,680,828	—	—	2,303,369	2,732,881	—	—	2,303,369	2,732,881	83,455	95,716
—	1,12	Albisgüthibahn <sup>25</sup>	—	305,532	—	—	—	60,945	—	—	60,945	—	106,973	—
26,51	26,51	Tramways Neuchâtel	3,932,784	4,076,731	215	237	513,442	526,942	5,981	6,119	519,423	533,061	19,593	20,108
26,47	26,47	Kant. Strassenbahnen Basel <sup>26</sup>	15,381,609	16,509,316	189	121	1,670,840	1,772,729	3,255	2,203	1,674,095	1,774,932	63,460	67,054
—	7,76	Basel-Aesch <sup>27</sup>	—	23,402	—	—	—	4,351	—	—	4,351	—	8,186	—
6,28	6,28	Birsackbahn	1,189,145	1,354,078	—	—	155,363	168,331	300	300	155,663	168,631	24,787	26,852
12,01	12,01	Limmattal-Strassenbahn	767,890	856,592	—	—	92,261	98,070	7,533	7,621	99,794	105,691	8,309	8,800
11,34	11,34	Altsätten-Berneck	589,243	607,507	75	97	85,715	90,295	4,440	4,368	90,155	94,663	8,020	8,421
10,88	10,88	Vevey-Montreux-Chillon	2,252,960	2,318,514	1	1	334,244	343,216	5	4	334,249	343,220	30,721	31,546
2,68	2,68	Chillon-Byron-Villeneuve	89,219	97,332	—	—	12,502	13,706	—	—	12,502	13,706	4,845	5,312
10,88	10,88	Städt. Strassenbahnen Bern	8,584,972	7,953,785	—	—	834,121	866,428	—	—	834,121	866,428	77,090	80,077
10,63	10,63	Trambahn Luzern <sup>28*</sup>	3,530,383	3,672,434	—	—	402,588	410,443	433	—	403,021	410,443	37,949	38,648
9,99	9,99	Trambahn St. Gallen	3,656,600	4,012,000	—	—	467,592	512,913	—	—	467,592	512,913	50,332	55,211
7,59	7,59	Zürich-Oerlikon-Seebach <sup>29</sup>	2,256,033	2,826,074	—	—	312,846	365,109	—	—	312,846	365,109	46,520	48,104
5,14	5,14	Tramvie électrique Lugano	869,790	872,004	—	—	75,903	76,657	—	—	75,903	76,657	14,767	14,914
5,03	5,03	Tramway Biel <sup>*</sup>	1,110,653	1,188,497	—	—	129,026	129,592	9,804	9,804	130,830	139,396	26,061	27,768
—	4,58	Carouge-Croix-de-Rozon <sup>30</sup>	—	45,859	—	6	—	13,436	—	67	—	13,503	—	9,980
3,09	3,09	Strassenbahn Schaffhausen	758,984	844,856	—	—	101,068	113,278	—	—	101,068	113,278	25,330	28,390
3,10	3,10	Tramways La Chaux-de-Fonds	777,743	781,369	—	—	70,936	71,167	—	—	70,936	71,167	21,302	22,957
3,08	3,08	Altdorf-Flühelen <sup>31</sup>	57,093	184,369	5	27	12,596	42,303	29	167	12,625	42,470	11,603	13,789
3,08	3,08	Tramways Fribourg	1,128,335	1,130,196	—	—	92,941	90,038	—	—	92,941	90,038	29,715	30,673
3,01	3,01	Zürich-Höngg	309,113	346,675	—	—	41,549	47,382	1,209	—	42,758	47,382	14,205	15,741
—	2,99	Zuger Berg- u. Strassenb. (Tramwaystrecke) <sup>32</sup>	—	164,384	—	145	—	24,869	—	545	—	25,414	—	10,786
1,80	1,80	Winterthur-Töss	682,102	742,077	—	—	62,843	67,093	—	—	62,843	67,093	34,913	37,274
1,78														

diesmal wieder Verrechnungen aufgefunden, die nach Gesetz nicht als Anlagekosten gutgeheissen werden konnten. Vom Gesamttotal der Anstände von Fr. 829,759 haben die beteiligten Bahnverwaltungen Fr. 550,910 ohne weiteres auf andere Konti übertragen. Fr. 78,214 sollen bei der Rechnungsstellung für 1907 zur Ausscheidung gelangen. Über drei Posten im Betrage von Fr. 200,635 waltet der erwähnte Rekursstreit.

Die Zusammenfassung der bis Ende 1906 erfolgten Bauverwendungen auf Linien im Betrieb und auf unvollendete Anlagen ergibt nachstehende Jahres- und Gesamtbeträge:

	Bauausgaben pro 1906 Fr.	Totalausgaben bis Ende 1906 Fr.
Haupt- und Nebenbahnen . . . . .	45,561,187	1,582,645,027
Drahtseilbahnen . . . . .	1,651,183	17,495,040
Strassenbahnen . . . . .	1,447,861	54,053,498
Zusammen 1906	48,660,231	1,654,193,565
1905	44,719,082	1,605,533,334
1904	51,452,388	1,560,814,252

Von den Ausgaben für 1906 entfallen in der Hauptsache:

a. auf Ergänzungen und Erweiterungen bei alten Linien:

Bundesbahnen:

Anschaffung von Rollmaterial . . . . .	Fr.	10,455,797
Vermehrung von Mobilien und Geräten . . . . .	"	876,124
Vorsorgliche Landankäufe . . . . .	"	384,112
Neues Halbsalonboot auf dem Bodensee . . . . .	"	116,174
Renens, Bahnhöferweiterung . . . . .	"	141,922
Lausanne, " . . . . .	"	579,321
St. Maurice, " . . . . .	"	382,046
Vallorbe, " . . . . .	"	566,147
Yverdon, Erweiterung der Werkstätten . . . . .	"	205,836
II. Geleise Aigle-St. Maurice . . . . .	"	757,108
II. Geleise Croy-Vallorbe . . . . .	"	258,985
Blockanlagen Nyon-Morges . . . . .	"	127,007
Territet, Strassenunterführung . . . . .	"	136,559
Basel, Umbau des Personenbahnhofes . . . . .	"	2,481,343
" Neue Juralinie . . . . .	"	368,304
" Tieferlegung der Linie nach Pratteln . . . . .	"	213,647
Laufen, Stationserweiterung . . . . .	"	278,001

Bern, Neues Dienstgebäude . . . . .	Fr.	183,915
Langnau, Strassenunterführung . . . . .	"	136,578
Oerlikon, Stationserweiterung . . . . .	"	647,282
"    Verbindungsgeleise Oerlikon-See- bach . . . . .	"	101,568
Zürich, Neue Werkstätte . . . . .	"	345,103
St. Gallen, Bahnhofumbau . . . . .	"	360,122
II. Geleise Oberwinterthur-Romanshorn . . . . .	"	1,661,876
Attikon, Neue Station . . . . .	"	105,686
Neue Schiffswerfte in Romanshorn . . . . .	"	105,041
Übrige Erweiterungsbauten . . . . .	"	3,610,221
Freiburg-Murten-Ins, Ergänzungsbauten und Rollmaterialanschaffung . . . . .	"	154,846
Gotthardbahn, Erweiterungen, Ergänzungen und Rollmaterialanschaffung . . . . .	"	1,468,229
Seetalbahn, Erweiterungen und Ergänzungen . . . . .	"	138,285
Thunerseebahn, " " " " " " " " " " " "	"	188,586
Wynentalbahn, Schlussabrechnungen . . . . .	"	104,511
Berner Oberlandbahnen, Erweiterungen und Rollmaterialanschaffungen . . . . .	"	210,414
Gruyèrebahn, Neu- und Ergänzungsbauten . . . . .	"	361,667
Montreux-Oberland, Vollendungsbauten und Rollmaterial . . . . .	"	658,404
Rhätische Bahn, Neu- und Ergänzungsbauten und Rollmaterial . . . . .	"	926,300
St. Gallen-Speicher-Trogen, Erweiterungsbauten und Rollmaterial . . . . .	"	185,760
Stansstad-Engelberg, Erweiterungsbauten und Rollmaterial . . . . .	"	152,214
Visp-Zermatt, Erweiterungsbauten und Roll- material . . . . .	"	115,215
Arth-Rigibahn, Umbau für elektr. Betrieb . . . . .	"	389,512
Jungfraubahn, Vollendungsarbeiten der I. Sektion (Scheidegg-Eismeer) . . . . .	"	318,555
Wengernalpbahn, Neu- und Ergänzungsbauten und Rollmaterial . . . . .	"	149,710
Lausanne-Ouchy, Landerwerb und Neubauten in Ouchy etc. . . . .	"	1,118,260
Basler Strassenbahnen, Neu- und Ergänzungs- bauten . . . . .	"	317,486

Tramways de Genève, Erweiterungen und Rollmaterial . . . . .	Fr.	210,705
Städtische Strassenbahn Zürich, Neu- und Ergänzungsbauten . . . . .	„	582,150

b. auf neu eröffnete Linien:

Seetalbahn, Linie Reinach-Münster . . . . .	„	769,950
Bex-Villars, Ausbau nach Chesières etc. . . . .	„	175,540
Martigny-Châtelard . . . . .	„	7,439,726
Interlaken-Heimwehfluh . . . . .	„	195,330
Locarno-Madonna del Sasso . . . . .	„	447,192
Aldorf-Flüelen . . . . .	„	297,307
Gland-Begnins . . . . .	„	272,438
Tramways Lausannois . . . . .	„	505,906
Zürich-Oerlikon-Seebach, Linie nach Schwamendingen . . . . .	„	104,247

c. auf Linien im Bau:

Bundesbahnen:

Simplon, Vollendungsarbeiten . . . . .	„	1,924,303
Rickentunnel . . . . .	„	3,245,222

Rhätische Bahn:

Linie Davos-Filisur . . . . .	„	258,577
Linie Samaden-Pontresina . . . . .	„	260,048

Ausser den zuletzt angeführten Linien befanden sich noch andere Strecken, wie Solothurn-Münster, Bodensee-Toggenburg, Lötschbergbahn etc., im Bau. Diese Unternehmungen sind aber noch nicht vorlagepflichtig; über deren Bauaufwendungen wird daher erst später berichtet werden können.

Erneuerungsfonds. Die endgültigen Vorbereitungen für die gesetzmässige Festsetzung der Einlagen in den Erneuerungsfonds konnten nun auch auf die Sekundärbahnen ausgedehnt werden. Ende 1906 und Anfang des Berichtsjahres erhielten die Verwaltungen der Nebenbahnen, der Seilbahnen und der Tramways Schema und Anleitung für die Einreichung von Dotierungsvorschlägen. Die verlängerten Eingabefristen liefen mit Ende Oktober ab. Einzelne Unternehmungen überschritten auch diesen Zeitpunkt noch wesentlich. Die Prüfung der Vorschläge wird nach Möglichkeit gefördert, so dass nun eine Lösung dieser, in vielen Punkten nicht sehr einfachen Aufgabe bald erwartet werden kann.

Zu amortisierende Verwendungen. Von dem im Gesetze eingeräumten Rechte, Ausgaben für Gründung, Vorprojekte, Geldbeschaffung u. s. w., die nicht zu den Aktiven zählen, in einer längern Frist zu ersetzen, machen neue Bahnen fast regelmässig Gebrauch. Die Amortisationsperioden werden auf Vorschlag der Beteiligten hin festgesetzt.

Zur näheren Veranschaulichung der Bewegungen auf dem Amortisationskonto geben wir hier die gewohnte Übersicht:

	Neubelastungen pro 1906	Abschreibungen pro 1906	Bestand Ende 1906
	Fr.	Fr.	Fr.
Haupt- und Nebenbahnen	12,384,802	4,326,188	26,358,469
Drahtseilbahnen . . . .	40,955	30,733	238,787
Tramways . . . . .	387,411	470,977	8,233,929
Zusammen 1906	12,813,168	4,827,898	34,831,185
1905	1,421,655	4,232,548	26,849,406
1904	1,550,215	2,316,917	29,740,299

Der Zuwachs an Verlusten ist augenfällig; er beträgt bei den Bundesbahnen Fr. 11,671,873, welche in der Hauptsache von dem Defizit des vom Bund übernommenen Eisenbahnfonds herrühren, bei der Martigny-Châtelardbahn Fr. 300,698 und bei der Strassenbahn Zürich Fr. 202,150.

Die Tilgungen betragen bei den Bundesbahnen Fr. 2,153,572, bei der Gotthardbahn Fr. 1,650,000 und bei der Zürcher Strassenbahn Fr. 254,837.

Berechnungen für den Rückkauf der Gotthardbahn. Die Ertragsausweise für die zehnjährige Periode 1894 bis 1904 waren von der Bahndirektion noch in verschiedenen Punkten zu ergänzen. Es kamen namentlich noch die auf die bundesgerichtliche Expertise sich stützenden Erhebungen über die Einlagen in den Erneuerungsfonds und die Entnahmen hinzu. Über vorhandene Meinungsunterschiede bei einzelnen Ertragsposten wurde auf dem Korrespondenzwege, soweit als möglich, Einigung zu erzielen gesucht.

Mittlerweile waren auch die Ergebnisse der fachmännischen Untersuchung über den Zustand der Bahnanlage und der Zubehörenden bekannt geworden.

Gegen Ende 1907 konnte der Bundesrat von einer ersten Rechnungsaufstellung Kenntnis nehmen und die Anordnungen für den Beginn der Verhandlungen mit den Vertretern der Bahngesellschaft treffen.

### b. Reinerträge.

Der im letzten Bericht erwähnte Rekurs der Gesellschaft der Berner Oberlandbahnen, der auf dem Begehren fusste, dass für die Herabsetzung der Transporttaxen der Ertrag des gesamten Anlagekapitals massgebend sein solle, fand die Zustimmung der eidg. Räte nicht. Diese verfügten eine Reduktion der konzessionsmässigen Taxen nach Massgabe der Rendite des Aktienkapitals.

Der Verband der Sekundärbahnen hatte, ohne dass dazu ein direkter Anlass vorhanden war, zu der Frage ebenfalls Stellung genommen und bei der Bundesversammlung die Aufhebung des Bundesratsbeschlusses vom 31. Mai 1904 betreffend die Berechnung des Reinertrages und in gleicher Weise die Zugrundelegung des Anlagekapitals statt des Aktienkapitals verlangt. Die Räte traten auch auf dieses Begehren nicht ein, weil sie sich nicht für zuständig erachteten und der rekurrierende Verband nicht als legitimiert angesehen wurde.

Immerhin wurde im Nationalrat anschliessend an die Behandlung der Rekurse das Postulat gestellt, es sei zu prüfen, ob in der Sache nicht einheitliche Vorschriften zu erlassen seien. Der Ständerat genehmigte eine im gleichen Sinne lautende Motion.

Diese Einladungen an den Bundesrat bedingen weitere Untersuchungen und Berichte. Damit im Zusammenhange wird dann auch die frühere Eingabe der Sekundärbahnen vom 12. Mai 1905 betreffend den Ausschluss der Einlagen in vorsorgliche Reserven vom Reingewinn zur Erledigung gebracht werden können.

### c. Konzessionsgebühren.

Nach Massgabe der Gesetze und Verordnungen setzten der Bundesrat und das Eisenbahndepartement für das Jahr 1906 folgende Gebühren an:

bei 35 Bahngesellschaften . . . . .	Fr.	98,205
„ 17 Dampfschiffanstalten . . . . .	„	16,304
Zusammen 1906	Fr.	114,509
	1905	„ 119,906
	1904	„ 112,867

Die Gotthardbahn hatte an diese Abgabe den Höchstbetrag von Fr. 200 per Bahnkilometer, im ganzen Fr. 55,200 beizusteuern.

Bei den Automobilunternehmungen wurde nochmals auf die Erhebung der Minimalgebühr verzichtet, weil die bescheidenen Betriebsergebnisse die Besteuerung nicht gerechtfertigt hätten.

#### d. Vollziehung des Hilfskassengesetzes.

Organisation der Hilfskassen. Im Berichtsjahre wurden im Sinne des Hilfskassengesetzes geprüft und endgültig behandelt: die revidierten Statuten von sieben vorhandenen Hilfskassen, die neue versicherungstechnische Bilanz einer bestehenden Pensionskasse und die Statuten von sechs neu gegründeten Hilfsanstalten.

Die Prüfung der im Dezember 1906 vorgelegten, rektifizierten Bilanz der Hilfskasse der Gotthardbahn pro 1904 hat mit Rücksicht auf den bevorstehenden Rückkauf und den Übergang der Kasse zu wesentlichen materiellen Differenzen geführt. Die hierüber mit der Gotthardbahn geführten Unterhandlungen sind im Berichtsjahr nicht zum Abschlusse gekommen.

Die schon früher erwähnten Statuten für die Hilfskasse des Personals der Neuenburger Jurabahn konnten endlich festgesetzt werden. Der Bundesrat bewilligte die Einführung dieser neuen Statuten auf 1. Januar 1908 unter der Bedingung, dass die Einleger zu erhöhen seien, sobald es sich herausstellen sollte, dass sie zur Bestreitung der vorgesehenen Leistungen nicht genügen. Die Verwaltung wurde eingeladen, auf Ende 1907 eine neue versicherungstechnische Bilanz zur weiteren Beurteilung der Kassa-verhältnisse vorzulegen.

Von der Verwaltung der Bundesbahnen ging gegen Ende des Jahres die von uns verlangte Eintrittsbilanz der Pensions- und Hilfskasse, berechnet auf den 1. Januar 1907, ein. Sie schliesst mit einem Fehlbetrage von Fr. 22,767,157, der mit einer jährlichen Quote von Fr. 915,000 in 60 Jahren getilgt werden soll. Deren Genehmigung erfolgte erst im laufenden Jahre.

Um der Vorschrift der Konzession zu genügen, haben 3 neue Eisenbahn- und 8 Automobilunternehmungen das Personal bei öffentlichen Krankenkassen gegen Krankheit versichert und zu gunsten desselben einen Teil der statutenmässigen Beiträge übernommen. 5 Eisenbahn- und 2 Automobilgesellschaften beabsichtigen, für das Personal eigene Krankenkassen einzuführen. Einstweilen wird hier das Personal in Krankheitsfällen aus der Betriebskasse unterstützt.

Jahresrechnungen. Im Berichtsjahre sind die Jahresrechnungen und Bilanzen pro 1906 von 108 Hilfsinstituten der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vorgelegt und geprüft worden. Die Ausweise über die Hilfskassen der Gotthardbahn und der Neuenburger Jurabahn konnten nicht definitiv genehmigt werden, da die Prüfung der von diesen Bahnen vorgelegten Berechnungen des Deckungskapitals noch nicht beendet war.

Die nachstehende Tabelle gibt auf Ende 1906 die übliche Übersicht der Bilanzen für die Hilfskassen, welche die Invaliditäts- oder Alters- und Todesversicherung zum Zwecke haben.

Das Vermögen sämtlicher Hilfsinstitute (Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften), inbegriffen die Kranken- und Dienstalterskassen und Fonds aller Art, betrug auf den 31. Dezember 1906 Fr. 69,828,644. Weitere Einzelheiten über die Rechnungsergebnisse derselben enthält die schweizerische Eisenbahnstatistik.

### **e. Sicherstellung der Hilfskassenfonds und der Barkautionen des Eisenbahnpersonals.**

Die Eisenbahnen allein hatten auf Ende 1906 100 Hilfsinstitute mit einem Vermögen von Fr. 68,282,751; davon waren Fr. 1,123,598 oder 1,6 % vorübergehend noch nicht im Sinne des Gesetzes vom Vermögen der Bahneigentümer ausgeschieden.

An Barkautionen hatte das Eisenbahnpersonal auf Ende des Jahres Fr. 877,190 hinterlegt. Davon fanden sich nur noch Fr. 3030 oder 0,35 % in den Passiven der Bahngesellschaften eingeschlossen. Bei 29 Gesellschaften hat das Personal nur Bürgschaften zu leisten, und bei 63 Verwaltungen wird vom Personal keine Kaution verlangt.

### **f. Versicherungsverträge gegen Unfall.**

Im Berichtsjahre haben 25 Unternehmungen 55 Unfallversicherungsverträge im Sinne der Konzessionen vorgelegt. Hier- von bezogen sich 4 Policen auf die Erneuerung der Versicherung der Reisenden und des Betriebspersonals von 2 Eisenbahngesellschaften, 20 Policen auf die Versicherung der Reisenden und des Personals von 10 Automobilgesellschaften, 17 Verträge auf die Versicherung der Reisenden und des Betriebspersonals von 8 neu eröffneten Bahnen und 14 Verträge auf die Versicherung des Bau- personals bei 5 noch nicht eröffneten Eisenbahnen.

### **g. Eisenbahnstatistik.**

Dem im Monat April 1907 erschienenen Band mit den Ergebnissen pro 1905 wird in diesem Frühjahr die Statistik für 1906 folgen können.

## Bilanzen der Hilfs-

Bezeichnung der Hilfskassen	Letzte versicherungs- technische Bildung auf Ende	Ak-	
		Vorhandenes Vermögen	
		Fr.	
1. Bundesbahnen:			
a. Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten . . .	1906	1	53,916,357. 73
b. Gegenseitige Kranken- und Unter- stützungskasse für die ständigen Arbeiter und Bediensteten bei- derlei Geschlechts der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn . . . . .	1895		634,570. 82
2. Gotthardbahn: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten <sup>2</sup> . . .	1904		9,311,692. 53
3. Emmenthalbahn: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten . .	1902		450,296. 95
4. Jura Neuchâtelois: Hilfs- und Pen- sionskasse der Angestellten . . .	1904		491,053. 51
5. Seethalbahn: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten . . .	1903		174,379. 43
6. Bern-Neuenburg-Bahn und Thuner- seebahn: Pensions- und Hilfskasse für die Angestellten . . . . .	1906		333,058. 50
7. Rigibahn: Hilfskasse für die Be- amten und Angestellten . . . . .	1905		212,471. 39
8. Tramways Lausannois: Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten	1902		173,092. 20
9. Dampfschiffgesellschaft des Vier- waldstättersees: Unterstützungs- u. Pensionskasse für die Angestellten	1904		690,874. 98
10. Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Briensersees: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten . .	1905		299,228. 24
Total . . . . .			66,687,076. 28
<sup>1</sup> Vermögen der Hilfskassen der vier verstaatlichten Bahnen . . . . .		Fr.	53,465,059. 13
Noch ausstehende Nachzahlungen ge- mäss der neuen Statuten . . . . .		„	451,298. 60
Zusammen		Fr.	53,916,357. 73
<sup>2</sup> Diese Bilanz wird eine Berichtigung erfahren.			

kassen auf Ende 1906.

Aktiven		Passiven		
Defizit	Total der Aktiven	Deckungs-kapital	Reserve	Total der Passiven
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
22,767,157. 60	76,683,515. 33	76,683,515. 35	—	76,683,515. 33
50,298. 98	684,869. 80	684,869. 80	—	684,869. 80
—	9,311,692. 53	9,311,692. 53	—	9,311,692. 53
—	450,296. 95	450,296. 95	—	450,296. 95
—	491,053. 51	491,053. 51	—	491,053. 51
12,810. 36	187,189. 79	187,189. 79	—	187,189. 79
31,603. 93	364,662. 43	364,662. 43	—	364,662. 43
—	212,471. 39	212,471. 39	—	212,471. 39
1,029. 35	174,121. 55	174,121. 55	—	174,121. 55
117,534. 60	808,409. 58	808,409. 58	—	808,409. 58
158,162. 32	457,390. 56	457,390. 56	—	457,390. 56
23,138,597. 14	89,825,673. 42	89,825,673. 42	—	89,825,673. 42

## E. Starkstromkontrolle.

Im Jahre 1907 wurden vom Starkstrominspektorat im ganzen 1052 Planvorlagen behandelt, welche sich auf 637 Vorlagen für Leitungsanlagen und 415 Vorlagen für Maschinenanlagen, Transformatorstationen etc. verteilten. Es bedeutet dies gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme von 123 Vorlagen, an welchen die Leitungsanlagen mit 109 und die Maschinen- und Transformatoranlagen mit 14 Vorlagen partizipieren.

Die Planvorlagen für die Leitungen hatten 226 Hochspannungsleitungen und 411 Niederspannungsnetze und Erweiterungen von solchen zum Gegenstand. Dabei betrug gegenüber dem Vorjahre die Zunahme der Vorlagen für Hochspannungsleitungen 24 und für Niederspannungsnetze 85.

Unter den Vorlagen für Maschinenanlagen etc. bezogen sich 14 auf neue Elektrizitätszentralen, worunter 6 mit einer Leistung von mehr als 200 KW; 6 weitere Vorlagen betrafen Abänderungen und Erweiterungen von bestehenden Elektrizitätszentralen. Für bedeutendere neue Einzelanlagen gingen nur 4 Vorlagen ein. Die Zahl der Planvorlagen für neue Transformatorstationen betrug 333, im ganzen 409 Stationen umfassend. Von diesen entfallen wiederum reichlich  $\frac{3}{4}$  auf Transformatorstationen, welche zur Speisung von Ortsnetzen bestimmt sind, und nahezu  $\frac{1}{4}$  auf Anlagen, die dem Betriebe von industriellen Etablissements und eigenen Zwecken der Elektrizitätswerke dienen. Auf Motorenanlagen, Schaltstationen, Erweiterungen und Umänderungen von Schaltanlagen, besondere Tragkonstruktionen für Freileitungen und dergleichen verteilen sich endlich 43 weitere Planvorlagen.

Entsprechend der grösseren Zahl der Planvorlagen erforderte auch die Erledigung derselben in diesem Jahre vermehrte Arbeit. Der Verkehr mit den grösseren Elektrizitätswerken wickelte sich zwar in dieser Hinsicht im allgemeinen glatt ab. Indessen wird noch oft genug unterlassen, über die Fertigstellung der Anlagen rechtzeitig Anzeige zu erstatten. Die Erledigung der Planvorlagen vieler kleinerer Elektrizitätsunternehmungen, welche nicht über hinreichend technisch geschultes Personal verfügen, verursacht dagegen immer noch viele Mühe und eine oft in keinem Verhältnis zur geringen Ausdehnung der Anlagen stehende umfangreiche Korrespondenz. Auch bei Anlass der Inspektionen der fertigen Anlagen dieser Unternehmungen, die meistens den Strom von einem grösseren Werke beziehen, treten häufig die Mängel solcher kleinerer Elektrizitätswerke zu Tage. Es ist deshalb das im Zunehmen be-

griffene Entstehen von kleinen Elektrizitätsunternehmungen, denen es an einer richtigen technischen Leitung fehlt, vom sicherheitstechnischen Standpunkt aus nicht zu begrüssen.

Für die Kontrolle der Starkstromanlagen an Ort und Stelle musste im Berichtsjahre gegenüber früher ebenfalls mehr Zeit aufgewendet werden. Die Prüfung der Vorlagen an der Baustelle und die Inspektion der Anlagen unmittelbar nach Fertigstellung erforderten 375 (1906 : 310) und die Nachkontrolle von Neuanlagen, bei denen sich anlässlich früherer Inspektionen Abänderungen oder Ergänzungen als notwendig ergeben hatten, sowie die Kontrolle der älteren Anlagen insgesamt 285 (1906 : 230) Inspektionstage.

Zwei Rekurse von Starkstromunternehmungen gegen Verfügungen des Starkstrominspektorates wurden, nach Einholung einer Vernehmlassung des letztern, vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement abgewiesen. Gegen den Besitzer eines kleineren Elektrizitätswerkes, welcher seine Anlage ohne Einreichung einer Planvorlage gebaut und in Betrieb genommen hatte, war das Starkstrominspektorat genötigt, Bussenantrag zu stellen. Diesem Antrage wurde vom Bundesrate Folge gegeben.

Die Statistik der Starkstromanlagen in der Schweiz wurde wiederum vom Generalsekretariat des schweizerischen elektrotechnischen Vereins unter Mitwirkung des Starkstrominspektorates durchgeführt. Sie ist im 2. Teil des Jahrbuches 1906/07 dieses Vereins veröffentlicht und umfasst 245 Elektrizitätswerke mit detaillierten Angaben über Anlagen und Betriebsverhältnisse. Ausserdem sind in einem Anhang zu dieser Statistik die wichtigsten Daten über die 294 übrigen dem Starkstrominspektorate bekannten Elektrizitätswerke angegeben.

Im Berichtsjahre sind insgesamt 36 Expropriationsvorlagen eingereicht worden. Von diesen Vorlagen wurden 7 wieder zurückgezogen. Der Bundesrat entsprach 23 Expropriationsbegehren, wovon 8 aus dem Vorjahre herrührten. Die erhobenen Einsprachen wurden, soweit denselben nicht durch Tracéänderungen entsprochen werden konnte, abgewiesen. Bezüglich elf weiterer Expropriationsvorlagen liegt zurzeit noch kein Entscheid des Bundesrates vor, und für 3 Vorlagen steht der Bericht des Starkstrominspektorates noch aus, da das Aktenmaterial derselben vorher noch vervollständigt werden muss.

Im Jahr 1907 sind dem Starkstrominspektorat 32 Fälle von Personenverletzungen durch elektrischen Strom mit 33 betroffenen Personen zur Kenntnis gelangt. Von diesen entfallen 10 auf

das Betriebspersonal, 15 auf das übrige Personal der betreffenden Starkstromunternehmungen und 8 auf Drittpersonen. Wie im Vorjahre, so wurde auch dieses Jahr wieder das Monteurpersonal der Starkstromunternehmungen am meisten von Unfällen betroffen. Wenn dies auch ohne weiteres erklärlich erscheint, so muss doch wieder betont werden, dass die meisten dieser Fälle bei grösserer Aufmerksamkeit der Betroffenen oder durch besser überlegte und umfassendere Massnahmen ihrer Vorgesetzten hätten verhütet werden können.

In bezug auf die Spannung verteilen sich die Unfälle wie folgt:  
 auf Niederspannung (bis 250 Volt): 4 Fälle, wovon 1 mit tödlichem Ausgange;  
 auf Mittelspannung (250—1000 Volt): 4 Fälle, wovon 2 mit tödlichem Ausgange;  
 auf Hochspannung (über 1000 Volt): 24 Fälle, wovon 13 mit tödlichem Ausgange.

In 5 Fällen waren Wiederbelebungsversuche von Erfolg begleitet. Sachbeschädigungen sind nur 2 zu verzeichnen.

Im ersten Falle wurden drei Pferde durch Berührung mit einer auf die Strasse niederhängenden Hochspannungsleitung getötet. Der Bruch der Leitung war durch den Sturz eines durch Sturmwind entwurzelten Baumes verursacht worden. Der Draht hätte indessen nicht auf die Strasse fallen können, wenn er nicht in vorschriftswidriger Weise von den Isolatoren der benachbarten Stange losgelöst gewesen wäre.

Im zweiten Falle entstand ein Brand, der wesentlichen Materialschaden verursachte, weil ein elektrisches Bügeleisen über Nacht an die Leitung angeschlossen und auf einem hölzernen Tische stehen geblieben war.

Die Entwürfe für neue Vorschriften betreffend die elektrischen Anlagen sind im Berichtsjahre durch die eidgenössische Kommission für elektrische Anlagen endgültig bereinigt und uns zur Genehmigung vorgelegt worden. Die Genehmigung konnte jedoch im Berichtsjahre nicht mehr erfolgen.

Für die Behandlung der übrigen Geschäfte, welche der eidgenössischen Kommission für elektrische Anlagen gemäss Art. 19 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 zufallen, hielt dieselbe im Berichtsjahre 12 Sitzungen ab.

---

## II. Postverwaltung.

### I. Allgemeines.

Im Jahre 1907 ist das finanzielle Ergebnis der schweizerischen Postverwaltung folgendes:

Einnahmen . . . . .	Fr. 49,833,544. 47
Ausgaben . . . . .	„ 45,936,293. 60
	<hr/>
Reinertrag	Fr. 3,897,250. 87

Hiervon ab:

Die von der eidgenössischen Staatskasse verausgabten Beträge an Teuerungszulagen für das Postpersonal . . . . .	„ 1,089,149. —
	<hr/>
Bleibt wirklicher Reinertrag	Fr. 2,808,101. 87

Der Reinertrag vom Jahr 1906 betrug Fr. 3,679,059. 55 ohne und Fr. 2,670,424. 55 einschliesslich der dem Postpersonal verabfolgten Teuerungszulagen. Es ergibt sich somit im Jahr 1907 gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung des Reinertrages von Fr. 218,191. 32 ohne Berücksichtigung der Teuerungszulagen und eine solche von Fr. 137,677. 32 mit Inbegriff der Teuerungszulagen.

Die grösste Mehreinnahme gegenüber dem Vorjahre wurde, wie gewöhnlich, mit Fr. 1,893,569. 12 aus der Rubrik „Wertzeichen“ erzielt. Im Jahr 1906 betrug die diesbezügliche Mehreinnahme gegenüber dem Vorjahre Fr. 2,012,160. 52, ein Beweis dafür, dass auf eine progressive Vermehrung dieser Einnahme nicht gerechnet werden darf und dass somit auch mit den Begehren um Ermässigung der Posttaxen behutsam vorgegangen werden muss.

 In Vergleichung mit dem Vorjahre ergibt sich die grösste Vermehrung an verkauften Postwertzeichen im Monat Juli mit Fr. 228,401. 91; sodann folgt der Monat Dezember mit

Fr. 207,385. 98; die kleinste Vermehrung liefert der Monat Februar mit Fr. 88,174. 97. Alle Monate ergeben gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung der Einnahmen am Wertzeichenverkauf.

Die Stückzahl der hauptsächlichsten Postgegenstände hat sich gegenüber dem Vorjahre für den In- und Auslandverkehr vermehrt um:

5,642,934 Briefe,  
1,194,918 Postkarten,  
232,024 Drucksachen,  
9,579,498 Zeitungen (nur Inlandverkehr),  
182,814 internationale Postanweisungen,  
208,239 Einzugsmandate,  
1,044,004 Pakete.

Eine besonders grosse Vermehrung ergibt sich bei den Briefen, den Postkarten und den Zeitungen. Namentlich nimmt die Zahl der Postkarten mit Bilderschmuck stetig zu.

Die Zahl der internen Postanweisungen hat sich gegenüber dem Vorjahre um 94,501 vermindert, was der stetigen Entwicklung des Postcheckverkehrs zuzuschreiben ist. Wir verweisen diesfalls auf das unter Abschnitt XI, 7 b, ad 6 Angebrachte.

Der nachfolgende Auszug aus der Statistik der Postverwaltung gibt nähern Aufschluss über den Verkehr der einzelnen Dienstzweige im Jahr 1907 gegenüber dem Vorjahre.

## Auszug aus der Statistik der Postverwaltung.

	Anzahl	
	1907	1906
Postbureaux . . . . .	1,816	1,805
Postablagen, rechnungspflichtige . . . .	1,549	1,497
„ nicht rechnungspflichtige . . . .	482	489
Agenturen im Auslande . . . . .	13	12
Beamte (fest angestellte) . . . . .	4,507	4,368
Gehülfen, Aspiranten und Lehrlinge . . . .	886	778
Angestellte (Ablagehalter, Briefträger, Kondukteure etc.), ohne Anshelfer . . . .	7,626	7,268
Bediensteten-Aushelfer, ständig verwendete .	506	413
Zahl der beförderten Reisenden . . . . .	1,745,704	1,679,470
<b>Briefpost:</b>		
<b>Interner Verkehr:</b>		
Briefe . . . . .	138,616,272	131,150,181
Postkarten . . . . .	71,117,504	63,848,180
Drucksachen . . . . .	48,245,718	47,383,364
Warenmuster . . . . .	1,111,336	1,201,719
Zeitungen . . . . .	162,975,906	153,396,408
Rekommandierte Briefpostsendungen	4,428,081	4,131,385
Zahlungsbefehle und Konkursandro-		
hungen . . . . .	292,652	304,590
Gerichtliche Akten . . . . .	51,247	41,804
<b>Verkehr mit dem Auslande:</b>		
Briefe . . . . . Versand	24,112,895	25,936,153
Postkarten . . . . . „	20,497,226	26,571,632
Drucksachen . . . . . „	12,347,134	12,977,464
Warenmuster . . . . . „	1,340,501	1,329,441
Zeitungen . . . . . „	1,838,363	1,809,585
Geschäftspapiere . . . . . „	229,779	234,599
Rekommandierte Briefpost-		
gegenstände . . . . . „	1,763,684	1,600,328

	1907		1906	
	Anzahl	Wert, resp. Betrag	Anzahl	Wert, resp. Betrag
		Fr.		Fr.
<b>Postanweisungen:</b>				
Interner Verkehr . . . . .	7,055,208	737,006,298	7,149,709	731,847,353
Verkehr mit dem Auslande . . . . .				
{ Versand . . . . .	1,552,733†	65,436,660†	1,435,062†	57,622,662†
{ Empfang . . . . .	844,907	50,050,258	779,629	45,756,402
<b>Paketpost:</b>				
Interner Verkehr . . . . .	24,376,637	1,853,336,680	23,573,058	2,151,857,562
Verkehr mit dem Auslande (einschl. Post- stücke — colis postaux) . . . . .				
{ Versand . . . . .	1,898,633	109,621,797	1,796,807	101,940,195
{ Empfang . . . . .	3,225,081	50,690,327	3,016,124	44,387,224
{ Transit . . . . .	989,122	26,170,854	1,059,480	23,976,883
<b>Nachnahmen:</b>				
Interner Verkehr . . . . .	10,930,029	77,203,377	10,443,667	74,278,890
Verkehr mit dem Auslande . . . . .				
{ Versand . . . . .	234,198	4,753,730	220,825	4,309,276
{ Empfang . . . . .	397,005	8,422,607	370,421	7,509,095
<b>Einzugsmandate:</b>				
Interner Verkehr . . . . .	2,007,479	149,523,009	1,801,160	134,138,207
Verkehr mit dem Auslande . . . . .				
{ Versand . . . . .	21,603	—	22,630	—
{ Empfang . . . . .	85,505	5,019,214	82,558	4,821,571
Postcheck- und Giroverkehr . . . . .				
{ Gutschriften . . . . .	2,184,961	374,189,927	1,364,169	228,866,489
{ Lastschriften . . . . .	561,562	372,096,582	359,772	222,359,441

† Vorläufiger Abschluss.

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

1. Mit Botschaft vom 28. Dezember 1906 (Bundesbl. 1907, I, 185) hat der Bundesrat die Ratifikation der am Weltpostkongress in Rom unterm 26. Mai 1906 abgeschlossenen Verträge und Übereinkommen bei der Bundesversammlung nachgesucht. Es kamen dabei in Frage :

- a. der Weltpostvertrag, nebst Schlussprotokoll ;
- b. das Übereinkommen betreffend den Austausch von Briefen und Schachteln mit Wertangabe, nebst Schlussprotokoll ;
- c. das Übereinkommen betreffend den Postanweisungsdienst, nebst Schlussprotokoll ;
- d. der Vertrag betreffend die Auswechslung von Poststücken, nebst Schlussprotokoll ;
- e. das Übereinkommen betreffend den Dienst der Einzugsmandate ;
- f. das Übereinkommen betreffend die Identitätsbücher ;
- g. das Übereinkommen betreffend die postalische Besorgung von Abonnements auf Zeitungen und andere periodische Veröffentlichungen.

Durch Beschluss vom 6. Juni 1907 (A. S. n. F. XXIII, 405) haben die eidgenössischen Räte diesen Verträgen und Übereinkommen die Genehmigung erteilt. Auf den 1. Oktober 1907 sind sie in Kraft getreten.

Es würde zu weit führen, über die infolge der neuen Verträge und Übereinkommen im Postdienst mit dem Ausland eingetretenen Änderungen hier näher zu berichten. Alle diese Änderungen, die als Erleichterungen und Vereinfachungen im Weltpostverkehr bezeichnet werden dürfen, sind im schweizerischen Postamtsblatt (Nr. 16 von 1907) zusammengefasst und den Poststellen zur Kenntnis gebracht worden. Wir erlauben uns, der Kürze halber auf diesen Erlass zu verweisen, und fügen noch bei, dass die Änderungen, soweit sie für das Publikum von Interesse waren, diesem durch das Mittel der Presse ebenfalls mitgeteilt worden sind.

2. Mit Botschaft vom 25. Februar 1907 (Bundesbl. 1907, I, 697) ist der Bundesversammlung der Entwurf zu einem ein-

heitlichen Bundesgesetz betreffend das schweizerische Postwesen unterbreitet worden. Im Laufe des Berichtsjahres ist dann, nachdem die eidgenössischen Räte hierfür die Kommissionen bezeichnet hatten, wobei die Priorität dem Ständerat zufiel, zur Vorberatung des Gesetzes durch die Kommission des letzterwähnten Rates geschritten worden. Diese Kommission vertagte sich indessen, bevor die Beratung des Gesetzesentwurfs zu Ende geführt war. Sie richtete an den Bundesrat verschiedene Fragen wichtiger Natur, die anlässlich der Beratungen aufgeworfen worden waren. Die Beantwortung dieser Fragen erfolgte unterm 12. Dezember 1907 durch einen an den Präsidenten der ständerätlichen Kommission gerichteten einlässlichen Bericht.

Die weitere Behandlung des Geschäftes fällt ins Jahr 1908.

3. Unterm 25. Februar 1907 (Bundesbl. 1907, I, 799) hat der Bundesrat eine Botschaft an die Bundesversammlung erlassen über die Verschmelzung der Telegraphenverwaltung mit der Postverwaltung. Der Bundesrat gelangte dabei zum Schlusse, dass eine Verschmelzung der Post- und der Telegraphenverwaltung nicht zu empfehlen sei. Er beantragte deshalb Ablehnung des daherigen Postulates, welches anlässlich der Beratung des Voranschlages für das Jahr 1904 gestellt worden war. Dabei wurde noch besonders hervorgehoben, dass dem zweiten Teile des Postulates, betreffend die Vereinigung von Post-, Telegraphen- und Telephonbureaux in den nämlichen Lokalen, soweit tunlich, Rechnung getragen werde.

Die eidgenössischen Räte haben von dem Bericht des Bundesrates in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen, so dass das Postulat als erledigt betrachtet werden kann.

4. In der Sitzung des Nationalrates vom 23. September 1907 ist folgende, von Herrn Nationalrat Calame-Colin eingebrachte Motion erheblich erklärt worden:

„Der Bundesrat wird eingeladen, Bericht und Antrag über die Einführung der Postsparkassen in der Schweiz einzubringen.“

Im Laufe des Berichtsjahres ist mit den zur Beantwortung dieses Postulates erforderlichen Vorarbeiten begonnen worden.

5. Mit Botschaft vom 5. Februar 1907 hat der Bundesrat bei der Bundesversammlung um Gewährung eines Kredites von

Fr. 362,000 nachgesucht zur Erwerbung eines Bauplatzes und Erstellung eines Post-, Telegraphen- und Telephongebäudes in Schwyz. Durch Bundesbeschluss vom 12. April 1907 (A. S. n. F. XXIII, 89) ist dieser Kredit bewilligt worden.

6. Für den Ankauf eines Bauplatzes und die Erstellung eines Post- und Telegraphengebäudes in Appenzell ist durch Bundesbeschluss vom 21. Juni 1907 (A. S. n. F. XXIII, 257) der mit Botschaft vom 13. November 1906 nachgesuchte Kredit von Fr. 237,000 bewilligt worden.

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

1. Im Berichtsjahre hat der Bundesrat verschiedene Änderungen der Transportordnung für die schweizerischen Posten, vom 3. Dezember 1894 (A. S. n. F. XIV, 555), verfügt, nämlich:

- a. unterm 6. Juni 1907 eine solche von Art. 43, Ziffer 2, betreffend den Ausschluss von der Postbeförderung von Sendungen im Gewichte von über 50 kg. nach Orten, die nur durch Fussboten oder Maultierkurse bedient werden (A. S. n. F. XXIII, 166);
- b. unterm 16. Juli 1907 eine solche von Art. 83, Ziffern 1 und 2, betreffend die Kompetenzen zur Ausstellung von Freikarten zur Benützung der Postwagen, im Sinne der Erweiterung dieser Kompetenzen zu gunsten der Kreispostdirektionen (A. S. n. F. XXIII, 393);
- c. unterm 9. August 1907 solche betreffend die Art. 12, Ziffer 4, Art. 30, Ziffern 1 und 3 bis 5, Art. 31, Ziffern 1—6, Art. 35, Ziffern 9—11, Art. 36, Ziffern 1—2, Art. 50, Ziffer 1, Art. 65, Ziffer 14, und Art. 73, um die in Frage stehenden, für den internen Dienst geltenden Bestimmungen mit den neuen, am Weltpostkongress in Rom für den Auslandsverkehr vereinbarten Vorschriften in Einklang zu bringen (A. S. n. F. XXIII, 543);
- d. unterm 28. September 1907 eine solche von Art. 9, Ziffer 3, betreffend die Einschränkung der Schalteröffnung an Sonntagen und staatlich anerkannten Feiertagen (A. S. n. F. XXIII, 691);

- e. unterm 22. Oktober 1907 eine solche von Art. 90, Ziffer 2, betreffend die Abonnementsbillette, die, um eingerissenen Missbräuchen zu steuern, persönlich erklärt worden sind, wobei indessen die Benützung durch Familien- und Geschäftsangehörige gestattet wurde (A. S. n. F. XXIII, 701);
- f. unterm 29. November 1907 eine solche von Art. 27, Ziffer 3, betreffend Erhebung von Gebühren für Nachschlagungen in den Registern (A. S. n. F. XXIII, 850).

2. Unterm 3. Juni 1907 hat der Bundesrat auf Antrag des Postdepartements beschlossen, es sei den Beamten und Angestellten der Postbureaux I. und II. Klasse, die in den Diensträumen übernachten (schlafen) müssen, sofern sie keine Extraentschädigung weder für Nacht- noch für Frühdienst beziehen, eine Zulage von 50 Ct. bis 1 Franken zu gewähren, je nach der Dauer und der Wichtigkeit des Dienstes am folgenden Tage, und es sei diese Neuerung auf den 1. Januar 1908 in Wirksamkeit zu setzen.

3. Bisher ist denjenigen Posthaltern (Inhaber von Bureaux III. Klasse), denen ein Gehülfe, Aspirant oder Lehrling beigegeben war, der ganz oder teilweise aus der Postkasse bezahlt wurde, keine Sonntagsdienstentschädigung ausgerichtet worden; ebensowenig denjenigen Posthaltern, denen die förmliche Verpflichtung überbunden war, einen Gehülfen auf eigene Rechnung und Verantwortlichkeit zu halten.

Um künftig auch diesen Beamten unter allen Umständen eine Anzahl Ruhetage zu sichern, ist verfügt worden, dass ihnen mit Wirksamkeit vom 1. April 1907 hinweg die Hälfte der ordentlichen Sonntagsdienstentschädigung auszurichten sei.

4. Seit dem 1. April 1907 werden den Beamten und Angestellten der Postbureaux I. und II. Klasse, sowie dem Bahnpostpersonal für die Besorgung des Frühdienstes die nämlichen besondern Entschädigungen gewährt, welche unter bestimmten Voraussetzungen für die Nachtdiensttouren ausgerichtet werden. Allerdings kann das Personal, welches für gewisse Dienstouren die Nachtdienstentschädigung bezieht, für diese Touren nicht auch noch auf die Frühdienstentschädigung Anspruch erheben, selbst wenn sie sich bis zu einem Zeitpunkt erstrecken, der bereits für den Bezug der letzterwähnten Entschädigung in Betracht fällt.

5. Im Einverständnis mit dem eidgenössischen Finanzdepartement hat das Postdepartement gegen Ende des Berichtsjahres verfügt, dass, namentlich mit Rücksicht auf den Fremdenverkehr, französische Banknoten am Postschalter zum Nennwert (al pari) an Zahlungsstatt angenommen werden können. Dabei wurde es indessen als unstatthaft bezeichnet, bei niedrigem Kursstande (unter pari) solche Noten von Personen anzunehmen, die offenbar nur beabsichtigen, sich die Kursdifferenz zu nutze zu machen, bei hohem Kursstande (über pari) aber die am Schalter eingenommenen französischen Noten der Postkasse zu entfremden. Diese Noten sind ausnahmslos den Kreispostkassen abzuliefern, die sie an die schweizerische Nationalbank weiterleiten.

6. Im letztjährigen Geschäftsbericht ist an gleicher Stelle bemerkt worden, dass es nach dem Stand der Arbeiten fraglich erscheine, ob die Fertigstellung der neuen offiziellen Postkarte der Schweiz vor Ende 1907 werde erfolgen können. Tatsächlich war es dem eidgenössischen Bureau für Landestopographie, das die Bearbeitung der Karte übernommen hat, auch nicht möglich, sie im Berichtsjahre fertigzustellen. Der Grund liegt darin, dass unvorhergesehene Neuaufnahmen im Terrain nötig geworden sind. Es bleibt zu hoffen, dass die neue Karte im Laufe des Jahres 1908 wird zur Ausgabe gelangen können.

7. Im Einverständnis mit dem eidgenössischen Finanzdepartement hat das Postdepartement im Laufe des Berichtsjahres angeordnet, dass die bei den Kreispostkassen verfügbaren Gelder nicht mehr der eidgenössischen Staatskasse zustellen, sondern an die schweizerische Nationalbank abzuliefern sind. Über diese Gelder kann allein die Staatskasse verfügen.

8. In den letzten Jahren hat sich während des Sommers immer mehr ein Mangel an eingearbeitetem Beamtenpersonal fühlbar gemacht, trotzdem die Zahl der neu aufgenommenen Lehrlinge stetsfort vermehrt wurde. Es ist dies namentlich dem Umstande zuzuschreiben, dass den Postbureaux in den wichtigen Fremdenorten während der Saison ein zahlreiches Hilfspersonal beigegeben werden muss.

Um den aus einem solchen Zustande sich ergebenden Unzukömmlichkeiten tunlichst zu begegnen, hat die Oberpostdirek-

tion im Einverständnis mit dem Postdepartement im Laufe des Berichtsjahres verschiedene Verfügungen getroffen. Vorerst ist, erstmals pro 1908, der Dienstantritt der neuen Lehrlinge vom 1. Juni auf den 1. April vorgeschoben worden. Sodann wurde den Kreispostdirektionen anempfohlen, sich nach geeigneten Gehülffinnen für den Sommerdienst umzutun. Damit dies eher gelinge, ist das für diese Gehülffinnen bisher ausgesetzte Taggeld wesentlich erhöht worden. Im fernern ist die vorübergehende Verwendung von geeigneten Angestellten mit hinlänglicher Schulbildung im Beamtendienst in Aussicht genommen und es sind die Kreispostdirektionen ermächtigt worden, diesen Angestellten eine angemessene Zulage zu gewähren.

Es ist zu hoffen, dass durch diese Massnahmen dem während eines Teils des Jahres jeweiligen Beamtenmangel gesteuert werden kann. Es ist dies auch deshalb sehr wünschbar, damit die Zahl der jedes Jahr neu aufzunehmenden Lehrlinge nicht ins ungemessene gesteigert werden muss. Es könnte sonst mit der Zeit kaum vermieden werden, dass Elemente in der Postverwaltung Eingang finden würden, denen die Eignung für den Postdienst abgeht.

9. Die Angelegenheit der Erstellung und Ausgabe neuer Wertzeichen wurde im Berichtsjahre so weit gefördert, dass die neuen Marken à 2, 3, 5, 10, 12 und 15 Ct., sowie die Postkarten und Frankobänder zur Ausgabe gelangen konnten. Für diese neuen Marken sind die beiden Projekte nach Zeichnungen von Welti und L'Eplattenier zur Verwendung gelangt.

Mit Ausnahme der 12er Marken, von welchen noch für den Bedarf bis Ende Januar 1908 Vorräte vorhanden waren, sind im Berichtsjahre, d. h. mit Beginn vom 15. November an, nach und nach alle untern Markenwerte (2, 3, 5, 10 und 15 Ct.), sowie die Postkarten zu 5 und 10, die Doppelpostkarten zu 5/5 und 10/10 Ct. und die Frankobänder à 2 und 5 Ct. (letztere in Relieindruck) zur Neuausgabe gelangt.

Wie es in Anbetracht des öffentlichen Charakters der Postwertzeichen zu erwarten stand, setzte beim Erscheinen dieser neuen Wertzeichen die Kritik der Tagesblätter mächtig ein. In ihrer Mehrzahl lauteten die Urteile, die sich nicht immer durch Sachlichkeit auszeichneten, ablehnend. Immerhin gab es namentlich auch aus fachmännischen und kunstverständigen Kreisen

Beurteilungen, die zum Schlusse kamen, dass die neuen schweizerischen Postwertzeichen in bezug auf künstlerischen Wert und Schönheit denjenigen anderer Länder nicht nachstehen, und dass die Neuauflagen in dieser Beziehung gegenüber den bisherigen Postwertzeichen einen wesentlichen Fortschritt bedeuten.

Neben dem Druck einer gefälligeren Schrift wurde auf den von der Verwaltung ausgegebenen Postkarten auch der linke Teil der Adressseite zur Anbringung von schriftlichen Mitteilungen eingerichtet.

Wie bereits im letztjährigen Geschäftsbericht an gleicher Stelle ausgeführt wurde, hat der Bundesrat unterm 23. Januar 1906 u. a. beschlossen, es sei für die höhern Taxwerte (von 20 Ct. an aufwärts) das bisherige Bild der stehenden Helvetia beizubehalten, bis etwas besseres sich gezeigt habe.

Unterm 25. Juni 1907 beschloss sodann der Bundesrat, es sei, unter Ablehnung der von anderer Seite vorgelegten Projekte, Herr L'Eplattenier in La Chaux-de-Fonds einzuladen, in Verbindung mit Herrn Geel daselbst einen neuen Entwurf auf Grundlage des alten Bildes gravieren zu lassen, inzwischen aber sei in der Fabrikation der alten Marke für die Taxwerte von 20 Ct. an aufwärts, soweit nötig, fortzufahren. Diesem Beschluss gemäss setzte sich die Oberpostdirektion mit Herrn L'Eplattenier in Verbindung. Im Laufe des Berichtsjahres war dieser jedoch noch nicht in der Lage, seine Vorlagen zu machen. Inzwischen war die Oberpostdirektion genötigt, die zu Deckung des Bedarfes erforderliche Auflage der alten Kupferdruckmarken erstellen zu lassen.

Nach dem jetzigen Stand der Vorarbeiten darf wohl erwartet werden, dass im Laufe des Monats September 1908 auch die Marken der höhern Taxwerte zur Neuausgabe gelangen können.

10. Im Laufe des Berichtsjahres ist die Errichtung von Postcheckbureaux in Biel und La Chaux-de-Fonds auf 1. Januar 1908 verfügt worden (siehe Abschnitt XI, Ziffer 1, hiernach).

11. Auf den nämlichen Zeitpunkt ist die Aufhebung der bisher im Checkdienst bezogenen Gebühren für die von den Zahlungsempfängern verlangte Gutschrift von Postanweisungen, fälligen Nachnahmen und Zah-

lungsanweisungen verfügt worden (siehe Abschnitt XI, Ziffer 2, hiernach).

12. Auf den 1. Oktober 1907 ist eine Instruktion über den Geschäftsgang zwischen der Oberpostdirektion und den Kreispostdirektionen erlassen worden, durch welche der Verkehr zwischen den genannten Amtsstellen wesentlich vereinfacht und eine Erweiterung der Kompetenzen der Kreispostdirektionen herbeigeführt wurde.

Auf den nämlichen Zeitpunkt sind (in veränderter Anlage) sämtliche Posttarife, einschliesslich des Taschenposttarifs, neu herausgegeben worden.

Sodann sind im Berichtsjahre u. a. noch folgende Erlasse veröffentlicht worden :

- a. die „Betriebsanleitung für die schweizerischen Poststellen“. In diese Betriebsanleitung sind auf Grundlage des Postregalgesetzes, des Posttaxengesetzes, der Transportordnung für die schweizerischen Posten und der internationalen Verträge und Übereinkommen, sowie der Spezialverträge, die betriebsdienstlichen Vorschriften über alle Dienstzweige, mit Ausnahme derjenigen über den Reisenden- und den Check- und Girodienst, aufgenommen worden ;
- b. eine Übersicht der periodischen Einsendungen an die Oberpostdirektion und an deren einzelne Abteilungen ;
- c. eine Instruktion betreffend Vereinfachungen in der Beförderung und Verrechnung der Paketnachnahmen, die mit dem 1. Oktober 1907 in Wirksamkeit getreten ist und durch welche eine gegenüber dem bisherigen Verfahren wesentlich raschere Beförderung der mit Nachnahme belasteten Paketsendungen erzielt werden konnte ;
- d. eine Instruktion betreffend die Erstellung der Statistik über die Briefposttransitkosten ;
- e. eine Zusammenstellung der Vorschriften betreffend die Ausarbeitung des offiziellen schweizerischen Kursbuches.

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

### a. Inland.

1. Wir nehmen Bezug auf die Ausführungen, die hinsichtlich der Frage, auf welche Weise dem sich immer mehr fühlbar machenden Platzmangel in dem dem Bunde gehörenden Postgebäude Luzern abgeholfen werden könne, im letztjährigen Geschäftsbericht an gleicher Stelle enthalten sind. Leider konnten die seitens der Bundesbahnverwaltung mit der Gemeinde Luzern wegen Terrinaustausches eingeleiteten Unterhandlungen im Berichtsjahre nicht zum Abschluss gebracht werden. Inzwischen hat die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen generelle Studien für die Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes und Beschaffung von Postlokalitäten im Bahnhof Luzern angeordnet und der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass es ihr noch im Laufe des Winters (1907/1908) möglich sein werde, positive Vorschläge machen zu können. Es wäre in der Tat sehr zu begrüßen, wenn diese dringliche und wichtige Lokalfrage recht bald einer befriedigenden Lösung zugeführt werden könnte.

2. Die Unterhandlungen mit der Bundesbahnverwaltung betreffend Erstellung der für das Transitpostbureau im Bahnhof Lausanne benötigten Räumlichkeiten sind im Berichtsjahre insofern zum Abschluss gelangt, als das definitive Bauprojekt vom Eisenbahndepartement unterm 1. August 1907 genehmigt wurde. Der Abschluss des Mietvertrages zwischen der Bundesbahnverwaltung und der Postverwaltung fällt ins Jahr 1908.

3. Neue Verträge betreffend die Beziehungen zum Postdienste sind im Berichtsjahre mit folgenden Nebenbahnen abgeschlossen worden:

Eisenbahn Bellinzona-Mesocco, Bern-Schwarzenburg, Linthal-Braunwald, Locarno-Madonna del Sasso, Montreux-Berner Oberland, Langenthal-Jura und Schynige Platte-Bahn.

Mit 65 Nebenbahnen sind behufs Einführung eines einfacheren Verfahrens bei der Berechnung der von der Postverwaltung zu zahlenden Entschädigungen für Beförderung der Paketpost Nachträge zu den bestehenden Verträgen vereinbart worden.

## b. Ausland.

1. Wir haben im letztjährigen Geschäftsbericht an gleicher Stelle ausgeführt, dass seitens der Verwaltung der Grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen ein Projekt für ein im neuen badischen Bahnhof in Basel zu errichtendes Gebäude für den schweizerischen Post- und Zolldienst vorgelegt, dass dieses Projekt einer genauen Prüfung unterzogen und deren Ergebnis der deutschen Reichspostverwaltung als Vermittlerin bekannt gegeben worden sei. Heute können wir nur so viel beifügen, dass die Unterhandlungen über die Bereinigung des Projektes im Berichtsjahre fortgeführt wurden, und dass begründete Hoffnung besteht, es werde diese wichtige Lokalfrage innerhalb nützlicher Frist einer befriedigenden Lösung zugeführt werden können.

2. Mit der italienischen Postverwaltung sind im Berichtsjahre Unterhandlungen eingeleitet worden betreffend Einführung eines internationalen Reisenden- und Postdienstes zwischen Locarno oder Ponte Brolla und Domodossola, via Centovalli-Sta. Maria Maggiore. Über das Ergebnis der Unterhandlungen wird im Bericht des nächsten Jahres Mitteilung gemacht werden.

3. Anlässlich der Genehmigung der am Weltpostkongress in Rom abgeschlossenen Verträge und Übereinkommen durch den Ständerat in der Sitzung vom 6. Juni 1907 hat der Kommissionsberichterstatler den Wunsch ausgesprochen, der Bundesrat möchte das vom Delegierten Grossbritanniens an dem genannten Kongress gemachte Anerbieten annehmen und mit der Postverwaltung von England eine Vereinbarung treffen, wonach das Briefporto im gegenseitigen Verkehr von 25 auf 20 Rappen herabgesetzt würde.

Nach Kenntnisnahme eines Berichtes des Postdepartements hat der Bundesrat unterm 11. Oktober 1907 beschlossen, es sei der Anregung keine Folge zu geben, da sich herausgestellt habe, dass seitens des britischen Delegierten am Postkongress in Rom keine Erklärungen abgegeben worden seien, die zur Annahme berechtigen, dass Grossbritannien geneigt wäre, ein derartiges Spezialübereinkommen abzuschliessen, und da es ferner nicht wohl angehen würde, mit dem entfernteren England billigere Briefftaxen festzusetzen, als für die Schweiz im Verkehr mit den Nachbarländern Deutschland, Frankreich, Österreich und Italien zurzeit erhältlich seien.

4. Bei Beratung des Geschäftsberichtes pro 1906 im Ständerat ist die Wünschbarkeit der Herabsetzung des Briefportos im Grenzrayon mit Italien betont worden. Seitens des Vertreters des Bundesrates wurde damals bemerkt, dass der italienischen Postverwaltung anlässlich des Weltpostkongresses in Rom und später auf diplomatischem Wege nach der angedeuteten Richtung Vorschläge gemacht worden seien, ohne dass indessen ein Erfolg habe erzielt werden können. Nach Mitteilungen, die der Postverwaltung im Berichtsjahre seitens der schweizerischen Gesandtschaft in Rom gemacht worden sind, besteht indessen Aussicht dafür, dass die Frage der Schaffung eines Grenzrayons für die Briefpost zwischen der Schweiz und Italien in naher Zeit wieder aufgenommen werden wird.

5. Mit Note vom 5. Juli 1907 hat das Ministerium des Auswärtigen der Dominikanischen Republik den Beitritt zum Weltpostvertrag von Rom vom 26. Mai 1906, sowie zum Vertrag betreffend die Auswechslung von Poststücken und zu den Ausführungsreglementen der genannten Verträge auf den 1. Oktober 1907 erklärt.

6. Sodann hat das Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten der Republik Honduras mittelst Note vom 11. Dezember 1907 den Beitritt, vom 20. Juli 1907 an, zum Übereinkommen von Rom betreffend den Postanweisungsdienst erklärt, mit dem Beifügen, dass der Höchstbetrag der ein- und auszubezahlenden Postanweisungen auf Fr. 500 festgesetzt worden sei.

7. Die Unterhandlungen über die Erneuerung des Poststückvertrages zwischen den Postverwaltungen der Schweiz und von Grossbritannien und Irland sind im Berichtsjahre fortgeführt worden, haben aber nicht zum Abschluss gebracht werden können.

Unterm 26. März/3. April 1907 sind zwischen den Postverwaltungen der Schweiz und des Vereinigten Königreichs von Grossbritannien und Irland Zusatzbestimmungen zum Übereinkommen vom 8./17. Oktober 1905 betreffend die Auswechslung von Postanweisungen vereinbart worden, welche die Einführung von Auszahlungsscheinen bezweckten. Diese Zusatzbestimmungen sind am 1. Oktober 1907 in Kraft getreten.

8. Die Gewichtstaxen für Poststücke nach den Vereinigten Staaten von Amerika konnten im Berichtsjahre neuerdings ermässigt werden.

Auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des allgemeinen Postanweisungsübereinkommens von Rom — 1. Oktober 1907 — sind im Verkehr zwischen der Schweiz und den Vereinigten Staaten von Amerika die Taxen für Postanweisungen denjenigen gleichgestellt worden, die im Verkehr zwischen den dem genannten Übereinkommen beigetretenen Ländern Geltung haben und die wesentlich niedriger sind.

9. Im Poststückverkehr mit Frankreich und im Transit über Frankreich ist im Laufe des Berichtsjahres der Betrag der zulässigen Wertangabe von Fr. 500 auf Fr. 5000 erhöht worden, was als eine wichtige Verbesserung des Dienstes bezeichnet werden darf.

10. Der Tarif für Frachtstücke nach überseeischen Ländern ist im Berichtsjahre durch Schaffung neuer Speditionsgelegenheiten über Basel-Marseille und Havre oder Antwerpen wesentlich erweitert worden.

11. Auf 1. November 1907 ist der zulässige Maximalbetrag für Postanweisungen nach Russland von 100 auf 300 Rubel erhöht worden.

12. Während bisher im Verkehr mit der Türkei Postanweisungen nur durch Vermittlung der von andern Ländern daselbst eingerichteten Postbureaux ausgewechselt werden konnten, ist auf 1. Oktober 1907 der direkte Verkehr mit den ottomanischen Postanstalten eingeführt worden.

13. Der Bericht des internationalen Bureau des Weltpostvereins pro 1907 liegt zur Einsichtnahme für die Mitglieder der Bundesversammlung bereit. Wir entnehmen demselben folgendes:

Die ordentlichen Verwaltungsausgaben betragen Fr. 109,291.03 gegenüber Fr. 105,629.42 im Jahre 1906. Dem Denkmalfonds wurden, um die Einzahlungen auf die vom Berner Kongress vom Jahr 1900 bewilligte Summe von Fr. 200,000 zu bringen, Fr. 15,185.28 zugewendet, womit die Gesamtausgaben

im Berichtsjahre auf Fr. 124,476. 31 anstiegen, also die verfügbaren Fr. 125,000 fast erreichten.

Der Beitrag der Schweiz an die Kosten des internationalen Postbureaus beläuft sich pro 1907 auf Fr. 2505.

## V. Personal und Besoldungen.

### 1. Poststellen.

Die Gesamtzahl der Postbureaux belief sich Ende 1907 auf 1816.

Die Zahl der Bureaux I. Klasse (11) am Sitze der Kreispostdirektionen ist eine gegebene. Bureaux II. Klasse wurden im Berichtsjahr keine neuen geschaffen.

Die Zahl der Filialbureaux hat sich um 8 und diejenige der Postbureaux III. Klasse um 3 vermehrt.

Die Zahl der Postagenturen im Ausland hat sich um eine vermehrt.

Die Gesamtzahl der Poststellen, einschliesslich von 13 Agenturen im Auslande, beträgt 3860, was einer Vermehrung im Berichtsjahre um 57 Stellen entspricht.

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

I. Klasse (Sitz der Kreispostdirektion) . . . . .	11
Filialen . . . . .	75
II. Klasse (Bureaux mit mehreren Beamten) . . . . .	201
III. Klasse (übrige Bureaux) . . . . .	1529
	<u>1816</u>

Von diesen 1816 Postbureaux entfallen 1266 auf die deutsche, 455 auf die französische und 95 auf die italienische Schweiz.

Die 2031 Postablagen zerfallen in 1549 rechnungspflichtige und 482 nicht rechnungspflichtige. Alle rechnungspflichtigen Ablagen sind mit dem gesamten internen Postanweisungs- und Einzugsmandatdienst, sowie mit dem Checkdienst betraut. Von diesen Ablagen sind überdies 244 auch zum direkten Postanweisungs- und Einzugsmandatverkehr mit dem Auslande ermächtigt; ferner können Einzahlungen nach dem Auslande bei allen rechnungs- und nicht rechnungspflichtigen Ablagen gemacht werden.

Von der Gesamtzahl der 2031 Postablagen befinden sich 1243 in der deutschen, 548 in der französischen und 240 in der italienischen Schweiz.

## 2. Personal.

Die Gesamtzahl des festangestellten Postpersonals belief sich Ende 1907 auf 12,133 Beamte und Angestellte, gegenüber 11,636 im Vorjahre. Dieses Personal setzte sich wie folgt zusammen :

### a. Zentralverwaltung.

Oberpostdirektor . . . . .	1
Abteilungschefs und Adjunkte . . . . .	8
Traininspektoren, Materialverwalter und Wertzeichenkontrollleur . . . . .	6
Sekretäre, Kanzlisten und Gehülfen . . . . .	48
Revisoren und Gehülfen . . . . .	34
Angestellte . . . . .	14
	Total 111
	(Ende 1906: 99.)

### b. Kreisverwaltungen.

Direktionsbeamte (Kreispostdirektoren, Adjunkte, Kassiere und Kontrolleure) . . . . .	44
Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs . . . . .	58
Commis . . . . .	248
Angestellte . . . . .	67
	Total 417
	(Ende 1906: 398.)

### c. Betriebsdienst.

#### *Bureaux I. Klasse.*

Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs . . . . .	193
Commis . . . . .	1247
Angestellte . . . . .	2055
	Total 3495
	(Ende 1906: 3299.)

*Bureaux II. Klasse.*

Postverwalter, Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs . . . . .	252
Commis . . . . .	819
Angestellte . . . . .	1877
	Total 2948
	(Ende 1906: 2787)

*Bureaux III. Klasse und Ablagen.*

Posthalter . . . . .	1529
Postablagehalter . . . . .	2022
Landbriefträger und Landboten . . . . .	1410
	Total 4961
	(Ende 1906: 4852.)

*Agenturen.*

Beamte . . . . .	20
Angestellte . . . . .	9
	Total 29
	(Ende 1906: 25.)
Kondukteure . . . . .	172
	(Ende 1906: 176.)

Bei den Kreisverwaltungen ist eine Vermehrung um 4 Chefbeamte, 12 Commis und 3 Angestellte eingetreten, was namentlich auf die rasche Entwicklung des Postcheck- und Giroverkehrs zurückzuführen ist.

Im Betriebsdienst hat bei den Bureaux I. Klasse eine Personalvermehrung um 25 Chefbeamte, 36 Commis und 135 Angestellte stattgefunden.

Bei den Bureaux II. Klasse ist eine Vermehrung um 6 Chefbeamte, 38 Commis und 117 Angestellte eingetreten.

Die Vermehrung der Posthalterstellen beträgt 3. Die Zahl der Ablagehalterstellen (rechnungspflichtige Postablagen) hat sich um 36 vermehrt. Die Landbriefträger- und Landbotenstellen sind um 70 vermehrt worden.

Im Personalbestand der Agenturen im Auslande ist gegenüber dem Vorjahr insofern eine Änderung eingetreten als die Zahl der Beamten um 3 und diejenige der Angestellten um 1 vermehrt wurde.

Beim Kondukteurpersonal hat im Berichtsjahre infolge Ab-  
 lebens etc. eine Verminderung um 4 Mann stattgefunden, indem  
 auch im abgelaufenen Jahre frei gewordene Kondukteurstellen  
 zum Teil durch Bureaudienerstellen ersetzt wurden.

Die Gesamtvermehrung des fest angestellten Postpersonals  
 beträgt somit 497, gegenüber 499 im Vorjahre.

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

Vom gesamten festangestellten Personal der Postverwaltung  
 sind weiblichen Geschlechts:

von den	111 Beamten und Angestellten der Ober- postdirektion . . . . .	0 =	0,00 %
" "	350 Beamten der Kreisverwaltungen . . . . .	21 =	6,00 %
" "	67 Angestellten der Kreisverwaltungen . . . . .	0 =	0,00 %
" "	1440 Beamten der Bureaux I. Klasse . . . . .	35 =	2,43 %
" "	2055 Angestellten der Bureaux I. Klasse . . . . .	1 =	0,05 %
" "	1071 Beamten der Bureaux II. Klasse . . . . .	40 =	3,73 %
" "	1877 Angestellten der Bureaux II. Klasse . . . . .	5 =	0,26 %
" "	1529 Beamten der Bureaux III. Klasse . . . . .	517 =	33,81 %
" "	2022 Ablagehalter . . . . .	540 =	26,71 %
" "	1410 Landbriefträgern und Landboten . . . . .	43 =	3,05 %
" "	29 Beamten und Angestellten der Agen- turen . . . . .	1 =	3,38 %
" "	172 Kondukteuren . . . . .	0 =	0,00 %

Sodann sind

		Deut- scher Kunze	Franzö- sischer Kunze	Italie- nischer Kunze	
von den	111 Beamten und Angestellten der Ober- postdirektion . . . . .	86	20	5	
" "	350 Beamten der Kreisverwaltungen . . . . .	252	77	21	
" "	67 Angestellten der Kreisverwaltungen . . . . .	43	21	3	
" "	1440 Beamten der Bureaux I. Klasse . . . . .	1021	370	49	
" "	2055 Angestellten der Bureaux I. Klasse . . . . .	1536	486	33	
" "	1071 Beamten der Bureaux II. Klasse . . . . .	675	314	82	
" "	1877 Angestellten der Bureaux II. Klasse . . . . .	1250	528	99	
" "	1529 Beamten der Bureaux III. Klasse . . . . .	1072	373	84	
" "	2022 Ablagehalter . . . . .	1253	529	240	
" "	1410 Landbriefträgern und Landboten . . . . .	1055	333	22	
" "	29 Beamten und Angestellten der Agen- turen . . . . .	7	7	15	
" "	172 Kondukteuren . . . . .	134	32	6	
	<b>12,133</b>	<b>Total</b>	<b>8384</b>	<b>3090</b>	<b>659</b>

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

	Beamte	Angestellte	Total
Versetzungen (freiwillige) . . . . .	151	59	210
Todesfälle . . . . .	67	99	166
Freiwillige Rücktritte . . . . .	51	87	138
Abberufungen (einschliesslich Entlassungen auf Einladung der Verwaltung hin) . . . . .	7	47	54
Total	<u>276</u>	<u>292</u>	<u>568</u>

### 3. Provisorisches Personal.

#### a. Aspiranten und Lehrlinge.

Im Berichtsjahre wurden 329 Lehrlinge aufgenommen, gegenüber 285 im Vorjahre. Weibliche Bewerber konnten auch im Berichtsjahre aus dienstlichen Gründen nicht berücksichtigt werden.

275 Lehrlinge legten die Patentprüfung ab. Davon erhielten  
 52 die Note 1 (vorzüglich);  
 106 die Note 2 (gut);  
 95 die Note 3 (genügend);  
 22 konnten nicht patentiert werden.

Total 275

Ende 1907 standen in Verwendung:

488 patentierte Aspiranten (1 weiblicher);  
 338 Lehrlinge (0 weibliche).

Total 826 Aspiranten und Lehrlinge, wovon 1 weiblicher.

#### b. Gehülfen und Aushelfer.

Im Jahre 1907 wurden während des ganzen oder eines Teiles des Tages ständig 60 Beamtenaushelfer (Gehülfen) und 506 Angestelltenaushelfer verwendet.

Die Zahl des gesamten provisorischen Personals betrug demnach 1392 (826 + 60 + 506) und die Gesamtzahl des fix angestellten und des provisorischen Personals 13,525 (12,133 + 1392).

### 4. Stand der Besoldungen.

Der Stand der Besoldungen auf Ende des Berichtsjahres, verglichen mit dem Stand auf Ende 1905 und 1906, findet sich auf nachstehender Tabelle dargestellt:

## Gehaltsvergleichen.

### Dezember 1905, 1906 und 1907.

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

		Zahl der fix Angestellten	Fixe Jahres- besoldung derselben	Durchschnitt der Jahres- besoldung	Erhöhung gegenüber dem vorhergehenden Jahre	Vermi- nerung
			Fr.	Fr.	%	%
Oberpostdirektion . . .	1905	82	345,204	4209	—	2,18
	1906	99	425,004	4293	1,00	—
	1907	111	451,728	4069	—	5,21
Kreispostdirektionen . . .	1905	293	1,073,380	3663	—	3,89
	1906	334	1,226,760	3673	0,27	—
	1907	350	1,259,412	3598	—	2,04
Chefs bei den Bureaux I. Klasse	1905	141	596,520	4230	1,87	—
	1906	168	702,556	4182	—	1,14
	1907	193	791,748	4102	—	1,01
Postverwalter und Chefs bei den Bureaux II. Klasse	1905	215	889,716	4138	0,7	—
	1906	246	1,002,480	4075	—	1,02
	1907	252	1,035,924	4111	0,80	—
Commis bei den Bureaux I. Klasse	1905	1145	2,700,116	2358	—	3,6
	1906	1211	3,128,924	2584	9,58	—
	1907	1247	3,044,436	2441	—	5,53
Commis bei den Bureaux II. Klasse	1905	717	1,740,108	2427	—	3,3
	1906	781	2,023,896	2591	6,75	—
	1907	819	2,050,248	2503	—	3,30
Bureaux III. Klasse . . .	1905	1433	2,646,384	1846 <sup>1</sup>	—	1,23
	1906	1543	2,953,776	1914 <sup>1</sup>	3,68	—
	1907	1541	2,835,660	1840 <sup>1</sup>	—	3,80
Ablagen . . . . .	1905	1971 <sup>2</sup>	2,110,528	1070	—	0,74
	1906	1986 <sup>2</sup>	2,165,712	1090	1,88	—
	1907	2022 <sup>2</sup>	2,206,944	1091	0,00	—
Briefträger, Boten etc.	1905	4851	9,013,632	1858	—	1,38
	1906	5092	9,137,808	1794	—	3,44
	1907	5351	10,387,644	1941	8,10	—
Kondukteure . . . . .	1905	187	481,488	2574 <sup>3</sup>	0,31	—
	1906	176	465,672	2645 <sup>3</sup>	2,78	—
	1907	172	454,776	2644 <sup>3</sup>	—	0,33

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

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

<sup>3</sup> Fahrtentschädigungen nicht inbegriffen.

## 5. Bürgschaften.

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

	Anzahl	Betrag Fr.
Personalkaution . . . . .	357	1,291,000
Realkaution . . . . .	—	—
Amtsbürgschaftsverein . . . . .	15,659	46,468,000
<b>Total</b>	<b>16,016</b>	<b>47,759,000</b>

2. Der schweizerische Amtsbürgschaftsverein hatte im Berichtsjahre Verluste im Betrage von Fr. 8000.55 zu vergüten (1906: Fr. 7147.75).

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

	Zahl der Mitglieder auf 1. Januar		Bürgschaftssummen auf 1. Januar	
	1907	1908	1907 Fr.	1908 Fr.
Postverwaltung . . .	14,500	15,659	44,182,000	46,468,000
Telegraphenverwaltung	1,529	1,579	2,813,000	2,891,000
Zollverwaltung . . .	1,272	1,333	2,698,800	2,843,200
Andere eidgenössische Verwaltungen . . .	79	85	686,000	714,500
Schweiz. Nationalbank	—	92	—	526,000
<b>Total</b>	<b>17,380</b>	<b>18,748</b>	<b>50,379,800</b>	<b>53,442,700</b>

4. Die von jedem Mitgliede des Amtsbürgschaftsvereins zu entrichtende jährliche Prämie beträgt  $\frac{1}{2}$  pro mille der Bürgschaftssumme. Auf Ende 1907 besass der Verein nach dem vorläufigen Rechnungsabschluss ein reines Vermögen von Fr. 282,270.26 (Ende 1906: Fr. 282,156.10).

Der schweizerische Amtsbürgschaftsverein hat im Berichtsjahre die Revision seiner Statuten im Sinne einer Vereinfachung der Vereinsverwaltung, die auch im Verkehr mit der Bundesverwaltung zum Ausdruck kommen wird, durchgeführt. Die neuen Statuten sind vom Bundesrate unterm 16. Dezember 1907 genehmigt worden und auf 1. Januar 1908 in Kraft getreten. Infolgedessen müssen die Ausführungsbestimmungen zur Verordnung über die Amtskautionen, vom 21. Januar 1896, für die Beamten und Angestellten der Postverwaltung, sowie für die

Postpferdehalter (A. S. n. F. XVI, 44), und das Reglement über den Geschäftsgang zwischen der Bundesverwaltung und dem schweizerischen Amtsbürgerschaftsverein (A. S. n. F. XVI, 59) erneuert werden. Diese Neuausgabe wird im Jahre 1908 erfolgen.

## VI. Inspektionen.

Es wurden folgende Inspektionen vorgenommen :

	1907	1906
1. Bei Ortspoststellen . . . . .	4076	4271
2. Bei fahrenden Postbureaux (Bahn- und Schiffs- posten) . . . . .	909	860
3. Über die Besorgung des Trainmaterials . . . . .	475	438
4. Über die Inventarführung . . . . .	75	105
Total	<u>5535</u>	<u>5674</u>

Die Inspektionen wurden vorgenommen :

bei den Ortspoststellen,

144 durch Beamte der Oberpostdirektion,  
3932 durch Beamte der Kreispostdirektionen ;

bei den fahrenden Bureaux,

49 durch Beamte der Oberpostdirektion,  
860 durch Beamte der Kreispostdirektionen.

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

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

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

Zahl der Differenzen über Fr.	50 bis	100	1907	1906
	50 bis	100	214	203
" " " " "	100 "	200	122	110
" " " " "	200 "	500	32	53
" " " " "	500 "	1000	25	14
" " " " "	1000 "	2000	4	3
" " " " "	2000 "	5000	2	—
" " " " "	5000 "		—	—
Total			<u>399</u>	<u>383</u>

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

	1907	1906	
Bussen in . . . . .	18	30	Fällen
Versetzung in provisorische Anstellung in . . . . .	—	2	„
Entlassung in . . . . .	13	12	„

Bei 1368 Inspektionen ergab sich eine tadellose Dienstbe-  
sorgung.

Die Zahl der Inspektionen, deren Befund tadellos war, hat sich gegenüber dem Vorjahre um 167 vermindert.

## VII. Unfälle im Postbetrieb.

Im Berichtsjahre sind in 476 Fällen zusammen Fr. 52,187. 90 als Entschädigungen für Unfälle im Postbetrieb ausgerichtet worden. 450 Fälle mit einer Entschädigungssumme von Fr. 30,150 betreffen das Postpersonal mit Einschluss der Postil-lone. Für Unfälle anderer Personen wurden in 26 Fällen Fr. 22,037. 90 bezahlt. Bei einer Zunahme der Zahl der Un-fälle um 99 ist gegenüber dem Vorjahre nur eine geringe Ver-mehrung der Ausgaben, nämlich eine solche von Fr. 797. 76, zu verzeichnen.

Das Nettovermögen des Versicherungsfonds der Postver-waltung betrug auf Ende des Jahres 1907 . Fr. 130,608. 17  
wogegen es sich auf Ende des Jahres 1906  
belaufen hatte auf . . . . . „ 135,939. 07

Es ergibt sich somit auf Ende des Be-  
richtsjahres eine Vermögensverminderung von Fr. 5,330. 90

## VIII. Postregal.

Wegen Übertretung des Postregalgesetzes mussten im Be-  
richtsjahre von Verwaltungsbehörden folgende Verfehlungen ge-  
ahndet werden:

1. Besorgung des nach Art. 2 des Regalgesetzes der Postanstalt allein vorbehaltenen Transports von Personen und Sachen . . . . .	10
2. vorschriftswidriges Zusammenpacken von Sendungen an verschiedene Adressaten . . . . .	37
3. Verwendung bereits benutzter Wertzeichen, Beifügung von brieflichen Mitteilungen in Drucksachen und absichtliche Umgehung von Posttaxen . . . . .	1078
4. unbefugte Benutzung der Portofreiheit . . . . .	24
5. unbefugtes Mitfahren in Postwagen . . . . .	1
6. Aufgabe von Sendungen verbotenen Inhalts . . . . .	5
	Total 1155

### IX. Postlokale.

1. Im Berichtsjahre ist der Umbau des Post-, Telegraphen- und Telephonegebäudes an der Rue du Stand in Genf fortgesetzt worden, hat aber noch nicht beendigt werden können.

2. Der Umbau des alten Postgebäudes in Bern ist im Berichtsjahre in der Hauptsache beendigt worden. Durch diesen Umbau sind für die in dem genannten Gebäude untergebrachten Abteilungen des Hauptpostbureaus Bern geräumige, allen Anforderungen entsprechende Lokale geschaffen worden.

3. Im letztjährigen Geschäftsbericht ist an gleicher Stelle ausgeführt worden, dass das rasche Fortschreiten der Arbeiten im Postdienstgebäude an der Zentralbahnstrasse in Basel die Fertigstellung dieses Gebäudes gegen Ende des Jahres 1907 erhoffen lasse. Diese Hoffnung hat sich als trügerisch erwiesen. Immerhin waren zu Ende des Berichtsjahres die Bauarbeiten so weit vorgeschritten, dass das Gebäude voraussichtlich im Laufe des Frühjahres 1908 dem Betrieb wird übergeben werden können. Nachher soll so rasch als möglich mit dem Umbau des alten Postgebäudes in Basel begonnen werden. Der hierfür erforderliche Kredit ist durch Bundesbeschluss vom 23. Juni 1904 bewilligt, und es ist inzwischen auch ein Umbauprojekt ausgearbeitet worden.

4. Gegen Ende Juni 1907 konnten die Postlokale im neuen Bundesbahnhof in Basel, wenn auch in noch nicht ganz fertigem Zustande, bezogen werden. Die Tunnel und die Aufzüge zu den Perrons waren zu Ende des Berichtsjahres noch nicht betriebsbereit. Ihre Fertigstellung dürfte aber nicht mehr allzu lange auf sich warten lassen.

5. Das neue Postgebäude in Sarnen war zu Ende des Berichtsjahres fertiggestellt und wurde anfangs Januar 1908 nach vorausgegangener Kollaudation dem Betriebe übergeben.

6. Die ziemlich umfangreichen Umbauarbeiten im Postgebäude Sitten sind im Laufe des Berichtsjahres zu Ende geführt worden.

7. Wir nehmen Bezug auf die im letztjährigen Geschäftsbericht an gleicher Stelle gemachten Bemerkungen betreffend den Bau eines neuen Post- und Telegraphengebäudes in Lugano und ergänzen dieselben dahin, dass gegen Ende des Berichtsjahres ein definitives Projekt ausgearbeitet war, so dass zum Erlass einer Botschaft an die Bundesversammlung zum Zwecke der Bewilligung des Baukredites geschritten werden konnte. In der Sitzung vom 16. Dezember 1907 hat der Bundesrat die Überweisung des Botschafts- und Beschlussesentwurfs an das eidgenössische Finanzdepartement zum Mitbericht verfügt. Die weitere Behandlung des Geschäfts fällt ins Jahr 1908.

8. In der Angelegenheit betreffend Erstellung eines neuen Postgebäudes in St. Gallen sind im Berichtsjahre gestützt auf die aufgestellten Lokalitätenprogramme Grundrissprojekte ausgearbeitet worden. Sodann wurde mit der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen eine Vereinbarung getroffen, dass behufs Erlangung von Fassadenentwürfen zu dem neuen Postgebäude und dem neuen Aufnahmgebäude im Bahnhof St. Gallen ein gemeinschaftlicher Wettbewerb veranstaltet werde. Nachdem der Bundesrat ein Preisgericht bestellt hatte, arbeitete dieses ein Programm für den Wettbewerb aus, das in der Sitzung vom 8. November 1907 vom Bundesrat genehmigt wurde. Als Endtermin für die Einreichung von Planentwürfen wurde der 1. Mai 1908 bestimmt.

9. Die für ein neues Postgebäude in Aarau ausgearbeiteten Grundrisspläne sind im Berichtsjahre bereinigt

worden. In seiner Sitzung vom 19. November 1907 hat der Bundesrat zur Durchberatung des Programms für einen Wettbewerb und zur Beurteilung der einlangenden Konkurrenzwürfe ein Preisgericht bestellt. Auf Wunsch des Gemeinderates von Aarau ist indessen die Ausschreibung des Wettbewerbes noch verschoben worden. Infolge Ankaufs von Liegenschaften durch die eidgenössische Militärverwaltung werden nämlich neue Strassenzüge vom Bahnhof nach der Stadt angelegt werden müssen, was unter Umständen einer veränderten Grundrissgestaltung des neuen Postgebäudes rufen wird.

10. Am 1. März 1907 hat die Postverwaltung mit einem Privaten in St. Moritz-Dorf einen Vertrag abgeschlossen über die Erstellung eines Post- und Telegraphengebäudes daselbst und die mietweise Überlassung der vorgesehenen Diensträume an die beteiligten Verwaltungen. Das Gebäude soll am 1. November 1908 bezugsbereit sein. Der Bundesrat hat den genannten Vertrag, durch den die wichtige Frage der Beschaffung ausreichender, auf absehbare Zeit allen Anforderungen entsprechender Postlokale für ein Fremdenzentrum ersten Ranges eine befriedigende Lösung erfahren hat, unterm 26. April 1907 genehmigt.

## X. Kursdienst.

1. Im Kurs- und Wagendienst haben im Berichtsjahre die nachstehend verzeichneten Änderungen platzgegriffen: Es sind 30 neue Postkurse errichtet worden, wovon 16 auf Strecken entfallen, die vorher von Postwagen nicht befahren wurden. Sodann sind 6 neue Fahrbotenkurse und 2 neue Maultierkurse zur Einführung gelangt. Ausserdem sind namhafte Verbesserungen des Postkursbetriebes durch Vermehrung der Fahrten, Verwendung grösserer Wagen, Ausdehnung der Kursdauer, Vermehrung der Beiwagenführung etc. eingeführt worden. Die steigende Zunahme des Fahrpostverkehrs erforderte auch im Betriebsjahre die Anwendung von Massnahmen, insbesondere die Vermehrung der Bestellfourgons und Bahnhoffourgons in den Städten und grösseren Ortschaften.

12 Postkurse sind infolge Eröffnung des Eisenbahnbetriebs und Übertragung der Postbesorgung an Automobilunternehmungen in Wegfall gekommen. Dagegen mussten drei Kurse in-

folge Einstellung des Automobilbetriebs auf den betreffenden Routen wieder eingeführt werden.

2. Die Öffnung der Alpenpässe für den Wagenverkehr konnte erfolgen :

	1907	1906
Maloja . . . .	am 10. April	am 17. April
Ofen . . . . .	„ 5. Mai	„ 17. „
Julier . . . . .	„ 17. „	„ 15. Mai
Bernina . . . . .	„ 23. „	„ 20. „
Splügen . . . . .	„ 25. „	„ 25. „
Bernhardin . . . . .	„ 28. „	„ 28. „
Flüela . . . . .	„ 30. „	„ 19. „
Simplon . . . . .	„ 3. Juni	„ 10. „
Furka . . . . .	„ 13. „	„ 8. Juni
Lukmanier . . . . .	„ 14. „	„ 12. „
Oberalp . . . . .	„ 15. „	„ 1. „
Umbrail . . . . .	„ 15. „	„ 17. „
Klausen . . . . .	„ 18. „	„ 16. „
Grimsel . . . . .	„ 21. „	„ 24. „

3. Die Postverwaltung hat sich, wie früher, auch im Berichtsjahre, namentlich im Hinblick auf die anhaltende allgemeine Teuerung, mit der Frage betreffend die Verbesserung der Lage der Postillone zu beschäftigen gehabt. Dabei wurde in erster Linie Rücksicht genommen auf die schwierigen Lebensverhältnisse, wie solche für die Fourgonpostillone in den Städten bestehen, wo dieses Personal bei einer zeh- und mehrstündigen Arbeitsleistung im Dienste der Postverwaltung die teurere Lebenshaltung infolge andauernder Steigerung der Lebensmittelpreise und der Mietzinse viel mehr empfinden muss, als die oftmals nur wenige Stunden täglich im Dienste stehenden Kollegen vom Lande, deren persönlicher Unterhalt weniger kostspielig zu stehen kommt.

Von obigen Erwägungen ausgehend, bewilligte die Postverwaltung den Fourgonpostillonen in den Städten an Stelle einer Teuerungszulage eine Erhöhung der Löhnungszulage bis zum Höchstbetrag von Fr. 400, oder Fr. 100 mehr, als nach den bisher gültigen Bestimmungen ausgerichtet werden konnte. Überdies erhalten die Fourgonpostillone in den Städten von nun an sämtliche Dienstkleider unentgeltlich verabfolgt. Um sodann auch den übrigen Postillonen entgegenzukommen, ist die

erhöhte Löhnungszulage mit Rückwirkung auf das Dienstjahr 1906/07 allen denjenigen Postillonen zuerkannt worden, die mit der regelmässigen Führung eines Postwagens während des ganzen Jahres betraut sind und wenigstens sechs Dienstjahre zählen.

Eine weitere Neuerung besteht darin, dass die Löhnungszulagen, statt wie bisher nur einmal jährlich, künftig in zwei Hälften, das erste Mal im Juni, das zweite Mal im Dezember zur Auszahlung zu gelangen haben.

4. Für den Automobildienst, den die Postverwaltung versuchsweise auf zwei in Bern ausmündenden Routen ausführt, wurde im Berichtsjahre noch ein weiterer, vierter, Automobilomnibus angeschafft, um die Regelmässigkeit dieses Automobilbetriebes besser zu sichern. Die Fahrten werden von der Bevölkerung ziemlich stark benützt; das finanzielle Ergebnis ist aber dessenungeachtet ein sehr ungünstiges, da die Betriebskosten ausserordentlich hoch zu stehen kommen.

In Zürich sind, wie im Vorjahre, drei Automobilfourgons verwendet worden. Dieser Dienst wickelt sich im allgemeinen befriedigend ab, verursacht aber auch hier bedeutend höhere Ausgaben als der Fourgondienst mit Pferdebetrieb.

Angesichts der beträchtlichen Kosten, die mit dem Automobildienst verbunden sind, wird die Frage der Aufhebung oder Beschränkung dieses Betriebes in Bern und in Zürich geprüft und gelöst werden müssen.

5. Am 1. März 1907 ist mit der „Società Ticinese Automobili“ in Lugano eine Vereinbarung getroffen worden, wonach diese Gesellschaft die Beförderung der Postsendungen auf der Route Lugano-Magliaso-Ponte Tresa-Pontecremenaga besorgt. Am nämlichen Tage haben die Postwagenfahrten auf dieser Strecke aufgehört.

Ende Oktober 1907 ist der von einem Privatunternehmer ausgeführte Automobilbetrieb Neuenburg-Dombresson, mit welchem auch die Postsendungen befördert wurden, aufgehoben worden, weil das finanzielle Ergebnis zu ungünstig war. Infolgedessen werden wieder Postwagenkurse zwischen Valangin und Dombresson ausgeführt.

6. Der Postbeförderungsdienst auf Eisenbahnen ist im Berichtsjahre stetig verbessert worden. In 53 Zügen verkehrten neue Bahnposten, wovon 28 nur während der Zeit des Sommerverkehrs im Betrieb waren. 39 Züge

wurden neu zur Beförderung von Briefsendungen benutzt, davon 21 nur im Sommer.

Der Festverkehr der Weihnachts- und Neujahrszeit, dessen Bewältigung von Jahr zu Jahr einen umfangreicheren Aufwand von Massnahmen und Anordnungen erfordert, konnte im verflossenen Jahre überall ohne nennenswerte Störungen abgewickelt werden. Zur Verwendung kamen dabei unter anderem eine grosse Zahl Eisenbahnwagen und 31 als Beiwagen dienende Bahnpostwagen.

7. An Fuhrwerken sind angeschafft worden: 107 Wagen und 69 Schlitten. Von den Wagen sind 27 zweiplätzig, 28 vierplätzig, 19 sechsplätzig, 1 zwölflätzig; 27 sind Fourgons, 3 Gepäckwagen und 2 Musterwagen für das Postmuseum. Von den Schlitten sind 24 zweiplätzig, 23 vierplätzig, 10 sechsplätzig, 3 achtplätzig und 9 sind Gepäckschlitten.

Im Berichtsjahr wurde ferner der im Jahre 1906 bestellte vierte Automobilomnibus in Bern in Dienst gesetzt.

Ausrangiert wurden: 53 Wagen und 31 Schlitten.

8. Gemäss Bundesratsbeschluss vom 5. Januar 1904 wurden die sämtlichen Verwaltungsabteilungen des Bundes angewiesen, vom Jahre 1904 an versuchsweise während vier Jahren bei Malerarbeiten, die sie in Regie ausführen, nur bleifreie Farben anzuwenden und bei der Vergebung von Malerarbeiten in den Ausschreibungen und Arbeitsverträgen die Verwendung bleifreier Farben zur Bedingung zu machen. Nach Kenntnisnahme der von den Kreispostdirektionen erstatteten Berichte, sowie auf Grund der eigenen Wahrnehmungen der technischen Aufsichtsorgane der Zentralpostverwaltung hat die Oberpostdirektion beschlossen, an dem vorerst versuchsweise erlassenen Verbot der Verwendung von bleihaltigen Farben nunmehr endgültig festzuhalten.

9. Im Berichtsjahre sind 12 dreiachsige Bahnpostwagen gleicher Konstruktion wie die im Jahre 1906 angeschafften bestellt worden. Die Ablieferung erleidet etwelche Verzögerung und findet erst anfangs Februar 1908 statt.

30 Bahnpostwagen, die früher mit Gas beleuchtet wurden, haben elektrische Beleuchtung, System Brown Boveri & Cie., erhalten. Ferner wurde versuchsweise in vier Bahnpostwagen die gewöhnliche Gasbeleuchtung durch Gasglühlichtbeleuchtung, System Pintsch, ersetzt. Die mit dieser Beleuchtungsart bis

jetzt gemachten Erfahrungen sind zufriedenstellend; ein abschliessendes Urteil kann jedoch erst nach längerer Versuchsdauer abgegeben werden.

Die Bahnpostwagen haben im Jahre 1907 täglich 59,849 Kilometer zurückgelegt, gegen 56,322 Kilometer im Vorjahre. Es ergibt sich somit eine Vermehrung von 3527 Kilometern pro Tag gegenüber dem Jahre 1906.

10. Zum ersten Male wieder seit dem Jahre 1896 haben im Monat November des Berichtsjahres gleichzeitig im ganzen Gebiet des Weltpostvereins die statistischen Erhebungen zur Ermittlung der Briefposttransitkosten stattgefunden. Das Ergebnis dieser Statistik dient als Grundlage für die Abrechnung über die Transitkosten während eines Zeitabschnittes von sechs Jahren, mit Beginn vom 1. Januar 1908 an.

11. Die Einrichtung von Kartenschlüssen nach Bedarf hat sich gut bewährt, so dass im Betriebsjahre die allgemeine Anwendung dieses vereinfachten Speditionsverfahrens endgültig angeordnet werden konnte. Diese Massnahme ermöglichte die Aufhebung einer grossen Zahl bisher regelmässig ausgewechselter Kartenschlüsse, wogegen viele Poststellen miteinander in Verbindung gesetzt werden können, für die sich vorher ein regelmässiger Kartenschlusswechsel des geringen Verkehrs wegen nicht lohnte. Auf Linien ohne Beamtenbahnposten bietet die neue Einrichtung den Vorteil, nach Bedarf mit jedem Postzuge eingeschriebene Gegenstände aller Art versenden zu können, während dies nach dem alten Verfahren nur mit einzelnen zum voraus zu bezeichnenden Zügen geschehen konnte. Wo Bahnposten verkehren, bedeutet das Verfahren insbesondere für die Nachnahmen vielfach eine erhebliche Beschleunigung.

12. Es kommt öfters vor, dass Briefe und Postkarten ihres kleineren Formats wegen bei der postdienstlichen Behandlung in grössere Drucksachensendungen hineingleiten und sodann einer ganz unrichtigen Bestimmung zugeführt werden. Die Postverwaltung ist bestrebt, die Ursachen von Fehlleitungen und Verzögerungen tunlich zu beseitigen. Zu diesem Zwecke wurden im Berichtsjahre für die Beförderung von grösseren Drucksachensendungen, wie Bücherkataloge, Preislisten, Neujahrskalender, Reklamen, Zirkulare und Prospekte aller Art, die in grösserer Anzahl aufgegeben werden, besondere Leit-

vorschriften aufgestellt und eine leicht kenntliche Etikette geschaffen, unter die derartige Sendungen gelegt werden. Dadurch soll erreicht werden, dass die unaufgehaltene Beförderung der Briefe und Postkarten auf den Bahnposten und Umspeditionsbureaux, sowie deren Bestellung durch Massensendungen von Drucksachen nicht mehr beeinträchtigt wird.

13. Infolge der günstigen Erfahrungen, die mit der seit Jahren eingeführten summarischen Kartierung der frankierten Pakete ohne Wertangabe und ohne Nachnahme gemacht worden sind, wurde diese vom 1. Oktober 1907 an auch auf die unfrankierten oder mit Nachnahme belasteten Pakete im In- und Auslandsverkehr ausgedehnt, nachdem die Verrechnung und Ausgleichung der Nachnahme- und Portobeträge zwischen den Aufgabe- und Bestimmungspoststellen entsprechend abgeändert worden ist.

Damit ist neben einer grossen Vereinfachung des Dienstes bei den Umspeditionspoststellen namentlich auch eine viel raschere Beförderung der Paketnachsahmen und der mit Porto belasteten Sendungen im Inland, sowie der Paketsendungen vom Auslande, auf denen Auslagen haften, erreicht worden. Überdies kann nun infolge dieser Neuerung der Behandlung der Wertsendungen eine grössere Sorgfalt zugewendet und dadurch die Sicherheit des Transports entsprechend vermehrt werden.

14. Mit den Verwaltungen der deutschen Reichspost, von Bayern, Württemberg und Österreich sind Unterhandlungen im Gange, um die in grosser Zahl ankommenden nicht eiligen Drucksachen nicht mehr den Bahnposten, sondern besonderen, zum voraus zu bezeichnenden Sammelstellen zuzuleiten. Es wird damit eine unaufgehaltene und rasche Beförderung der wichtigen Briefpost und der Zeitungen und eine Entlastung der Auslandsbahnposten bezweckt.

15. Die Abfertigung der Briefpost aus der Schweiz nach Drittländern in direkten geschlossenen Beuteln, statt im Einzeltransit, durch Vermittlung eines oder mehrerer Zwischenländer, ist im Berichtsjahre beträchtlich erweitert und ausgedehnt worden. Die neue Spedition wurde eingeführt im Verkehr mit Russland, Schweden, Norwegen, Dänemark, Bulgarien, Rumänien, Portugal, Canada und Mexiko. Bei dieser Art der Versendung, die nunmehr allgemein eingeführt ist, sind die Briefpostgegenstände der Gefahr einer unrichtigen Leitung oder Verspätung unterwegs weniger

ausgesetzt, als bei der Versendung im Einzeltransit; überdies sind die Transitgebühren geringer.

16. Seit Februar 1907 ist die Benutzung der sibirischen Eisenbahn zur Vermittlung der Postsachen im Verkehr mit Ostasien wieder gestattet, jedoch nur in beschränkter Form, indem einstweilen nur Briefe und Postkarten, und diese auch nur dann, wenn sie den entsprechenden Leitvermerk tragen, zur Versendung über Sibirien zugelassen werden. Dessenungeachtet ist auch mit dieser Einschränkung die Wiedereröffnung des mehrere Jahre lang geschlossen gewesenen Beförderungsweges von hoher Bedeutung, da durch die Benützung der sibirischen Route die Beförderungsdauer nach dem äussersten Osten um mehrere Wochen abgekürzt wird.

## XI. Postcheck- und Girodienst.

1. Im Geschäftsbericht für das Jahr 1906 ist mitgeteilt worden, dass die Postverwaltung unter gewissen Voraussetzungen grundsätzlich nicht abgeneigt sei, auch noch an andern Orten als am Sitze von Kreispostdirektionen Postcheckbureaux zu errichten.

Im Laufe des Berichtsjahres sind nun Postcheckbureaux in Biel und Chaux-de-Fonds errichtet worden. Diese neuen Postcheckbureaux wurden auf den 1. Januar 1908 eröffnet und in Betrieb gesetzt.

2. In Kreisen von Handel und Industrie ist verschiedentlich der Wunsch laut geworden, es möchte für die Gutschrift von Postanweisungen keine Gebühr berechnet werden. Sobald mit Gewissheit zu übersehen war, dass das finanzielle Ergebnis des Postcheckverkehrs pro 1907 ein befriedigendes sein werde, ist die Verwaltung dieser Gebührenfrage näher getreten und hat verfügt, dass vom 1. Januar 1908 an alle Postanweisungen, sowie die zur Zahlung an den Aufgeber fälligen Nachnahmen und Zahlungsanweisungen aus Postcheckrechnungen, soweit diese Gutschrift von den Zahlungsempfängern verlangt wird, gebührenfrei auf den Postcheckrechnungen gutgeschrieben werden. Dadurch wird es den Inhabern von Postcheckrechnungen in die Hand gegeben, ihren Geldverkehr mit der Post nach Belieben ganz oder nur zum Teil durch ihre Checkrechnung gehen zu lassen.

3. Aus internen Gründen des Betriebes konnte mit dem nämlichen Postcheck nicht gleichzeitig Auftrag zur Anweisung und zur Übertragung (Giro) oder zur Übertragung auf verschiedene Rechnungen bei verschiedenen Postcheckbureaux gegeben werden. Diese etwas beschränkte Verwendbarkeit der Postcheckformulare wurde im Berichtsjahre beseitigt und gleichzeitig die Möglichkeit geschaffen, dass das nämliche Checkformular verschiedene Aufträge enthalten kann, sei es zur Anweisung und zur Übertragung (Giro) oder zur Übertragung auf Rechnungen bei beliebigen Postcheckbureaux. Diese Massnahme dürfte neben der Bequemlichkeit, die sie für die Rechnungsinhaber darbietet, auch den Vorteil haben, den Giroverkehr in etwas zu fördern.

4. Bei Aufstellung des Voranschlages für das Jahr 1907 ist angenommen worden, dass auf Anfang des Jahres zirka 3000 Postcheckrechnungen eröffnet sein und im Laufe des Berichtsjahres rund 500 neue Rechnungen dazu kommen werden. Demgegenüber waren es auf Anfang des Jahres bereits 3190 Rechnungen und auf Ende des Jahres deren 4066, so dass die Vermehrung nicht nur 500, sondern 876 betrug. Dieses Resultat kann als befriedigend angesehen werden. Die hiernach folgende Tabelle zeigt die Zunahme der Zahl der Rechnungsinhaber bei den einzelnen Postcheckbureaux und ihre Verteilung auf die letzteren.

## Zahl der Rechnungsinhaber.

Postkreis	1. Januar	1. April	1. Juli	1. Oktober	Stand am 31. Dezember 1907
Genf . . . . .	144	154	171	183	193
Lausanne . . . . .	313	323	331	349	377
Bern . . . . .	382	401	416	432	465
Neuenburg . . . . .	229	242	278	309	377
Basel . . . . .	381	428	445	466	504
Aarau . . . . .	193	205	213	225	237
Luzern . . . . .	186	201	213	225	243
Zürich . . . . .	810	875	914	960	1023
St. Gallen . . . . .	369	390	398	420	440
Chur . . . . .	112	115	113	113	121
Bellenz . . . . .	71	75	81	83	86
Total	3190	3409	3573	3765	4066
Bestand 1906	1479	2578	2855	3015	3190
Vermehrung	1711	831	718	750	876

5. Im Berichtsjahr sind Einzahlungen gemacht worden . . . . . 2,072,700  
 Postchecks wurden eingereicht . . . . . 384,162

Diese Checks gaben Veranlassung: zu 88,516 baren Auszahlungen durch die Checkbureaux; zu 382,155 Anweisungen auf Poststellen und zu 112,261 Übertragungen im Giroverkehr.

Der durchschnittliche Betrag einer Einzahlung belief sich auf Fr. 143, der Durchschnittsbetrag der Auszahlungen durch die Checkbureaux auf Fr. 2031, der Durchschnittsbetrag der Anweisungen auf Fr. 302 und der Durchschnittsbetrag der Übertragungen (Giro) auf Fr. 684.

Am 31. Dezember 1907 erreichte das durchschnittliche Guthaben eines Rechnungsinhabers den Betrag von Fr. 2115.

Der Jahresabschluss über den Umsatz zeigte folgendes Bild:

Postcheck- und Giroverkehr.

Übersicht des Umsatzes im Jahr 1907.

Aktiven.

1. Bare Auszahlungen:

<i>a.</i> durch die Postcheckbureaux . . . . .	Fr. 179,813,575. 72
<i>b.</i> durch die Poststellen . . . . .	„ 115,439,062. 96
2. Lastschriften im Giroverkehr . . . . .	„ 76,843,943. 04
3. Zunahme der Einlagensaldi . . . . .	„ 2,093,345. 09
	<hr/>
Total	Fr. 374,189,926. 81

Passiven.

1. Bare Einzahlungen . . . . .	Fr. 297,345,983. 77
2. Gutschriften im Giroverkehr . . . . .	„ 76,843,943. 04
	<hr/>
Total	Fr. 374,189,926. 81

Der Gesamtumsatz betrug mithin in doppelter Aufrechnung . . . . .	Fr. 748,379,853. 62
im Vorjahre erreichte er die Summe von	„ 451,031,762. 56
	<hr/>
somit Mehrumsatz . . . . .	Fr. 297,348,091. 06

Durch den Übertragungsverkehr (Giro) wurden abgewickelt 20,59 % des Umsatzes oder . . . . .	Fr. 153,687,886. 08
im Vorjahr 20,19 % des Umsatzes oder . . . . .	„ 91,063,824. 78
	<hr/>

Der Giroverkehr erzeugt somit eine absolute Zunahme von . . . . .	Fr. 62,624,061. 30
	<hr/>

Es ist zu hoffen, dass die bereits getroffenen Erleichterungen und die für das Jahr 1908 in Aussicht genommene Aufhebung der Gebühr für die Übertragung eine weitere Entwicklung bringen werden. Zu einer erfreulichen Weiterentwicklung wird aber das Publikum hauptsächlich selbst beitragen müssen, indem es noch zahlreicher als bisher dem Postcheckverkehr beitrifft und sich sodann, wo

immer nur zugänglich, dieses volkswirtschaftlich so wichtigen Zahlungsausgleiches bedient.

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

6. Das Guthaben der Rechnungsinhaber auf ihren Postcheckrechnungen betrug auf den 31. Dezember 1906 . . . . .	Fr. 6,507,048. 03
im Berichtsjahr nahm dasselbe zu um (Differenz zwischen Einzahlungen und Auszahlungen) . . . . .	„ 2,093,345. 09
so dass am 31. Dezember 1907 ein Guthaben vorhanden war von . . . . .	<u>Fr. 8,600,393. 12</u>

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

Anlagen in Obligationen . . . . .	Fr. 3,700,000. —
Anlagen im Kontokorrent . . . . .	„ 4,200,000. —
Kassabestand . . . . .	„ 700,393. 12
<b>Total</b>	<u>Fr. 8,600,393. 12</u>

Die Obligationen sind in Verwahrung der eidgenössischen Wertschriftenverwaltung.

7. Das Bundesgesetz betreffend den Postcheck- und Giroverkehr, vom 16. Juni 1905, enthält im zweiten Absatz von Art. 3 die Bestimmung, dass die im Postcheck- und Giroverkehr zu erhebenden Gebühren und der den Rechnungsinhabern zu vergütende Zins so festgestellt werden sollen, dass die Kosten und das Risiko der Verwaltung gedeckt werden, der Postverwaltung aber aus dem Betriebe dieses Dienstzweiges kein Gewinn erwächst. Diese Bestimmung legt uns die Verpflichtung auf, über Einnahmen und Ausgaben des Postcheckverkehrs, soweit solche nicht nur als Verkehrszahlen, sondern als wirkliche Einnahmen und Ausgaben zu betrachten sind, nähern Bericht zu erstatten.

**Postcheck- und Giroverkehr pro 1907.**  
Zusammenstellung nach Postcheckbureaux.

Postcheckbureau	Eingelange Einzahlungsscheine		Ausgestellte Zahlungsanweisungen		Eingelange Checks				Totalumsatz	Prozentsatz des Giroverkehrs vom Totalumsatz
	Anzahl	Betrag	Anzahl	Betrag	Anzahl	zur Barzahlung	Giroverkehr			
							Gutschriften	Lastschriften		
		Fr.		Fr.		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Genf . . . . .	114,491	13,331,351. 90	13,035	1,869,760. 48	18,364	12,658,022. 44	2,884,167. 86	1,539,136. 50	32,282,439. 18	13,70
Lausanne . . . . .	203,947	23,125,476. 08	25,003	10,045,984. 77	25,480	10,838,790. 01	2,767,798. 44	4,923,993. 62	51,702,042. 92	14,88
Bern . . . . .	257,264	45,629,767. 60	39,316	15,779,971. 34	45,717	27,380,014. 05	10,569,355. 78	12,845,119. 17	112,204,227. 94	20,87
Neuenburg . . . . .	142,847	15,944,272. 73	30,386	8,376,349. 11	24,245	5,245,619. 41	2,837,810. 29	4,940,174. 37	37,344,225. 91	20,83
Basel . . . . .	303,383	45,051,448. 42	47,993	14,675,254. 35	58,800	34,384,064. 14	16,462,718. 77	12,085,166. 16	122,658,651. 84	23,27
Aarau . . . . .	125,853	19,488,730. 25	27,812	11,463,428. 60	25,792	7,846,830. 17	5,423,901. 69	5,520,946. 46	49,743,837. 17	22,00
Luzern . . . . .	129,108	17,036,773. 30	23,013	6,860,812. 87	23,479	8,153,482. 57	3,622,931. 15	5,461,851. 61	41,135,851. 50	22,08
Zürich . . . . .	571,526	82,260,746. 32	111,346	28,800,855. 59	111,202	57,615,101. 03	25,921,572. 22	21,185,069. 08	215,783,344. 24	21,83
St. Gallen . . . . .	170,543	27,594,607. 05	50,989	13,071,512. 58	37,922	13,202,591. 23	4,834,444. 25	6,014,134. 75	64,717,289. 86	16,76
Chur . . . . .	19,040	3,755,015. 78	7,241	1,911,057. 27	6,752	992,851. 81	927,552. 74	1,765,586. 82	9,352,064. 42	28,79
Bellenz . . . . .	34,698	4,127,794. 34	6,021	2,584,076. —	6,409	1,496,208. 86	591,689. 85	562,764. 50	9,362,533. 55	12,83
Total	2,072,700	297,345,983. 77	382,155	115,439,062. 96	384,162	179,813,575. 72	76,843,943. 04	76,843,943. 04	746,286,508. 53	20,59 (Durchschnitt)
Total 1906	1,302,773	183,334,577. 57	241,457	70,806,385. 04	263,642	105,826,975. 17	45,531,912. 39	45,531,912. 39	451,031,762. 56	20,19 (Durchschnitt)
Vermehrung	769,927	114,011,406. 20	140,698	44,632,677. 92	120,520	73,986,600. 55	31,312,030. 65	31,312,030. 65	295,254,745. 97	0,40

## a. Einnahmen.

1. Einnahmen an Gebühren . . . . .	Fr. 293,771. 70
2. Einnahmen an Zinsen von angelegten Geldern . . . . .	„ 248,133. 28
	<hr/> Fr. 541,904. 98
Hiervon sind abzuzählen die pro 1906 angerechneten Ratenzinsen mit . . . . .	„ 23,666. 56
	<hr/> Fr. 518,238. 42
Dagegen sind zuzuzählen die pro 1907 sich ergebenden Ratenzinsen im Betrage von . . . . .	„ 23,667. —
	<hr/> Fr. 541,905. 42
Total Einnahmen	<hr/> <hr/> Fr. 541,905. 42

Ad 2 ist zu bemerken, dass der Ertrag an Zinsen infolge des hohen Zinsfusses im Jahr 1907 ein ausserordentlich grosser war.

## b. Ausgaben.

1. Besoldungen des Personals beim Zentralamt und den 11 Postcheckbureaux . . . . .	Fr. 197,695. 50
2. Auslagen für Papier und Druckkosten, Bureauaterial, Buchbindereiarbeiten, sowie für Beleuchtung und Beheizung der Dienstlokale . . . . .	„ 55,000. —
3. Betreffnis an Mietzinsen für Dienstlokale des Postcheckverkehrs . . . . .	„ 15,000. —
4. Verzinsung und Amortisation des in Mobilien etc. angelegten Kapitals (worunter 7 Additionsmaschinen) und Unterhalt des Mobiliars . . . . .	„ 10,000. —
5. Betrag der Zinsen, welche auf 31. Dezember 1907 den Inhabern von Postcheckrechnungen gutgeschrieben worden sind . . . . .	„ 55,463. 41
6. Ausfall am Postanweisungsverkehr . . . . .	„ 39,016. 02
	<hr/> Fr. 372,174. 93
Die Einnahmen betragen . . . . .	Fr. 541,905. 42
Die Ausgaben betragen . . . . .	„ 372,174. 93
	<hr/> Fr. 169,730. 49

Ad 6 ist zu bemerken, dass im Jahr 1905 die Zahl der Postanweisungen 7,708,930 Stück betrug. In den drei vorhergehenden Jahren belief sich die durchschnittliche jährliche Vermehrung auf 412,034 Stück. Es darf demnach angenommen werden, dass die Zahl der Postanweisungen im Jahr 1907, wenn der Postcheck- und Giroverkehr nicht gewesen wäre, auf 8,532,998 angestiegen sein würde. Auf Ende 1907 waren aber nur 7,055,208 Postanweisungen, somit weniger 1,477,790 Stück. Um diese Zahl hat aller Wahrscheinlichkeit nach der Postcheckverkehr den Postanweisungsverkehr beeinträchtigt.

Da der mittlere Taxbetrag einer internen Postanweisung 22,<sup>76</sup> Ct. beträgt, so ergibt sich bei einer Verminderung von 1,477,790 Stück ein Taxausfall von Fr. 336,450.

Von den Bruttoeinnahmen des Postanweisungsverkehrs verbleiben nach früher aufgestellten genauen Ermittlungen 11,<sup>6</sup> % als Reingewinn übrig, die andern 88,<sup>4</sup> % werden durch die Verwaltungs- und Betriebskosten aufgezehrt, so dass bei einem Ausfall von Fr. 336,450 auf den Bruttoeinnahmen der Reingewinn um 11,<sup>6</sup> % hiervon oder um Fr. 39,016. 02 beeinträchtigt wird.

In der vorstehenden Aufstellung ist kein Ansatz für die allgemeine Verwaltung enthalten, d. h. für diejenigen Amtsverrichtungen, welche bei dem Postdepartement, dem Finanzdepartement, der Oberpostdirektion und den Kreispostdirektionen von solchen Beamten vorgenommen werden, die nicht ausschliesslich im Postcheckverkehr beschäftigt sind, und endlich ist nichts ange-  
setzt für die Mitwirkung der gewöhnlichen Poststellen beim Postcheckdienst. Wie im Geschäftsberichte für das Jahr 1906 nachgewiesen wurde, stellt diese Mitwirkung eine ansehnliche Summe von Arbeit dar. Der ausgewiesene Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben ist demnach nicht etwa ein Reingewinn, sondern er stellt den Wert derjenigen Arbeit dar, die von Verwaltungsorganen und von rund 3300 rechnungspflichtigen Poststellen (ohne die 11 Bureaux I. Klasse) geleistet wurde, ohne dass sie in der vorstehenden Ausrechnung ihre ziffermässige Würdigung hätte finden können, weil die Verwaltungsrechnung der Post nicht darüber Auskunft geben kann, welcher Teil der Besoldung der Poststellen auf den Postcheckverkehr entfallen müsste. Die Summe von Fr. 169,730. 49 als Beitrag des Postcheckverkehrs an die Besoldung der allgemeinen Verwaltungsorgane und der Poststellen ist in Anbetracht der immer grösser werdenden Inanspruchnahme der letztern nicht zu hoch

bemessen, und es darf gesagt werden, dass die Einnahmen an Gebühren und Zinsen aus dem Checkverkehr sich decken durch die Kosten und das Risiko, das dieser Dienstzweig der Postverwaltung verursacht. Von einem eigentlichen Reingewinn kann somit auch für das abgelaufene Jahr nicht gesprochen werden.

## XII. Verschiedenes.

1. Die Oberpostdirektion hat seit einigen Jahren die Gegenstände, die sich auf das alte Verkehrs- und Postwesen unseres Landes beziehen, gesammelt, um an Hand derselben die Entwicklung des schweizerischen Postwesens bis zur Gegenwart vor Augen führen zu können. In diesem Bestreben wurde die Oberpostdirektion vielfach von Behörden, Beamten und Privaten durch Schenkungen unterstützt, wofür ihnen auch an dieser Stelle der Dank ausgesprochen sei.

Am 22. Juni 1907 konnte das so entstandene schweizerische Postmuseum, das in einem Zimmer im I. Stock des neuen Postgebäudes in Bern untergebracht ist, eröffnet werden. Es steht dem Publikum zur unentgeltlichen Besichtigung an Feier- und Werktagen von 10—12 Uhr vormittags offen. Bis Ende Dezember 1907 wurde es von 1217 Personen besucht.

2. Seit dem Inkrafttreten des neuen Weltpostvertrages — 1. Oktober 1907 — können im Verkehr mit den meisten Ländern sogenannte Antwort-Coupons ausgewechselt werden. Diese Coupons, für welche nach den Bestimmungen des Weltpostvereins ein Minimalverkaufspreis von 28 Centimen festgesetzt worden ist, können bei den Poststellen jedes an dem Dienst teilnehmenden Landes gegen eine Frankomarkte zu 25 Ct. oder den Gegenwert dieses Betrages ausgewechselt werden. Die Neuerung hat den Zweck, dem Versender eines Briefes zu ermöglichen, zum voraus dem Empfänger im Ausland die Frankatur der Antwort zu bezahlen.

Im Berichtsjahre, seit Einführung dieser Neuerung (letztes Quartal 1907), wurden in der Schweiz 42,833 Stücke solcher Coupons abgesetzt und vom Ausland sind zur Einlösung eingelangt 4347 Stücke.

3. Dass die seit dem Jahre 1904 zur Ausgabe gelangenden Frankomarkenheftchen, enthaltend je 24 Stück 5er oder 10er Marken, beim Publikum sehr beliebt sind, geht

daraus hervor, dass im Berichtsjahre 195,750 Heftchen mehr verbraucht wurden als im Vorjahr, so dass der Gesamtumsatz 1,265,250 Heftchen oder 30,366,000 Marken erreichte. Bei der Neuauflage wurde die Innenseite der Umschläge durch Aufdruck der Übersicht der Posttaxen ausgenutzt, wodurch diese Heftchen noch an praktischem Wert gewinnen.

Über die Frage, ob nicht auch Heftchen mit Marken zu 2 und 25 Ct. ausgegeben werden sollen, wird im Jahr 1908 ein Entscheid getroffen werden.

4. Im Laufe des Berichtsjahres sind bei der Wertzeichenkontrolle der Oberpostdirektion die erforderlichen Einrichtungen getroffen worden zur Besorgung direkter Aufdrucke von Postwertzeichen auf Briefumschläge, Karten etc. Die neue Einrichtung hat den Zweck, dem Publikum und insbesondere Geschäftshäusern, grossen Vereinen u. s. w., die einen regen Postverkehr haben, das Aufkleben der Frankomarken auf die der Post zu übergebenden Sendungen zu ersparen. Der Aufdruck, der unentgeltlich erfolgt, erstreckt sich vorläufig auf die Taxwerte von 2, 5, 10, 12 und 15 Ct. Es werden nur Briefumschläge zugelassen, welche eine Firmabezeichnung tragen.

Diese neue Einrichtung hat sich die Geschäftswelt rasch zu nutze gemacht, was schon daraus hervorgeht, dass in der Zeit vom 18. Oktober bis 31. Dezember 1907 bei einer Zahl von 618 Aufträgen 796,277 Aufdrucke ausgeführt worden sind.

5. Die im Laufe des Berichtsjahres gemachte Wahrnehmung, dass Massensendungen offener, zur Drucksachentaxe frankierter Lotterianzeigen aus Deutschland und Österreich mit der Briefpost oft unbeanstandet in die Schweiz eingeführt werden konnten, weil die Eingangs-, Umspeditions- und Bestimmungspoststellen durch irreführende Aufschriften und Abbildungen auf der Vorderseite der Umschläge getäuscht wurden, veranlasste die Postverwaltung, die schweizerischen Poststellen auf dieses Gebaren durch besondere Verfügung aufmerksam zu machen und sie anzuweisen, alle derartigen Sendungen mit dem Vermerk „gesetzlich unzulässig“ zu versehen und ohne weiteres an den Aufgabort zurückzuleiten. Selbstverständlich kann dieses Verfahren bei verschlossenen Sendungen nicht angewendet werden, da hier eine Prüfung des Inhalts nicht möglich ist.

6. Im Berichtsjahre ist die Frage der Einführung der Schneeschuhe im Postdienst einlässlich geprüft und daraufhin beschlossen worden, es seien versuchsweise eine Anzahl Briefträger und Boten, die in schneereichen Gegenden stationiert sind und die sich hierfür melden, zum Gebrauch während des Winters 1907/1908 mit Skiern, bzw. Schneereifen auszurüsten. Das Ergebnis dieser Versuche bleibt abzuwarten.

7. Die Feldpost hatte im Berichtsjahre eine Aufgabe zu erfüllen, die grösser war als je; standen doch bei den Manövern des 1. Armeekorps gegen eine Manöverdivision über 40,000 Mann gleichzeitig im Felde. Es hat sich bei diesem Anlasse wieder gezeigt, wie übermässig die Portofreiheit von den Truppen in Anspruch genommen wird, insbesondere für die Versendung von Ansichtskarten. Einzig beim 1. Armeekorps wurden 250,000 solcher Karten versandt, von einzelnen Bataillonen an einem Tage bis zu 4700 Stück.

Für die Manöver der 9. Infanteriebrigade am Hauenstein, einer Kavalleriebrigade im Fricktal und des 12. Infanterieregiments waren Hilfsfeldposten im Betrieb.

Überall konnte die Feldpost ihrer Aufgabe gerecht werden.

8. Auf Ende 1907 bestanden 346 Privatverkaufsstellen für Postwertzeichen. Der Bestand hat sich gegenüber dem Vorjahre um zwei Stellen vermehrt. Die Privatwertzeichenverkäufer bezogen an Provisionen Fr. 10,613. 57 (1906 Fr. 10,678. 26).

9. Identitätsbücher wurden im Jahre 1907 397 Stück verkauft, gegenüber 402 im Vorjahre.

10. Die Zahl der Schlossfächer ist seit Ende 1906 von 10,595 auf 11,249 Stück gestiegen, hat somit eine Vermehrung von 654 Stück erfahren.

11. In den Briefkasten, also unter den gewöhnlichen uneingeschriebenen Korrespondenzen, sind im Berichtsjahre durch das mit der Leerung betraute Personal 1182 Wertgegenstände (Plis, Groups etc.) im Gesamtbetrage von Fr. 21,342. 76 aufgefunden und zur richtigen Behandlung (Einschreibung) abgeliefert worden.

---

### III. Telegraphenverwaltung.

#### 1. Allgemeine Bemerkungen.

Während im Gesprächsverkehr und Abonnentenbestände des Telephon sich auch pro 1907 wieder eine bedeutende Zunahme ergab, zeigt der Telegrammverkehr dagegen eine, wenn auch nur unwesentliche, Abnahme (0,0338%) gegenüber dem Vorjahre. Anfänglich schien es, als ob auch beim Telegraphen sich ein erheblicher Zuwachs ergeben wolle, allein schon im Juni trat dann eine Rückwärtsbewegung auf der ganzen Linie (interne, internationale und Transitlegramme) ein, die dann bis Ende Jahres mehr oder weniger anhielt.

Wenn trotzdem die Betriebsrechnung weit günstiger abschloss, als erwartet wurde, so ist dies lediglich dem Telephon und der grössern Inventarvermehrung zu verdanken.

Es ergaben sich an	1906	1907
Einnahmen . . . .	Fr. 12,572,008. 70	Fr. 12,988,888. 65
Ausgaben . . . .	„ 11,560,710. 72	„ 12,467,453. 09
Aktivsaldo . . . .	<u>Fr. 1,011,297. 98</u>	<u>Fr. 521,435. 56</u>

Im Budget war ein Aktivsaldo vorgesehen von . . . . . Fr. 60,459. —

An Nachtragskrediten sind bewilligt worden . . . . . „ 547,126. —

so dass sich nach Voranschlag ein Passivsaldo von . . . . . Fr. 486,667. — hätte einstellen sollen.

	Übertrag	Fr. 486,667. —
Statt eines Defizits ergab sich aber ein Aktivsaldo von . . . . .	„	521,435. 56
und es stellt sich somit die Rechnung um günstiger als der Voranschlag, inklusive Nachtragskredite von im ganzen . . .	„	Fr. 1,008,102. 56
und um . . . . .	„	547,126. —
besser als das ursprüngliche Budget.	Fr.	460,976. 56

Der Aktivsaldo von Fr. 521,435. 56 pro 1907 wird, gestützt auf die Zustimmung der eidgenössischen Räte zu den Anträgen des Bundesrates in der Budgetbotschaft für 1897 (Ausgabenrubrik X der Telegraphenverwaltung), als ausserordentliche Amortisation vom Baukonto abgeschrieben.

Pro Ende 1907 betrug der Schätzungswert

a. des verzinslichen Inventars . . . . .	Fr.	12,844,942. 12
b. des unverzinslichen Inventars . . . . .	„	24,128,467. 56

Total Schätzungswert des gesamten Inventars der Telegraphenverwaltung somit . . . . . Fr. 36,973,409. 68

Es übersteigt den Wert des vorjährigen Bestandes (Franken 34,639,028. 32) mithin um Fr. 2,334,381. 36.

Auf Rechnung des Baukontos wurden im Jahre 1907 für Neuanlagen Fr. 3,513,131. 55 (1906 = Fr. 3,642,089. 53) verausgabt (budgetiert waren Fr. 3,499,550, dazu der Nachtragskredit von Fr. 14,000, total Voranschlag Fr. 3,513,550), die Amortisation (ordentliche 15 % und ausserordentliche) aber betrug nur Fr. 2,934,467. 96, so dass der Baukonto eine Erhöhung um Fr. 578,663. 59 erfahren hat.

Der Gegenwert des Baukontos liegt im Inventarwert der Linien, der sich, wie bereits erwähnt, pro Ende 1907 auf Fr. 24,128,467. 56 beläuft, und somit um Fr. 7,462,921. 15 grösser ist als die gesamte Baukontoschuld von Fr. 16,665,546. 41.

Was die Verkehrsverhältnisse anbetrifft, so erzeigt der Gesamttelegraphenverkehr mit 4,917,018 gegenüber dem Vorjahre (4,918,679) eine Verminderung um 1661 Telegramme oder 0,0333 %, und stellt sich also wesentlich ungünstiger als im Vorjahre, welches eine Vermehrung von 7,140 % gegenüber 1905 aufwies.

Im internen Telegrammverkehr, inklusive der Phonogramme, ergibt sich pro 1907, bei einem Total von 1,589,978, eine Verminderung von 18,860 oder 1,172 % gegenüber dem Vorjahr (1906 Vermehrung 2,073 %; 1905: + 4,48 %). Auch blieb die Zahl dieser Telegramme um 64,222 oder 3,88 % unter der Voraussetzung des Budgets.

Ähnlich verhält es sich mit dem internationalen Verkehr. Derselbe weist bei 2,318,960 Telegrammen eine Verminderung auf von 20,996 (0,897 %) gegenüber dem Vorjahre und von 91,040 (3,77 %) gegenüber den Annahmen des Budgets.

Einzig der Transitverkehr, mit 1,008,080 Telegrammen, zeigt eine Vermehrung, und zwar von 38,195 (3,888 %) gegenüber dem Vorjahre und von 48,080 (5 %) gegenüber dem Vorschlag.

Den ungünstigeren Verkehrsverhältnissen entsprechend, blieb der Gesamtertrag der Telegramme um Fr. 132,928. 58 unter dem vorjährigen und um Fr. 106,362. 47 unter dem budgetierten.

Im Gegensatz zum internen und internationalen Telegrammverkehr ergab sich im telephonischen Gesprächsverkehr neuerdings eine beträchtliche Zunahme. Statt der im Budget vorgesehenen 33,456,500 taxpflichtigen Lokalgespräche und 7,189,000 interurbanen Gespräche (inbegriffen die internationalen) ergaben sich 34,485,797 taxpflichtige Lokalgespräche und 7,922,067 interurbane Gespräche (171,478 ausgehende und 179,665 eingehende, zusammen 351,143 internationale inbegriffen). Gegenüber dem Vorjahre ergibt dies einen Zuwachs von 2,414,620 lokalen und 665,869 interurbanen Gesprächen (inklusive die abgehenden und ankommenden internationalen). In vorstehenden Zahlen sind inbegriffen die interurbanen Nachtgespräche zu reduzierten Taxen im Innern der Schweiz und im Verkehr mit Frankreich und Italien seit dem 1. März (mit Frankreich 20. März) 1907. Die Zahl dieser Gespräche war bis jetzt noch keine grosse. Sie betrug im internen schweizerischen Verkehr 53,780, im Verkehr mit Frankreich 3877 (Eingang 2459, Ausgang 1418) und mit Italien 533 (Eingang 116, Ausgang 417). Immerhin ist ein stetiger Zuwachs zu konstatieren und machen sich die Wohltat dieser Neuerung immer weitere Kreise zu Nutzen.

Der Nachtverkehr mit Deutschland, der keiner Taxreduktion teilhaftig ist, belief sich auf 1380 Gespräche, die in obigen Zahlen ebenfalls inbegriffen sind.

Abonnemente auf internationale Gesprächsverbindungen während der Nacht sind seit dem Inkrafttreten der bezüglichen Übereinkommen (1. März — mit Frankreich 20. März) nur wenige abgeschlossen worden, im ganzen 6, wovon 3 mit Abonnenten in Deutschland und 3 mit solchen in Frankreich oder umgekehrt. Der schweizerische Taxanteil belief sich im ganzen auf Fr. 746.

Der Gesamtertrag der lokalen und interurbanen Gespräche (inbegriffen die internationalen), sowie der Gesprächsabonnemente stellt sich mit Fr. 4,681,782. 08 um Fr. 382,647. 81 höher als im Vorjahre und um Fr. 348,982. 08 besser als der budgetierte.

Die Zahl der Telephonabonnemente belief sich am Ende des Berichtsjahres auf 57,236, während im Voranschlag nur deren 55,300 angenommen wurden. Die Vermehrung gegenüber dem Bestande des Vorjahres (53,711) beträgt 3525 (1906 3378), gegenüber dem Budget 1906. Es ist dies ein Zuwachs, wie er seit 1897 nicht mehr erreicht wurde.

Entsprechend dem stärkeren Zuwachs und dem Mehrertrag per Abonnent (Fr. 1. 53) hat der Gesamtertrag der Abonnementsgebühren im Jahre 1907 (Fr. 3,579,281. 42) den Budgetposten um Fr. 205,981. 42 überschritten. Ebenso stellt sich derselbe um Fr. 251,404. 08 höher als im Vorjahre.

Die Betriebseinnahmen (Ertrag der Telegramme, der Telefongespräche und der Telephonabonnementsgebühren) stellen sich um Fr. 448,601. 03, die übrigen Einnahmen (Gemeindebeiträge, Inventarvermehrung und Verschiedenes) um Fr. 323,887. 62 und die Gesamteinnahmen somit um Fr. 772,488. 65 höher als der Voranschlag. Andererseits blieben die Totalausgaben um Fr. 235,613. 91 unter der budgetierten Ausgabensumme (inklusive Fr. 547,126 Nachtragskredite), so dass die Betriebsrechnung, wie eingangs bereits erwähnt, erheblich günstiger abschliesst, als erwartet werden durfte.

Wenn wir trotzdem weises Masshalten in allem, was eine Mindereinnahme oder Mehrausgabe zur Folge haben könnte, dringend empfehlen, so geschieht dies unter Hinweis auf den hohen Stand der Baukontoschuld und mit Rücksicht auf die Mehrausgaben, die einerseits aus dem Inkrafttreten des neuen Organisationsgesetzes (infolge Personalvermehrung, Besoldungserhöhungen, Fixanstellung einer grössern Zahl von Arbeitern etc.), andererseits aus dem immer grösser und dichter werdenden Netze der Starkstromleitungen resultieren werden.

Postulat betreffend Verschmelzung der Telegraphenverwaltung mit der Postverwaltung (vom 23. Dezember 1903). Gemäss den Anträgen ihrer Kommissionen und in Übereinstimmung mit dem Bundesrate, beschlossen die eidgenössischen Räte, und zwar der Ständerat am 6. Juni, der Nationalrat am 20. September 1907, es sei von einer Verschmelzung der beiden Verwaltungen abzusehen und dem Postulate keine weitere Folge zu geben.

Bundesgesetz über die Organisation der Telegraphen- und Telephonverwaltung (Entwurf und Botenschaft des Bundesrates vom 20. Juni 1899). In der Dezember-session 1907 hatte die Bundesversammlung noch über den bereinigten Gesetzesentwurf abzustimmen. Der Ständerat nahm denselben am 13. Dezember einstimmig an, und drei Tage später, am 16. Dezember, erfolgte auch im Nationalrate oppositionslose Annahme.

Dringliche Telegramme. Durch Postulat vom 24. September 1907 wurde der Bundesrat eingeladen, zu prüfen und Bericht zu erstatten, ob nicht die Einführung dringlicher Telegramme sich empfehle. Bei der Begründung im Nationalrate wurde geltend gemacht, dass diese Institution nur für den internationalen Verkehr gefordert werde. In unserem Berichte vom 9. Dezember 1907 (siehe Bundesbl. 1907, VI, 382) gelangten wir zum Schlusse, es sei der Anregung Folge zu geben, und zwar in dem Sinne, dass diese Kategorie von Telegrammen nicht nur im Verkehr mit dem Auslande, sondern auch im internen schweizerischen Verkehr und unter den nämlichen Bedingungen (dreifache Taxe eines gewöhnlichen Telegrammes von gleicher Wortzahl) als zulässig erklärt werde.

Im Laufe des Berichtsjahres traten in Kraft:

1. Am 1. Januar: Die bundesrätliche Verordnung betreffend die Errichtung von Telegraphenbureaux und von mit Telephonnetzen nicht verbundenen Gemeindestationen, vom 5. Oktober 1906. Diese Verordnung bezweckt die Förderung der Errichtung öffentlicher Bureaux und Gemeindestationen, indem sie kleinere finanzielle Leistungen der Gemeinden vorsieht und auf Nachsubventionen bei geringem Telegrammverkehr vollständig verzichtet.

2. Am 1. März: Der Bundesratsbeschluss betreffend Ermässigung der Taxen für die im Innern der Schweiz zur Nachtzeit

ausgewechselten interurbanen Gespräche, vom 5. Februar 1907. (Bezüglich des internationalen Nachtgesprächsverkehrs verweisen wir auf Abschnitt 9 hiernach „Beziehungen zum Auslande“).

3. Am 1. April:

a. Die neue bundesrätliche Verordnung über die Dienststunden der Telegraphenbureaux III. Klasse (inklusive die Gemeindestationen) vom 5. Februar 1906. Damit ist die Zahl der Bureaux III. Klasse mit erweitertem und vollem Tagesdienst, auf Kosten der Verwaltung, ganz erheblich erhöht worden.

b. Der Bundesratsbeschluss vom 17. Dezember 1906, betreffend Revision der Art. 26, 41, 43 und 44 der Verordnung vom 30. Juli 1886 über die Benutzung der elektrischen Telegraphen im Innern der Schweiz. Diese Revision hatte zum Zwecke: Die Ausgabe von Gratisempfangsscheinen für aufgegebene Telegramme und von Empfangsscheinbüchlein zu 50 Cts., sowie die Ausdehnung des Gratisbestellrayons in einzelnen Städten und grössern, verkehrsreicheren Ortschaften.

c. Die vom Bundesrate unterm 22. März 1907 genehmigte Übereinkunft zwischen dem Post- und Eisenbahndepartement und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, als Präsidialverwaltung des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen, vom 16./19. März 1907, betreffend die Benützung der Bahnhöfe und Stationen für den öffentlichen Telegraphen- und Telephondienst, als deren hauptsächlichster Vorzug gegenüber dem bisherigen Übereinkommen und grösster Vorteil für das Publikum die Abschaffung der Zuschlagstaxe von 50 Cts. zu bezeichnen ist. Nachdem die Sekundärbahnen sich mit der Anwendung dieser Übereinkunft auch auf ihre Bahnhöfe und Stationen ebenfalls einverstanden erklärt haben, fällt die früher bezogene Zuschlagstaxe nunmehr allgemein dahin.

Im fernern ist im Jahre 1907 zwischen dem Post- und Eisenbahndepartement und den Verwaltungen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen eine Vereinbarung getroffen worden, wonach das Zugspersonal ermächtigt ist, von Reisenden im Eisenbahnzuge offene Telegramme nach schweizerischen Bestimmungs-orten zur Übermittlung an ein öffentliches Telegraphen- oder Aufgabebureau unter Erhebung der tarifmässigen, im offiziellen Kursbuch enthaltenen Taxen anzunehmen, sofern dies ohne Beeinträchtigung des Zugdienstes geschehen kann. Zur Deckung der Taxen solcher Telegramme können auch Postmarken verwendet werden.

Zur Erleichterung des telephonischen Verkehrs hat die Telegraphenverwaltung auf gestelltes Begehren der betreffenden Bahnverwaltungen ihr Einverständnis damit erklärt, dass die bahndienstlichen Telephonstationen auf Linien (sogenannte Streckentelephonstationen, in Wärterhäuschen etc.) gegen Entrichtung der reglementarischen Taxen dem Publikum zur Verfügung gestellt werden.

Mit Rücksicht auf die allgemeine Verteuerung des Lebensunterhaltes sahen wir uns zu einer Revision des Art. 11 der Verordnung über die Aufnahme und Verwendung von Telegraphengehülffinnen und Reservetelephonistinnen (vom 14. Juli 1898) veranlasst, und zwar in dem Sinne, dass wir das Taggeldmaximum von Fr. 5 auf Fr. 6 erhöhten (Beschluss vom 5. November 1907).

Ebenso wurde durch Bundesratsbeschluss vom 1. Juli 1907 bestimmt, dass bei Festsetzung des Anfangsgehaltes eines Telegraphisten die Zeit seiner Verwendung als Aspirant mitberechnet werden könne, unter Abzug von 2 Jahren.

Fortgesetzt gute Erfahrungen macht die Telegraphenverwaltung mit der Verwendung des Fahrrades im Bestelldienste. Die früher gehegten Befürchtungen, an welchen alle Gesuche um Einführung dieses Vehikels scheiterten, erwiesen sich als unbegründet oder doch übertrieben. Die Vorteile sind entschieden viel grösser als die Nachteile; der Bestelldienst wickelt sich prompter ab. Dies bestimmte die Telegraphenverwaltung, im Jahre 1907 eine grössere Zahl von Velos anzuschaffen, namentlich für solche Bureaux, deren Gratisbestellrayon ausgedehnt worden ist.

## 2. Telegraphenlinien.

Die Linien- und Drahtbestände des gesamten Telegraphennetzes und der Telegraphenkabel pro 31. Dezember 1907 sind aus den beiden nachfolgenden Tabellen ersichtlich.

### Bestand des Telegraphennetzes auf Ende 1907.

Kreise	Länge der Linien			Länge der Drähte		
	An Eisenbahnen	An Strassen	Total	An Eisenbahnen	An Strassen	Total
	km.	km.	km.	km.	km.	km.
I. Lausanne . . . . .	444,9	624,2	1069,1	2,642,2	1737,5	4,379,7
II. Bern . . . . .	673,5	561,7	1235,2	3,071,1	1287,7	4,358,8
III. Olten . . . . .	602,1	246,0	848,1	3,621,7	943,0	4,564,7
IV. Zürich . . . . .	475,4	117,1	592,5	2,246,6	979,0	3,225,6
V. St. Gallen . . . . .	531,7	419,1	950,8	2,747,4	754,0	3,501,4
VI. Chur . . . . .	58,3	642,8	701,1	238,9	1709,2	1,948,1
VII. Bellinzona . . . . .	135,3	270,8	406,1	916,1	432,3	1,348,4
Bestand auf Ende 1907 . .	2921,2	2881,7	5802,9	15,484,0	7842,7	23,326,7
"  "  "  1906 . .	2943,5	2944,7	5888,2	15,307,9	7750,2	23,058,1
Vermehrung . .	—	—	—	176,1	92,5	268,6
Verminderung . .	22,3	63,0	85,3	—	—	—

## Bestand der Telegraphenkabel auf Ende 1907.

Kreise	Linienlänge <sup>1)</sup>	Adernlänge <sup>2)</sup>				Total
		Für das Telegraphennetz benützte Adern	Für das Telephonnetz benützte Adern	Vermietete Adern	Unbenützte Adern	
	km.	km.	km.	km.	km.	km.
I. Lausanne . . . . .	4,2	213,1	—	3,9	220,6	437,6
II. Bern . . . . .	10,0	334,1	6,7	8,9	384,7	734,4
III. Olten . . . . .	29,7	474,4	—	6,7	156,8	637,9
IV. Zürich . . . . .	15,4	508,7	0,4	35,4	236,8	781,3
V. St. Gallen . . . . .	35,9	191,2	58,3	21,3	178,4	449,2
VI. Chur . . . . .	11,1	64,3	12,7	15,2	151,6	243,8
VII. Bellinzona . . . . .	9,9	49,5	3,0	0,2	33,7	86,4
Bestand auf Ende 1907	116,2	1835,3	81,1	91,6	1362,6	3370,6
„ „ „ 1906	119,4	1791,9	80,9	70,3	1317,5	3260,6
Vermehrung	—	43,4	0,2	21,3	45,1	110,0
Verminderung	3,2	—	—	—	—	—

<sup>1)</sup> Gesamtlänge der verschiedenen Liniensektionen, welche einen oder mehrere Kabelkanäle umfassen. — Die Linienlänge derjenigen Sektionen, auf denen nebst den Telegraphenkabeln auch Telephonkabel ausgelegt sind, ist in den Angaben dieser Tabelle nicht inbegriffen, da sie bereits im Bestande der unterirdischen Telephonlinien figuriert.

<sup>2)</sup> Die Doppeladern der Kabel mit Papierisolation sind mit der zweifachen Adernlänge, d. h. mit der wirklichen Drahtlänge, berücksichtigt.

Die im Vergleich zum Vorjahre eingetretene Verminderung des Bestandes der Telegraphenlinien um 85,3 km. ist, wie in den früheren Jahren, hauptsächlich auf die Übertragung gemischter Liniensektionen (d. h. Linien mit Telegraphen- und Telephondrähten) vom Telegraphen- auf den Telephonlinienetat zurückzuführen.

Von der Gesamtlänge der Telegraphendrähte:

23,326,7 km.

sind unterirdisch geführt:

- a. die laut vorstehender Tabelle für das Telegraphennetz benützten Adern der Telegraphenkabel . . . . . 1,835,3 km.
- b. die für den Telegraphenbetrieb benützten Adern von Telephonkabeln . . . . . 647,7 "

somit:

Gesamtlänge der unterirdischen Telegraphendrähte . . . . .

2,483,0 "

Gesamtlänge der oberirdischen Telegraphendrähte . . . . .

20,843,7 km.

Von den im Jahre 1907 im Telegraphennetz ausgeführten Neubauten seien hier die folgenden wichtigeren Leitungen erwähnt:

Nummer der Leitung	Länge in km.
57 Lugano-Mailand, Länge des schweizerischen Teilstückes . .	26,5
63 St. Gallen-Friedrichshafen, Länge des schweizerischen Teilstückes . .	28,4
91 Genf-Lausanne . . . . .	61,6
96 Montreux-Lausanne . . . . .	24,9
274 Montreux-Vevey . . . . .	8,9
604 Chur-Thusis-Avers-Cresta (Verlängerung der bestehenden Leitung Chur-Thusis), Länge des neuen Teilstückes . . . . .	31,6

Im Berichtsjahre sind neue Telegraphenkabel ausgelegt worden in Interlaken, Zürich, auf der Eisenbahn-Strecke Brunnen-Flüelen und in der Viamala.

Die den Eisenbahnverwaltungen angehörenden Telegraphenlinien zeigen auf Ende 1907 folgenden Bestand:

	Linienlänge in km.	Drahtlänge in km.
Selbständige Bahntelegraphenlinien . . . . .	1499,1	5,463,6
Bahndrähte an den Linien der Telegraphenverwaltung . . . . .	—	11,840,8
Bestand auf Ende 1907 . . . . .	1499,1	17,303,9
Bestand auf Ende 1906 . . . . .	1435,7	16,283,7
Vermehrung	63,4	1,020,2

Die konzedierte Privatlinien (Telegraph, Telephon, Läuteeinrichtungen, elektrische Uhren, Wasserstandsanzeiger etc.) hatten auf Ende 1907 den folgenden Bestand:

	Linienlänge in km.	Drahtlänge in km.
Selbständige Privatlinien . . . . .	1595,4	3001,5
Privatleitungen an Staatslinien . . . . .	—	358,2
Bestand auf Ende 1907 . . . . .	1595,4	3359,7
Bestand auf Ende 1906 . . . . .	1584,6	3272,6
Vermehrung	10,8	87,1

Die Gesamtlänge der in der Schweiz auf Ende 1907 bestehenden elektrischen Linien, mit Ausnahme derjenigen der Telephonnetze und ihrer Verbindungen untereinander, sowie der Starkstromanlagen, beträgt:

	Linienlänge in km.	Drahtlänge in km.
Telegraphenlinien der Verwaltung . . . . .	5802,9	23,326,7
Telegraphenlinien der Bundes- und der Privatbahnen . . . . .	1499,1	17,303,9
Privatlinien . . . . .	1595,4	3,359,7
Bestand auf Ende 1907 . . . . .	8897,4	43,990,3
Bestand auf Ende 1906 . . . . .	8908,5	42,614,4
Verminderung	11,1	—
Vermehrung	—	1,375,9

### 3. Telephonnetze und Telephonlinien.

Der allgemeine Bestand der Telephonnetze und ihrer Verbindungen ergibt folgende Zahlen:

	Zahl der Telephonnetze Abonnemente	
Ende 1907 . . . . .	393	57,236*)
Ende 1906 . . . . .	384	53,711
Vermehrung im Jahr 1907	9	3,525
	Linienlänge in km.	Drahtlänge in km.
Ende 1907 . . . . .	17,573,9	291,214,5
Ende 1906 . . . . .	16,980,5	273,162,3
Vermehrung im Jahr 1907	593,4	18,052,2
	Linienlänge in km.	Drahtlänge in km.
Gesamtlänge der Telephonlinien und -Drähte	17,573,9	291,214,5
Auf die Kabelanlagen entfallen . . .	832,7	195,621,6
somit auf die oberirdischen Anlagen	16,741,2	95,592,9

Die Bestände der Abonnemente und Abonnentenstationen der einzelnen Netze und Umschaltstationen, sowie die Gesamtlängen der Linien und Drähte der einzelnen Netze (die dazu gehörenden Umschaltstationen inbegriffen), sind aus einer Tabelle ersichtlich, die bei der Telegraphendirektion aufliegt.

Hier genüge:

1. Folgende Rekapitulation:

Netze und Umschaltstationen	Abonnemente		Sta- tionen Anzahl	Drähte Länge in km.	Linien Länge in km.
	Ende 1907	Ver- mehrung			
Bestand auf 31. Dezember 1907	57,236	3525	64,953	17,573,9	291,214,5
Bestand auf 31. Dezember 1906	53,711	—	60,380	16,980,5	273,162,3
Vermehrung im Jahr 1907	3,525	—	4,573	583,4	18,052,2

\*) Inklusive die unabhängigen, d. h. nicht an eine Zentrale angeschlossenen Abonnemente.

2. Folgende Zusammenstellung der Ortschaften mit 250 und mehr Abonnenten, wobei die erste Zahl die Zahl der Abonnenten, die in Klammern gesetzte Zahl die Vermehrung gegenüber 1906 bedeutet:

Abonnemente		Abonnemente	
Aarau . . . . .	463 ( 23)	Lausanne . . . . .	2434 (185)
Baden . . . . .	311 ( 18)	Locle, Le . . . . .	289 ( 21)
Basel . . . . .	4430 (181)	Luzern . . . . .	1494 ( 91)
Bern . . . . .	3061 (182)	Montreux . . . . .	665 ( 54)
Biel . . . . .	774 ( 28)	Neuenburg . . . . .	863 ( 36)
Chaux-de-Fonds, La	1216 ( 63)	Rorschach . . . . .	323 ( 28)
Chur . . . . .	327 ( 17)	St. Gallen . . . . .	2056 (169)
Davos . . . . .	347 ( 17)	Schaffhausen . . . . .	638 ( 41)
Frauenfeld . . . . .	252 ( 12)	Solothurn . . . . .	478 ( 30)
Freiburg . . . . .	481 ( 24)	Thun . . . . .	365 ( 32)
Genf . . . . .	5451 (272)	Vevey . . . . .	586 ( 38)
Glarus . . . . .	250 ( 16)	Winterthur . . . . .	856 ( 52)
Herisau . . . . .	279 ( 21)	Zürich . . . . .	7600 (482)
Interlaken . . . . .	386 ( 25)		

Tabelle I gibt eine nach Kantonen geordnete Übersicht über die Telephoneinrichtungen. —

Im Laufe des Jahres 1907 sind neu eröffnet worden 6 Telephonnetze und 10 Umschaltstationen.

Drei frühere Umschaltstationen sind in Zentralstationen III. Klasse umgewandelt worden.

Im Bau begriffen oder in Vorbereitung dazu waren Ende 1907 4 Netze und 1 Umschaltstation.

An interurbanen Verbindungen wurden im Berichtsjahre 44 interne und zwei internationale in einer Gesamtlänge von 1077,4 km. dem Betrieb übergeben.

Das Detail kann bei der Telegraphendirektion eingesehen werden.

Über die Zahl der interurbanen Netzverbindungen am 31. Dezember 1907 und die Vermehrung im Berichtsjahre gibt folgende Vergleichung Aufschluss:

	Bestand auf Ende		Vermehrung im Jahr 1907
	1907	1906	
Interne Verbindungen . . . . .	792	753	39
Internationale Verbindungen . . . . .	50	48	2
Total	842	801	41

Von diesen 842 interurbanen Netzverbindungen sind noch 8 interne und 3 internationale Leitungen eindrätig; die letztern drei sind für den lokalen Grenzverkehr bestimmt. Alle übrigen Verbindungen sind als Schleifen erstellt.

Die Gesamtlänge der interurbanen Verbindungen beträgt auf Jahresende 22,252,8 km., diejenige der entsprechenden Drähte (die Schleifen doppelt gerechnet) 44,398,2 km.; davon entfallen auf die internationalen Leitungen, d. h. deren Teilstücke auf Schweizergebiet, 932,6 beziehungsweise 1854,1 km.

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt, wie sich die interurbanen Verbindungen auf die verschiedenen Netze verteilen. Ende 1907 gab es:

124 Netze mit	1 interurbanen	Verbindungen	
109	2	Verbindungen	
46	3	"	"
32	4	"	"
22	5	"	"
10	6	"	"
8	7	"	"
8	8	"	"
2	9	"	"
2	10	"	"
4	11	"	"
3	12	"	"
5	13	"	"
1 Netz	14	"	"
4 Netze	15	"	"
1 Netz	16	"	"
1	18	"	"
3 Netze	22	"	"
1 Netz	23	"	(Frauenfeld)
1	26	"	(La Chau-de-Fonds)
1	37	"	(Aarau, Genf und Neuenburg)
1	45	"	(Winterthur)
1	46	"	(Biel)
1	48	"	(Lausanne)
1	53	"	(Luzern)
1	98	"	(Basel)
			(St. Gallen)
			(Bern)
			(Zürich).

Infolge Vergrößerung oder Verlegung, Einführung des Schleifensystems und anderer Gründe mussten 76 Zentral- und 50 Umschaltstationen teilweise oder ganz neu montiert werden.

Die umgebaute und erweiterte Telephonzentrale Basel wurde am 31. Mai 1907 dem Betrieb übergeben.

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

	Im Jahr	
	1907	1906
Imprägnierte Stangen . . . . .	24,176	25,807
Isolatoren . . . . .	266,562	241,670
Eisendraht, kg. . . . .	78,302	84,818
Stahldraht, kg. . . . .	13,837	18,769
Bronzedraht, kg. . . . .	361,416	368,857

Tabelle I.

## Übersicht der Telephoneinrichtungen nach Kantonen.

Kantone.	Ortschaften mit Telephon.	Zentral- stationen.	Umschalle- stationen.	Gemeinde- stationen.	Abonnenten.	Ein Abonnent auf auf Einwohner.
Zürich . . . . .	486	39	28	82	10,820	40
Bern . . . . .	882	59	92	130	8,219	72
Luzern . . . . .	161	23	12	10	2,255	65
Uri . . . . .	23	6	1	—	164	120
Schwyz . . . . .	70	12	2	4	483	115
Obwalden . . . . .	20	3	3	—	131	116
Nidwalden . . . . .	17	4	1	2	109	120
Glarus . . . . .	33	7	3	6	452	72
Zug . . . . .	41	3	3	3	338	74
Freiburg . . . . .	211	9	24	113	1,051	122
Solothurn . . . . .	140	8	10	60	1,035	97
Baselstadt . . . . .	6	1	1	2	4,358	26
Baselland . . . . .	74	7	6	38	560	122
Schaffhausen . . . . .	36	4	6	25	766	54
Appenzell A.-Rh. . . . .	33	6	6	1	705	78
Appenzell I.-Rh. . . . .	14	1	2	—	92	147
St. Gallen . . . . .	321	38	19	40	4,237	59
Graubünden . . . . .	156	28	8	9	1,530	68
Aargau . . . . .	237	23	16	72	2,040	101
Thurgau . . . . .	297	15	19	47	1,497	76
Tessin . . . . .	171	24	2	18	1,217	114
Waadt . . . . .	451	38	35	214	5,776	49
Wallis . . . . .	110	19	12	10	587	195
Neuenburg . . . . .	111	15	10	10	3,051	41
Genf . . . . .	103	1	12	16	5,763	23
Total	4204	393	333	912*	57,236	57, <sup>99</sup> (der Gesamt- bevölkerung)

\* Nicht inbegriffen 17 mit Telegraphenbureaux verbundene Gemeindestationen, welche ausschliesslich den Telegrammvermittlungsdienst besorgen.

#### 4. Telephonnetze mit Kabelanlagen.

Im Berichtsjahr wurden in den folgenden 17 Telephonnetzen erstmalige Kabelanlagen erstellt:

Bellinzona, Bex, Brunnen, Chiasso, Couvet, Gossau (St. Gallen), Grandson, Kalchhofen, Lenzburg, Locarno, Münster (Bern), Rüti (Zürich), Spiez, Uznach, Wangen a./A., Weinfeldern, Zug.

Damit ist die Zahl der mit Kabelanlagen versehenen Netze auf 95 angewachsen.

Auf der Verwaltung liegen zur Einsicht auf vier Tabellen, welche die folgenden Angaben enthalten:

1. Länge der Linien, Adern, Rohrleitungen und Zorèskanäle; die Zahl der Einsteigschächte und der Erdkabelüberführungen.

2. Ausscheidung der Gesamtdrahtlängen in unterirdische und oberirdische Teillängen.

3. Ausscheidung der Abonnentenleitungen in ganz oder teilweise unterirdisch und in vollständig oberirdisch erstellte Leitungen.

4. Ausscheidung der Abonnentenleitungen

a. in eindrähtige mit Rückleitung durch die Erde,

b. in Schleifen mit separater Hin- und Rückleitung,

c. in eindrähtige mit gemeinschaftlicher metallischer Rückleitung.

Hier genügt es hervorzuheben, dass die Gesamtdrahtlänge der unterirdischen Leitungen auf 31. Dezember 1907 betrug . . . . .	195,621,7 km.
der oberirdischen . . . . .	69,355,4 „

Total 264,977,1 km.

und dass die unter 4. c. genannte Art der Abonnentenleitungen als ein Provisorium zu betrachten ist und durch Übergang zum Schleifensystem bald gänzlich verschwinden wird.

## 5. Starkstromkontrolle.

Die Zahl der eingereichten Starkstromvorlagen ist im Berichtsjahr — im Vergleich zu den Vorjahren — bedeutend angewachsen und erreichte das Maximum seit dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes über elektrische Schwach- und Starkstromanlagen vom 24. Juni 1902. Es wurden eingereicht:

### A. Allgemeine Vorlagen für Starkstromanlagen.

(Vom Starkstrominspektorat des S. E. V. in Zürich übermittelt.)

Im Jahre	1902	. . . . .	202	Vorlagen
„	„	1903	. . . . .	271
„	„	1904	. . . . .	635
„	„	1905	. . . . .	596
„	„	1906	. . . . .	526
„	„	1907	. . . . .	643

Die 643 Vorlagen des Berichtsjahres bestehen aus:

222	Vorlagen für neue Hochspannungsleitungen,
206	„ „ „ Niederspannungsnetze,
215	„ „ „ Erweiterungen u. Umbauten bestehender Anlagen.

### B. Spezielle Vorlagen für Kreuzungen und Parallelführungen von Starkstromleitungen mit Eisenbahnen.

(Von der technischen Abteilung des Eisenbahndepartements übermittelt.)

Im Jahre	1902	. . . . .	147	Vorlagen
„	„	1903	. . . . .	230
„	„	1904	. . . . .	267
„	„	1905	. . . . .	307
„	„	1906	. . . . .	302
„	„	1907	. . . . .	338

### C. Vorlagen für elektrische Bahnen.

(Direkt eingereicht.)

Im Jahre	1902	. . . . .	11	Vorlagen
„	„	1903	. . . . .	15
„	„	1904	. . . . .	14
„	„	1905	. . . . .	23
„	„	1906	. . . . .	22
„	„	1907	. . . . .	27

*Inspektionen.*

Durch die Starkstromkontrolle wurden inspiziert:

Im Jahre	1902	. . . .	144	Starkstromanlagen	
"	"	1903	. . . .	132	"
"	"	1904	. . . .	63	"
"	"	1905	. . . .	154	"
"	"	1906	. . . .	158	"
"	"	1907	. . . .	127	"

Die 127 im Jahre 1907 ausgeführten Inspektionen bezogen sich auf:

36 Hochspannungs- und 500-Volt-Verteilungsleitungen,

44 Niederspannungsnetze und

47 Elektrische Bahnen.

Der Rückgang in der Zahl der Kontrollinspektionen ist bedingt durch die bedeutende Vermehrung der eingereichten Vorlagen und durch die Behandlung einer grossen, stets zunehmenden Menge von Geschäften, welche sich auf alte Starkstromanlagen beziehen, die in obiger Zusammenstellung nicht inbegriffen sind. Ferner wurde das Personal der Starkstromkontrolle durch folgende spezielle Arbeiten besonders in Anspruch genommen:

a. Versuche über Telefonstörungen durch die elektrische Bahn Seebach-Wettingen;

b. Korrespondenzen und Sitzungen betreffend die noch immer pendente Revision der bundesrätlichen Vorschriften über elektrische Anlagen;

c. Behandlung der Kostenfragen, soweit solche durch die Sicherungsmassnahmen beim Zusammentreffen von Stark- und Schwachstromanlagen gemäss Art. 17 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 verursacht werden, sowie Prüfung der diesbezüglichen Kostenvoranschläge und Rechnungen in materieller und formeller Hinsicht.

## 6. Apparate.

Als Neuerungen, die im Berichtsjahr eingeführt wurden, sind zu erwähnen:

### *Im Telegraphenbetrieb:*

Einrichtung einer Vierfach-Baudot-Ausrüstung zum staffelweisen Betrieb der kombinierten Telegraphenleitungen Zürich-Paris und Paris-London.

Aufstellung von Hughesapparaten mit kombiniertem Motor- und Gewichtsantrieb.



und 983 galvanische Elemente für den Aufruf mittelst Polwechslern (46). Ausserdem sind für Lieferung des Aufrufstromes im Gebrauch: 992 Generatoren für Handbetrieb, 9 Generatoren für Motorbetrieb, 9 Umformer (2 Wicklungen auf dem gleichen Anker) und 38 Transformatoren. Weitere 8 Generatoren dienen zum Laden der Akkumulatoren. 1 Gas-, 5 Wasser- und 10 Elektromotoren sind für den Antrieb der Generatoren benützt.

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

	Im Jahr	
	1907	1906
Morseapparate . . . . .	180	166
Klopfer . . . . .	17	38
Hughesapparate . . . . .	30	25
Baudot-Vierfacheinrichtung . . . . .	1	—
Relais . . . . .	42	15
Telephonstationen . . . . .	6761	6367
Zusatzglocken . . . . .	3768	3554
Umschaltapparate für Zentral- u. Umschaltstationen	252	187

## 7. Bureaux.

Im Jahr 1907 wurden neu eröffnet:

- |            |                       |
|------------|-----------------------|
| 7 Staats-  | } Telegraphenbureaux, |
| 8 Filial-  |                       |
| 1 Aufgabe- |                       |
- 21 Gemeindetelephonstationen mit Telegraphendienst,  
6 Telephonzentralstationen III. Klasse,  
10 Telephonumschaltstationen.

Aufgehoben wurden:

- |            |                       |
|------------|-----------------------|
| 2 Privat-  | } Telegraphenbureaux, |
| 1 Bahn-    |                       |
| 2 Aufgabe- |                       |
- 10 Gemeindetelephonstationen mit Telegraphendienst.

Umgewandelt wurden:

- 1 Telegraphen- und Telephonbureau III. Klasse in ein solches II. Klasse,  
6 Bahn- } in Staatstelegraphenbureau,  
3 Privat- }  
3 Aufgabe- in Bahntelegraphenbureaux,  
1 Aufgabe- in ein Filialtelegraphenbureau,  
3 Telephonumschaltstationen in Zentralstationen III. Klasse.

Das Telegraphen- und Telephonbureau Lugano wurde von der II. in die I. Klasse erhoben, unter Trennung der beiden Dienstzweige.

Im Vergleich zum Vorjahre ergeben sich folgende Zahlen:

Telegraph	Bestand Ende 1906	Ver- mehrung	Ver- minderung	Bestand Ende 1907
Bureaux I. Klasse .	17	1	—	18
„ II. „ .	44	1	1	44
„ III. „ .	1167	22	3	1186
Eisenbahnbureaux . .	60	3	7	56
Gemeindetelephon- stationen mit Tele- graphendienst . . .	918	21	10	929
	2206	48	21	2233
Aufgabebureaux . . .	77	1	6	72
	2283	49	27	2305

Telephon	Bestand Ende 1906	Ver- mehrung	Ver- minderung	Bestand Ende 1907
Zentralstationen I. Klasse .	16	1	—	17
„ II. „ .	43	1	1	43
„ III. „ .	325	9	1	333
Umschaltstationen . . .	326	10	3	333
	710	21	5	726

Nach ihrer Dienstdauer verteilen sich die Telegraphenbureaux, Telephonzentralen und Umschaltstationen, wie folgt:

	Telegraph	Telephon
Mit ununterbrochenem Dienst . . . . .	5	23
Mit verlängertem Tagdienst . . . . .	14	—
Mit vollem Tagdienst . . . . .	245	284
Mit beschränktem Tagdienst . . . . .	2041	419
	2305	726



*c. Bureaux III. Klasse.*

Bedient durch:

Telegraphisten mit Postdienst	{ männlich . . . . .	576
	{ weiblich . . . . .	265
"    ohne    "	{ männlich . . . . .	118
	{ weiblich . . . . .	216
Eisenbahnbeamte . . . . .		56
	Total	<u>1231</u>

(Ende 1906: 1219 = Vermehrung 12.)

Von den Inhabern der Bureaux III. Klasse amtierten 307 Telegraphisten mit Postdienst und 200 Telegraphisten ohne Postdienst gleichzeitig als Telephonisten von Zentralstationen III. Klasse und Umschaltstationen.

*d. Gemeindetelephonstationen.*

(Mit Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Telephonisten mit Postdienst	{ männlich . . . . .	160
	{ weiblich . . . . .	62
"    ohne    "	{ männlich . . . . .	555
	{ weiblich . . . . .	152
	Total	<u>929</u>

(Ende 1906: 918 = Vermehrung 11.)

*e. Aufgabebureaux.*

Bedient durch:

Postbeamte . . . . .	6
Eisenbahnbeamte . . . . .	66
	Total <u>72</u>

(Ende 1906: 77 = Verminderung 5.)

**2. Telephon.***a. Zentralstationen I. und II. Klasse.*

Telephonchefs I. Klasse . . . . .	17
Telephongehülfen I. Klasse . . . . .	40
"    II.    " . . . . .	40
Aufseherinnen . . . . .	28
Telephonistinnen . . . . .	587
Bureaudiener . . . . .	5
	Total <u>717</u>

(Ende 1906: 660 = Vermehrung 57.)

Die Zahl der Telegraphenbeamten, welche gleichzeitig Telephonnetze II. Klasse überwachen, beläuft sich auf 43; dieselben sind in ihrer Eigenschaft als Telegraphenbureauchefs aufgeführt und erscheinen somit nicht unter dem Telephonpersonal, obwohl der Telephondienst sie vorzugsweise in Anspruch nimmt.

*b. Zentralstationen III. Klasse.*

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Postbeamte . . . . .	9
Übrige Beamte . . . . .	2
	Total <u>11</u>

(Ende 1906 ebenfalls 11.)

*c. Umschaltstationen.*

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Postbeamte . . . . .	62
Übrige Beamte . . . . .	85
	Total <u>147</u>

(Ende 1906 ebenfalls 147.)

**Provisorisches Personal.**

Die Verwaltung verfügt über folgendes provisorisches Personal:

7	technische Gehülfen,
4	patentierte männliche Gehülfen.
5	„ weibliche „
117	unpatentierte weibliche „
69	Telegraphenlehrlinge,
10	Telegraphenlehrtöchter,
35	Hülf-Depeschenträger,
235	Reservetelephonistinnen,
27	Telephonlehrtöchter,

509 gegenüber 415 im Jahre 1906.

Im Berichtsjahre wurden 41 neue Lehrlinge aufgenommen und von den 31 Teilnehmern am Telegraphistenkurs 1907 wurden, nach bestandener Schlussprüfung vom 22. bis 24. April, 30 patentiert.

**Bussen und Beschwerden.**

Die den Beamten und Angestellten im Laufe des Berichtsjahres erteilten Ordnungsbussen haben die Zahl von 435 erreicht,

somit gegenüber dem Vorjahre um 53 Fälle abgenommen. Der daherige Gesamtbetrag von Fr. 763, gegenüber Fr. 800.50 pro 1906, wurde vorschriftsgemäss dem Zentralkomitee des schweizerischen Lebensversicherungsvereins zugestellt.

Fälle von Telegraphen- oder Telephonegeheimnisverletzungen kamen im Jahre 1907 keine zur Anzeige. Ein am Schluss des Jahres 1906 noch unerledigter Fall von Depeschengeheimnisverletzung hat sich als unbegründet erwiesen.

### 9. Beziehungen zum Ausland.

Im Berichtsjahre wurden zwei neue internationale Telegraphenverbindungen dem Betriebe übergeben:

St. Gallen-Friedrichshafen am 17. Juli, und  
Lugano-Mailand „ 23. Juli.

Die im Jahre 1906 provisorisch eröffnete Leitung Lausanne-Mailand wurde bis nach Turin weitergeführt und steht nun seit dem 18. März 1907 als direkte Verbindung Lausanne-Turin im Betriebe.

Die Telefonschleife Zürich-München ist durch Verwendung des Cailho-Systems für gleichzeitigen Telegraphenbetrieb mit Hughes-Apparaten nutzbar gemacht worden.

Die Zahl der internationalen Telephonverbindungen hat sich um zwei deutsch-schweizerische Grenzverkehrsanschlüsse vermehrt:

1. Basel-Grenzach (Baden) eröffnet am 29. April, und  
2. Mariastein-Biederthal (Elsass) „ „ 13. Juni.

Die im Jahre 1906 eröffnete Leitung Zürich-Ravensburg wurde bis nach Stuttgart verlängert und am 24. August 1907 als direkte Verbindung Zürich-Stuttgart in Betrieb genommen.

Das Projekt der Herstellung einer Leitung Chiasso-Mailand hat bei der italienischen Verwaltung keinen Anklang gefunden und zu einem Antrag auf direkte Verbindung des Netzes Lausanne mit Besançon oder Dijon äusserte die französische Verwaltung Bedenken finanzieller Natur, hauptsächlich unter Hinweis auf die bevorstehende Eröffnung einer zweiten Leitung Genf-Lyon.

Im Laufe des Berichtsjahres sind mit Deutschland (für das Reichstelegraphengebiet, Bayern und Württemberg), Frankreich und Italien besondere Übereinkommen betreffend den wechselseitigen Telephonverkehr zur Nachtzeit abgeschlossen worden. Dieselben traten mit dem 1. März (mit Frankreich auf 20. März) in Kraft. Von diesem Zeitpunkte an sind gemäss den fraglichen Vereinbarungen Gespräche zur Nachtzeit im Abonnement

(Verbindungen, welche regelmässig jede Nacht zu bestimmten Zeiten hergestellt werden) zur Hälfte der Tagesgesprächstaxen zulässig, und beträgt die Taxe für ein Einzel-Nachtgespräch  $\frac{3}{5}$  der Tagestaxe, jedoch nur im Verkehr mit Frankreich und Italien. Im Verkehr mit Deutschland tritt eine Taxereduktion auf Einzelgesprächen zur Nachtzeit nicht ein.

Dem Berichte des internationalen Bureaus der Telegraphenverwaltungen über seine Geschäftsführung im Jahre 1907, welcher zur Verfügung der Bundesversammlung steht, entnehmen wir folgende Angaben:

Die Ausgaben des Bureaus beliefen sich auf Fr. 141,577.02, die Einnahmen auf Fr. 62,773.02, sodass den Verwaltungen ein Ausfall von Fr. 78,804 zu decken bleibt, woran die Schweiz Fr. 1,320 beizutragen hatte.

Die Zahl der Vertragsstaaten beträgt 48, wie im Vorjahre. Die Gesamtheit aller Staaten umfasst einen Flächenraum von 65,895,439 Quadratkilometern mit einer Bevölkerung von 945,413,154 Einwohnern.

Von den Privattelegraphengesellschaften gehören 19 dem Verträge an, 15 andere sind zwar nicht förmlich beigetreten, halten sich jedoch im allgemeinen an die Bestimmungen des Dienstreglementes und stehen mit dem internationalen Bureau in regelmässigem Geschäftsverkehr. Eine weitere Gruppe von 5 Gesellschaften verkehrt mit dem internationalen Bureau nur durch Vermittlung einer der erwähnten Gesellschaften.

Im Art. 13 des internationalen radiotelegraphischen Übereinkommens von Berlin, vom 3. November 1906, war das internationale Telegraphenbureau als Zentralstelle auch für diesen neuen Verkehrszweig in Aussicht genommen worden. Nachdem sämtliche Vertragsstaaten hierzu ihre Zustimmung gegeben hatten, wurde dieser Dienstzweig im Laufe des Geschäftsjahres organisiert.

## 10. Telegraphischer und telephonischer Verkehr.

Wie in frühern Jahren folgen hiernach:

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

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

Tabelle II.

## Vergleichende Übersicht der Telegrammzahlen pro 1906 und 1907.

Monat.	Beförderte interne Telegramme.		Beförderte und empfangene interna- tionale Telegramme.		Transittelegramme.		Total.	
	1906.	1907.	1906.	1907.	1906.	1907.	1906.	1907.
Januar . . .	95,505	96,553	154,312	165,862	76,605	85,931	326,422	348,346
Februar . . .	89,848	90,818	143,714	154,170	77,428	81,593	310,990	326,581
März . . .	107,955	108,360	167,903	179,489	90,283	93,297	366,141	381,146
April . . .	118,486	118,773	175,759	175,394	85,376	92,749	379,621	386,916
Mai . . .	131,613	133,523	184,478	185,649	75,126	80,922	391,217	400,094
Juni . . .	141,180	138,630	189,367	185,542	71,354	76,084	401,901	400,256
Juli . . .	180,957	175,503	239,935	239,869	77,186	77,136	498,078	492,508
August . . .	214,878	205,912	304,985	291,491	77,816	76,022	597,679	573,425
September . .	169,834	162,090	235,814	226,029	82,900	81,634	488,548	469,753
Oktober . . .	147,709	145,971	212,432	202,392	94,406	99,788	454,547	448,151
November . .	106,247	110,877	167,900	158,123	82,920	84,110	357,067	353,110
Dezember . .	104,626	102,968	163,357	154,950	78,485	78,814	346,468	336,732
Total	1,608,838	1,589,978	2,339,956	2,318,960	969,885	1,008,080	4,918,679	4,917,018
Vermehrung .	—	—	—	—	—	38,195	—	—
Verminderung	—	18,860	—	20,996	—	—	—	1,661
	—	1,172 %	—	0,897 %	—	3,988 %	—	0,0338 %

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

Länder.	Ausgang.		Eingang.		Total der ausgewechselten Telegramme.	
	1906.	1907.	1906.	1907.	1906.	1907.
<b>Europa.</b>						
Deutschland . . . .	383,577	383,841	386,332	379,501	769,909	763,342
Frankreich . . . . .	299,205	302,681	311,915	315,899	611,120	618,580
Italien . . . . .	142,462	132,860	133,669	132,717	281,131	265,577
Österreich . . . . .	89,755	89,832	91,646	92,533	181,401	182,365
Grossbritannien . . .	74,702	74,274	83,492	87,918	163,194	162,192
Russland . . . . .	41,690	35,590	48,339	41,474	90,029	77,064
Belgien . . . . .	26,811	25,793	25,925	26,071	52,736	51,864
Niederlande . . . . .	14,199	16,269	13,510	14,952	27,709	31,221
Spanien . . . . .	9,524	10,426	9,317	9,322	18,841	19,748
Rumänien, Bosnien, Serbien, Herzog- wina, Montenegro	6,233	7,222	7,807	7,186	14,040	14,408
Schweden . . . . .	2,734	2,943	3,053	2,962	5,787	5,905
Portugal . . . . .	2,037	2,151	2,034	2,059	4,071	4,210
Europäische Türkei	1,884	1,888	2,069	2,303	3,953	4,191
Dänemark . . . . .	1,692	2,000	1,706	2,031	3,398	4,031
Bulgarien . . . . .	1,353	1,854	1,572	1,784	2,925	3,638
Griechenland . . . . .	1,244	1,431	1,371	1,542	2,615	2,973
Norwegen . . . . .	1,146	1,322	1,610	1,474	2,756	2,796
Luxemburg . . . . .	844	850	827	865	1,671	1,715
Gibraltar und Malta	584	324	348	423	932	747
<b>Amerika.</b>						
Nordamerika . . . . .	25,640	25,268	29,179	28,375	54,819	53,643
Südamerika . . . . .	1,567	1,582	1,904	1,992	3,471	3,574
Zentralamerika . . . .	193	255	241	264	434	519
<b>Asien.</b>						
Britisch Indien . . . .	4,342	4,189	4,878	5,125	9,220	9,314
Japan . . . . .	1,367	1,388	1,970	2,026	3,337	3,414
China . . . . .	1,290	1,392	1,943	2,014	3,233	3,406
Asiatische Türkei	1,388	1,299	1,618	1,507	3,006	2,806
Philippinen . . . . .	184	219	263	289	447	508
Niederl. Indien . . . .	120	153	145	172	265	325
Übrige Länder . . . . .	1,445	1,438	1,568	1,609	3,013	3,047
<b>Afrika.</b>						
Egypten . . . . .	4,845	5,111	6,622	7,362	11,467	12,473
Algier und Tunis . . . .	3,242	3,325	4,009	3,941	7,251	7,266
Übrige Länder . . . . .	559	601	624	767	1,183	1,368
<b>Australien.</b>						
Australien, Neu-Cale- donien, Neuseeland und Tasmanien	278	377	314	353	592	730
<b>Total</b>	<b>1,148,136</b>	<b>1,140,148</b>	<b>1,191,820</b>	<b>1,178,812</b>	<b>2,339,956</b>	<b>2,318,960</b>

	Total der Telegramme im Jahre 1907.	Durch- schnitt per Tag.
Zürich . . . . .	807,359	2212
Basel . . . . .	479,466	1314
Genf . . . . .	410,880	1126
Bern . . . . .	235,894	646
Lausanne . . . . .	184,091	504
Luzern . . . . .	173,301	475
St. Gallen . . . . .	149,666	410
Winterthur . . . . .	120,645	330
St. Moritz, Graubünden . . . . .	76,474	209
Lugano . . . . .	75,491	207
Montreux . . . . .	68,068	186
Interlaken . . . . .	53,351	146
Neuenburg . . . . .	52,579	144
La Chaux-de-Fonds . . . . .	49,298	135
Davos-Platz . . . . .	48,641	133
Vevey . . . . .	47,657	130
Chur . . . . .	47,651	130
Biel . . . . .	43,179	118
Freiburg . . . . .	38,023	104
Schaffhausen . . . . .	34,136	93
Baden . . . . .	33,206	91
Bellinzona . . . . .	28,303	77
Rorschach . . . . .	27,739	76
Locarno . . . . .	27,566	75
Thun . . . . .	25,317	69
Chiasso . . . . .	24,259	66
Aarau . . . . .	22,875	63
Territet . . . . .	21,859	60
Solothurn . . . . .	21,049	58
Olten . . . . .	18,708	51

Überdies finden sich:

8 Ortschaften mit 41—50 Telegrammen per Tag.						
14	"	"	31—40	"	"	"
29	"	"	21—30	"	"	"
67	"	"	11—20	"	"	"
872	"	"	1—10	"	"	"
1091	"	"	weniger als 1 Telegramm	"	"	"

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

	Interne.		Internationale.	
	1906.	1907.	1906.	1907.
Staatstelegramme . . .	1,20	1,03	0,27	0,23
Börsennachrichten . . .	3,35	3,42	9,59	9,24
Handelstelegramme . . .	32,35	32,46	48,26	49,20
Privatangelegenheiten . . .	61,73	61,74	40,73	40,10
Zeitungsnachrichten . . .	1,32	1,35	1,15	1,23
	100,00	100,00	100,00	100,00

Die in dieser Ausscheidung nicht inbegriffenen Diensttelegramme erreichen die Zahl von 189,155, wovon 56,47 % auf den Post- und 43,53 % auf den Telegraphendienst fallen.

Die Klassifikation der Telegramme nach den eventuellen Angaben ergibt folgendes Prozentverhältnis:

	Interne.		Internationale.	
	1906.	1907.	1906.	1907.
Ohne besondere Angaben . . .	80,41	80,80	93,77	94,23
Mit bezahlter Antwort . . .	9,08	8,82	2,99	2,80
Bezahlte Antworten . . .	7,12	7,00	2,28	2,19
Mit „Expressen bezahlt“ . . .	1,44	1,34	0,07	0,06
Mit „Expressen“ . . . . .	0,17	0,26	0,02	0,02
Rekommandierte . . . . .	—	0,01	—	—
Kollationierte . . . . .	—	0,01	0,02	0,01
Chiffrierte . . . . .	—	0,01	0,06	0,08
Mit Empfangsanzeige . . .	0,03	0,01	0,05	0,03
Nachzusendende . . . . .	0,63	0,61	0,18	0,16
Mit mehreren Adressen . . .	0,60	0,67	0,52	0,40
Per Post zu bestellende . . .	0,08	0,08	0,01	0,01
Offene Zustellung . . . . .	—	—	0,01	—
Während der Nachtzeit zu bestellende . . . . .	0,23	0,12	—	—
Mit mehreren Angaben . . .	0,26	0,26	0,02	0,02
	100,00	100,00	100,00	100,00

Die Klassifikation nach der Wortzahl ergibt folgendes Prozentverhältnis:

Wortzahl.	Interne.		Internationale.	
	1906.	1907.	1906.	1907.
3	0,07	0,12	2,08	2,10
4	0,93	0,75	2,76	2,88
5	1,33	1,31	5,50	5,50
6	4,26	4,37	6,24	6,28
7	4,90	4,81	7,21	7,14
8	9,40	9,79	7,59	7,75
9	8,36	8,43	8,77	8,70
10	12,49	12,54	10,79	10,65
11	7,33	7,34	7,96	8,02
12	8,27	8,25	6,22	6,14
13	5,78	5,75	5,14	5,09
14	6,07	5,92	4,55	4,68
15	4,82	4,37	3,92	4,12
16	4,56	4,46	3,25	3,36
17	3,52	3,34	2,59	2,63
18	3,32	3,48	2,28	2,38
19	2,81	2,30	1,90	1,98
20	2,29	2,17	1,61	1,79
21—30	7,61	7,76	6,71	6,16
über 30	2,88	2,75	2,93	2,65
	100,00	100,00	100,00	100,00
Durchschnittswortzahl	13,66	13,62	12,51	12,30

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 . .	1,589,978	
„ ankommende Telegramme . .	1,591,080	
		3,181,058
Internationale abgehende Telegramme	1,140,148	
„ ankommende Telegramme	1,178,812	
		2,318,960
Übertrag		5,500,018

	Übertrag	5,500,018
Amtliche abgehende Telegramme	189,155	
„ ankommende Telegramme	177,392	
		<u>366,547</u>
Interne übertelegraphierte		5,866,565
Internationale Transitlegramme (Auswechslungsverkehr)		5,279,486
		<u>5,209,698</u>
Total der Telegramme		<u>16,355,749</u>

	Anzahl der			Durchschnitt per Beamten und per Tag.
	Bureaux.	Telegramme.	Arbeitstage.	
Bureaux I. Klasse	18	11,385,143	130,690	87,1
„ II. „	45	1,293,894	31,455	41,1
„ III. „	2170	3,676,712	782,717	4,6
	<u>2233</u>	<u>16,355,749</u>	<u>944,862</u>	<u>17,3</u>

Der Durchschnitt per Arbeitstag ist somit gegenüber dem Vorjahre auf den Bureaux I. und II. Klasse um 4,8 und auf den Bureaux III. Klasse um 0,1 gesunken.

Die der Verwaltung wegen Verlust, Verspätung oder Verstümmelung von Telegrammen zugegangenen Reklamationen erreichen die Zahl von 3054, wovon 816 durch die Zentralverwaltung und 2238 durch die Kreisinspektionen erledigt wurden.

Davon fallen auf den internen Verkehr 408, von denen 307 zu Taxrückerstattungen und Disziplinarverfügungen Anlass gaben, während 100 als unbegründet abgelehnt wurden. Ein Fall blieb auf Jahresende noch unerledigt. Die Summe der Rückerrstattungen im internen Verkehr beläuft sich in 216 Fällen zusammen auf Fr. 178. 35.

Auf den internationalen Verkehr fallen 2486 Reklamationen, wovon sich 2195 als begründet erwiesen, während 228 abgelehnt wurden. 63 Fälle blieben auf Ende des Jahres unerledigt.

Im Transitverkehr betrug die Zahl der Reklamationen 160, wovon 145 anerkannt und 6 abgelehnt wurden, während 9 auf Jahresende unerledigt blieben.

Dabei ist jedoch zu bemerken, dass nur ein kleiner Teil der als begründet anerkannten Reklamationen im internationalen und Transitverkehr auf Unregelmässigkeiten im schweizerischen Betriebe zurückzuführen ist.

In 2267 den internationalen und den Transitverkehr betreffenden Fällen fanden Taxrückerstattungen im Betrage von Fr. 56,303. 10 statt, an welchen sich die Schweiz mit Fr. 54,714. 25 zu beteiligen hatte. Diese hohe Anteilsumme der Schweiz erklärt sich daraus, dass in derselben 1772 Fälle von Taxrückerstattungen für Berichtigungstelegramme (taxierte Diensttelegramme [ST], hauptsächlich Korrespondenzen in vereinbarter Sprache betreffend) inbegriffen sind, mit einer Gesamtsumme von Fr. 54,147. 95. 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, somit auch in allen denjenigen Fällen, wo der Fehler nicht der Schweiz, sondern einer ausländischen Verwaltung zur Last fällt. Das Total der auf die Schweiz entfallenden andern Taxrückerstattungen beträgt somit (ST nicht inbegriffen) bloss Fr. 567. 30.

Reklamationen betreffend den internationalen Telephonverkehr sind im Berichtsjahre 16 eingelaufen, wovon 7 anerkannt und 9 als unbegründet abgelehnt wurden. Daherige Taxrückerstattungen fanden statt im Betrage von Fr. 21. 50, woran die Schweiz mit Fr. 6 beteiligt ist.

Die Vermehrung pro 1907 von 295 Reklamationen betreffend Telegramme entfällt beinahe ganz (290) auf Berichtigungsdepeschen (ST).

Bei 875 erledigten und als begründet erfundenen Reklamationen (nicht inbegriffen die 1772 Taxrückerstattungsbegehren für Berichtigungstelegramme [ST]) und einer Gesamttelegrammzahl von 4,917,018 entfällt somit eine begründete Reklamation auf durchschnittlich 5619 Telegramme, gegenüber 5919 im Vorjahre. Dieses gegenüber 1906 ungünstigere Verhältnis erklärt sich aus der grösseren Zahl von ST.

In Bezug auf die mehrerwähnten ST diene folgendes: Sind dem Adressaten eines Telegrammes der Text oder einzelne Worte desselben nicht verständlich, so lässt er die beanstandeten Stellen mittelst ST (service taxé — taxierte Dienstdepesche) wiederholen. Ergibt sich dann aus der eingegangenen Wiederholung, dass eine Verstümmelung bei der telegraphischen Vermittlung stattgefunden hat, d. h. lauten die beanstandeten Worte in der Wiederholung

anders als die in der ersten Ausfertigung enthaltenen, so wird dem Adressaten die für das Wiederholungsbegehren samt Antwort bezahlte Taxe zurückerstattet. In den weitaus meisten Fällen handelt es sich um Telegramme in vereinbarter Sprache (in ihrem Zusammenhang ohne verständlichen Sinn). Auch betreffen diese taxierten Dienstdepeschen (ST) meistens Telegramme von ausser-europäischen Handelsplätzen und daraus erklärt sich denn auch die verhältnismässig hohe Summe der Rückerstattungen.

Der telephonische Verkehr erzeugt im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

	1906	1907	Ver- mehrung	Ver- minderung
Taxierte Lokalgespräche	32,071,177	34,485,797	2,414,620	—
Taxfreie „	318,164	366,714	48,550	—
	<u>32,389,341</u>	<u>34,852,511</u>	<u>2,463,170</u>	<u>—</u>
Interurbane Gespräche:				
taxierte interne	I. 1—50 km. . . . .	5,437,328	5,881,509	444,181 —
	II. über 50—100 km. . . . .	1,191,647	1,299,180	107,533 —
	III. über 100 km. . . . .	328,020	390,235	62,215 —
	<u>6,956,995</u>	<u>7,570,924</u>	<u>613,929</u>	<u>—</u>
taxierte internationale	Ausgang	145,714	171,478	25,764 —
	Eingang	153,489	179,665	26,176 —
	<u>299,203</u>	<u>351,143</u>	<u>51,940</u>	<u>—</u>
taxfreie . . . . .	85,406	105,589	20,183	—
Total der interurbanen Gespräche . . . . .	<u>7,341,604</u>	<u>8,027,656</u>	<u>686,052</u>	<u>—</u>
Total aller Gespräche . . . . .	39,730,945	42,880,167	3,149,222	—
Phonogramme . . . . .	4,136	8,440	4,304	—
Vermittelte Telegramme . . . . .	329,725	340,950	11,225	—
Total aller Vermittlungen . . . . .	<u>40,064,806</u>	<u>43,229,557</u>	<u>3,164,751</u>	<u>—</u>

Die Vermehrung beträgt bei den taxierten Lokalgesprächen 7,53 %, bei den taxierten interurbanen internen Gesprächen 8,82 % und bei den taxierten internationalen Gesprächen 17,36 %.

Bei den Phonogrammen zeigt sich eine Vermehrung von 104,06 % und bei den Telegrammvermittlungen eine Vermehrung von 3,40 %.

Von den taxierten interurbanen internen Gesprächen fallen 77,69 % in die erste, 17,16 % in die zweite und 5,15 % in die dritte Zone. Gegenüber dem Vorjahre haben die Gespräche in der ersten Zone um 8,17 %, in der zweiten um 9,02 % und in der dritten um 18,97 % zugenommen.

Der in obigen Zahlen inbegriffene Gesprächsverkehr der ausschliesslich für den öffentlichen Dienst errichteten 243 Sprechstationen betrug im Jahre 1907:

Lokalgespräche . . . . .	496,830
Interurbane Gespräche . . . . .	288,286
(interne und internationale)	
Total	<u>785,116</u>

Der Verkehr zur Nachtzeit, welcher ebenfalls in vorstehenden Zahlen inbegriffen ist, weist 398,445 Lokalgespräche für das ganze Jahr auf (1906: 349,535); im interurbanen internen und internationalen Nachtverkehr sind ab Datum der Einführung ermässiger Gebühren, d. h. ab 1. März (mit Frankreich ab 20. März) ausgewechselt worden:

taxierte interne Gespräche	} I. 1—50 km. . . . .	26,846	
		II. über 50—100 km. . . . .	18,632
		III. über 100 km. . . . .	8,302
		<u>53,780</u>	

taxierte internationale Gespräche:

Ausgang . . . . .	3,215
Eingang . . . . .	2,575
	<u>5,790</u>

im ganzen 59,570 interurbane Gespräche bei Nacht zu reduzierten Taxen. Es fallen hievon auf den Verkehr

a. mit Deutschland 1380 ausgehende Abonnementsgespräche (je 1 Abonnement auf die Verbindung Basel-Berlin [600 Gespräche], Basel-Mannheim [60 Gespräche] und Zürich-Mülhausen [720 Gespräche]); im ganzen 3 Abonnements. Die Einzel-Nachtgespräche mit Deutschland sind nicht berücksichtigt, weil keine Taxereduktion auf denselben eintritt.

b. mit Frankreich (ab 20. März) 1096 ausgehende und 2399 eingehende Einzelgespräche; sowie 322 ausgehende und 60 eingehende Abonnementsgespräche (je 1 Abonnement auf die

Verbindung Basel-Paris [82 Gespräche], Genf-Paris [240 Gespräche] und Paris-Genf [60 Gespräche]; im ganzen 3 Abonnemente.

c. mit Italien 417 ausgehende und 116 eingehende Einzelgespräche.

Die durchschnittliche Zahl der Lokalgespräche, nach der Gesamtzahl der mit einer Zentralstation verbundenen 57,110 Abonnenten berechnet (die 126 unabhängigen Abonnenten fallen nicht in Betracht), beträgt 610,<sup>27</sup> gegenüber 604,<sup>44</sup> im Vorjahre, diejenige der interurbanen abgehenden Gespräche (inklusive die internationalen) 137,<sup>42</sup> gegenüber 132,<sup>56</sup> im Jahre 1906. Die durchschnittliche Gesprächszahl überhaupt (lokale, interurbane interne und internationale) stellt sich per Abonnent auf 747,<sup>69</sup> (1906: 736,<sup>98</sup>).

Im Verkehr mit dem Auslande ergaben sich in den Jahren 1906 und 1907 folgende Gesprächszahlen:

Nach und von	Ausgang		Eingang		Total Ausgang und Eingang	
	1906	1907	1906	1907	1906	1907
Deutschland . .	82,797	102,222	78,019	97,779	160,816	200,001
Frankreich . .	38,985	41,375	54,252	58,059	93,237	99,434
Italien . . . .	19,198	23,362	16,140	18,873	35,338	42,235
Österreich . .	4,732	4,513	5,078	4,950	9,810	9,463
Luxemburg . .	2	6	0	4	2	10
Total	145,714	171,478	153,489	179,665	299,208	351,143

Die nachfolgende Zusammenstellung (*Tabelle IV*) zeigt für die wichtigeren Netze die höchste, niedrigste und die durchschnittliche Zahl der von einzelnen Abonnenten während des ganzen Jahres geführten lokalen und interurbanen Gespräche (inklusive die internationalen), sowie den Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche:

Tabelle IV.

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnten			Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl	
Basel . . . . . 35,422	Basel . . . . . 0	Zürich . . . . . 1040	Zürich . . . . . 22,067
Zürich . . . . . 34,041	Luzern . . . . . 0	St. Gallen . . . . . 992	Genf . . . . . 13,416
Winterthur . . . . . 30,459	Montreux . . . . . 0	Montreux . . . . . 929	Basel . . . . . 11,738
St. Gallen . . . . . 26,963	Lugano . . . . . 0	Basel . . . . . 928	Bern . . . . . 7,402
Montreux . . . . . 20,252	Thun . . . . . 0	Davos-Platz . . . . . 916	St. Gallen . . . . . 6,171
Bern . . . . . 17,906	St. Moritz (Graub.) 0	St. Moritz (Graub.) 914	Lausanne . . . . . 6,000
Baden . . . . . 17,068	Schaffhausen . . . . . 1	Lausanne . . . . . 903	Luzern . . . . . 3,749
Luzern . . . . . 16,096	Freiburg . . . . . 1	Luzern . . . . . 898	Chaux-de-Fonds 2,747
Lausanne . . . . . 15,454	Delsberg . . . . . 1	Genf . . . . . 856	Neuenburg . . . . . 1,858
Schaffhausen . . . . . 15,235	Chur . . . . . 2	Bern . . . . . 820	Montreux . . . . . 1,751
Genf . . . . . 15,148	Vevey . . . . . 5	Chaux-de-Fonds 812	Winterthur . . . . . 1,702
St. Moritz (Graub.) 14,747	Rorschach . . . . . 5	Schaffhausen . . . . . 805	Biel . . . . . 1,553
Aarau . . . . . 12,135	Yverdon . . . . . 6	Solothurn . . . . . 781	Schaffhausen . . . . . 1,503
Neuenburg . . . . . 11,526	Genf . . . . . 10	Baden . . . . . 756	Solothurn . . . . . 1,103
Thun . . . . . 11,310	Romanshorn . . . . . 10	Interlaken . . . . . 706	Vevey . . . . . 1,101
Glarus . . . . . 10,023	Lausanne . . . . . 11	Herisau . . . . . 702	Freiburg . . . . . 1,011
Biel . . . . . 9,266	Chaux-de-Fonds 11	Biel . . . . . 690	Aarau . . . . . 984
Davos-Platz . . . . . 9,125	Langenthal . . . . . 11	Neuenburg . . . . . 688	Lugano . . . . . 896
Zug . . . . . 9,069	Winterthur . . . . . 14	Winterthur . . . . . 678	Davos-Platz . . . . . 859

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten			Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl	
Arbon . . . . . 8,787	Locle . . . . . 14	Zug . . . . . 670	Interlaken . . . . . 752
Vevey . . . . . 8,769	Locarno . . . . . 14	Freiburg . . . . . 666	St. Moritz (Graub.) . . . . . 741
Solothurn . . . . . 8,728	Sitten . . . . . 14	Olten . . . . . 664	Thun . . . . . 733
Interlaken . . . . . 8,677	Biel . . . . . 16	Lugano . . . . . 663	Baden . . . . . 713
Olten . . . . . 8,636	Interlaken . . . . . 16	Thun . . . . . 658	Herisau . . . . . 542
St. Immer . . . . . 6,982	Chiasso . . . . . 16	Aarau . . . . . 654	Rorschach . . . . . 532
Zofingen . . . . . 6,720	Solothurn . . . . . 17	St. Immer . . . . . 651	Zug . . . . . 525
Freiburg . . . . . 6,372	Herisau . . . . . 17	Arbon . . . . . 650	Chur . . . . . 523
Chaux-de-Fonds . . . . . 6,278	Nyon . . . . . 18	Vevey . . . . . 647	Glarus . . . . . 516
Langenthal . . . . . 6,091	Olten . . . . . 20	Altdorf . . . . . 633	Locle . . . . . 466
Burgdorf . . . . . 5,859	Brig . . . . . 20	Langenthal . . . . . 610	Frauenfeld . . . . . 441
Lugano . . . . . 5,104	Glarus . . . . . 21	Chur . . . . . 606	Burgdorf . . . . . 438
Delsberg . . . . . 4,715	Pruntrut . . . . . 21	Rorschach . . . . . 606	Langenthal . . . . . 390
Herisau . . . . . 4,637	Ragaz . . . . . 21	Glarus . . . . . 589	Olten . . . . . 354
Aigle . . . . . 4,590	Langnau (Bern) . . . . . 22	Delsberg . . . . . 577	Yverdon . . . . . 340
Rorschach . . . . . 4,420	Morges . . . . . 24	Liestal . . . . . 576	St. Immer . . . . . 327
Chur . . . . . 4,253	St. Immer . . . . . 29	Burgdorf . . . . . 573	Wil (St. Gallen) . . . . . 318
Wil (St. Gallen) . . . . . 4,022	Martigny-Ville . . . . . 30	Locle . . . . . 572	Pruntrut . . . . . 295
Liestal . . . . . 3,792	Zug . . . . . 31	Ragaz . . . . . 570	Morges . . . . . 284
Frauenfeld . . . . . 3,785	Bellinzona . . . . . 31	Uster . . . . . 562	Nyon . . . . . 276

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten			Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl	
Uster . . . . . 3,764	St. Gallen . . . . . 32	Yverdon . . . . . 554	Liestal . . . . . 247
Locle . . . . . 3,555	Bulle . . . . . 32	Bellinzona . . . . . 549	Brugg . . . . . 244
Bulle . . . . . 3,476	Arbon . . . . . 33	Wil (St. Gallen) . . . . . 544	Arbon . . . . . 238
Yverdon . . . . . 3,088	Zofingen . . . . . 35	Pruntrut . . . . . 543	Delsberg . . . . . 225
Altdorf . . . . . 2,993	Bern . . . . . 36	Brugg . . . . . 540	Bulle . . . . . 217
Morges . . . . . 2,992	Liestal . . . . . 40	Zofingen . . . . . 534	Uster . . . . . 210
Ragaz . . . . . 2,960	Zürich . . . . . 41	Rapperswil (St. Gall.) . . . . . 525	Zofingen . . . . . 198
Bellinzona . . . . . 2,918	Brugg . . . . . 41	Frauenfeld . . . . . 512	Langnau (Bern) . . . . . 179
Pruntrut . . . . . 2,910	Aarau . . . . . 43	Bulle . . . . . 501	Ragaz . . . . . 170
Locarno . . . . . 2,649	Burgdorf . . . . . 45	Chiasso . . . . . 499	Rapperswil (St. Gall.) . . . . . 163
Brugg . . . . . 2,638	Vallorbe . . . . . 46	Morges . . . . . 498	Altdorf . . . . . 160
Payerne . . . . . 2,424	Wil (St. Gallen) . . . . . 48	Martigny . . . . . 493	Romanshorn . . . . . 158
Rapperswil (St. Gall.) . . . . . 2,231	Payerne . . . . . 48	Nyon . . . . . 479	Locarno . . . . . 156
Chiasso . . . . . 2,072	Davos-Platz . . . . . 51	Aigle . . . . . 475	Bellinzona . . . . . 146
Martigny . . . . . 1,993	Frauenfeld . . . . . 51	Romanshorn . . . . . 472	Sitten . . . . . 140
Romanshorn . . . . . 1,935	Uster . . . . . 51	Sitten . . . . . 456	Aigle . . . . . 139
Sitten . . . . . 1,904	Neuenburg . . . . . 53	Vallorbe . . . . . 433	Payerne . . . . . 123
Nyon . . . . . 1,827	Baden . . . . . 54	Payerne . . . . . 427	Chiasso . . . . . 118
Brig . . . . . 1,494	Aigle . . . . . 54	Langnau (Bern) . . . . . 403	Martigny . . . . . 96
Vallorbe . . . . . 1,468	Altdorf . . . . . 55	Locarno . . . . . 376	Vallorbe . . . . . 78
Langnau (Bern) . . . . . 1,132	Rapperswil (St. Gall.) . . . . . 98	Brig . . . . . 257	Brig . . . . . 40

Die Klassifikation sämtlicher Netze nach dem Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche erzeugt:

6 Netze mit über 5000 taxierten Gesprächen per Tag	
2	" " 2501—5000 " " " "
8	" " 1001—2500 " " " "
12	" " 501—1000 " " " "
11	" " 251— 500 " " " "
56	" " 101— 250 " " " "
24	" " 76— 100 " " " "
45	" " 51— 75 " " " "
85	" " 26— 50 " " " "
144	" " 1— 25 " " " "

Eine Gruppierung der Telephonabonnenten nach dem Gesprächsverkehr, wobei nur diejenigen Abonnemente berücksichtigt sind, welche das ganze Jahr hindurch bestanden haben, ergibt folgende Ziffern:

Tabelle V.

Lokalverkehr		Interurbaner Verkehr (interner)		Internationaler Verkehr	
Zahl der Gespräche per Jahr	Zahl der Abon- nenten	Zahl der Gespräche per Jahr	Zahl der Abon- nenten	Zahl der Gespräche per Jahr	Zahl der Abon- nenten
0	23	0	1,371	0	40,982
1— 100	4998	1— 50	22,169	1— 25	10,063
101— 200	7448	51— 100	9,298	26— 50	553
201— 300	6995	101— 150	5,477	51— 75	187
301— 400	5817	151— 200	3,685	76— 100	95
401— 500	4857	201— 250	2,488	101— 125	70
501— 600	3954	251— 300	1,761	126— 150	36
601— 700	3135	301— 350	1,253	151— 175	29
701— 800	2544	351— 400	966	176— 200	25
801— 900	2031	401— 450	682	201— 225	20
901—1000	1720	451— 500	511	226— 250	18
1001—1100	1302	501— 550	412	251— 275	10
1101—1200	1048	551— 600	325	276— 300	8
1201—1300	897	601— 650	260	301— 325	10
1301—1400	779	651— 700	198	326— 350	6
1401—1500	563	701— 750	158	351— 375	5
1501—1600	488	751— 800	124	376— 400	8
1601—1700	408	801— 850	110	401— 425	5
1701—1800	322	851— 900	83	426— 450	5
1801—1900	281	901— 950	70	451— 475	3
1901—2000	271	951—1000	77	476— 500	1
2001—2500	857	1001—1250	245	501— 625	9
2501—3000	467	1251—1500	135	626— 750	4
3001—3500	291	1501—1750	86	751— 875	—
3501—4000	197	1751—2000	60	876—1000	1
4001—5000	244	2001—2500	66	1001—1250	2
über 5000	226	über 2500	88	über 1250	3

Über den Gesprächsverkehr der einzelnen schweizerischen Telephonnetze im Berichtsjahre gibt eine Tabelle Aufschluss, welche auf der Telegraphendirektion zur Einsicht aufliegt.

Aus derselben seien hier nur die Ergebnisse einiger der wichtigsten Netze hervorgehoben.

Dabei ist zu bemerken, dass die Kategorie der interurbanen Gespräche auch die internationalen Gespräche umfasst.

Netze	Lokalgespräche	Interurbane Gespräche	Total Gespräche
Aarau . . . . .	271,473	161,894	433,367
Baden . . . . .	181,203	133,897	315,100
Basel . . . . .	3,962,881	644,521	4,607,402
Bern . . . . .	2,387,423	758,601	3,146,024
Biel . . . . .	454,828	243,837	698,665
Chaux-de-Fonds, La . . . . .	881,697	256,345	1,138,042
Chur . . . . .	138,729	111,449	250,178
Davos . . . . .	298,693	40,194	338,887
Freiburg . . . . .	312,441	129,311	441,752
Genf . . . . .	4,757,844	340,004	5,097,848
Herisau . . . . .	140,797	114,435	255,232
Interlaken . . . . .	205,549	134,395	339,944
Lausanne . . . . .	1,989,648	425,543	2,415,191
Lugano . . . . .	287,989	89,233	377,222
Luzern . . . . .	1,173,047	416,904	1,589,951
Montreux . . . . .	523,537	202,133	725,670
Neuenburg . . . . .	574,375	222,032	796,407
St. Gallen . . . . .	1,932,836	543,259	2,476,095
St. Moritz (Engadin) . . . . .	241,235	81,422	322,657
Schaffhausen . . . . .	468,835	152,887	621,722
Solothurn . . . . .	315,495	164,259	479,754
Thun . . . . .	189,970	155,824	345,794
Vevey . . . . .	311,512	168,653	480,165
Winterthur . . . . .	462,621	290,506	753,127
Zug . . . . .	145,489	105,898	251,387
Zürich . . . . .	7,244,956	1,574,274	8,819,230

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 6. April 1908.

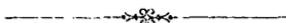
Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Brenner.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



## **Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1907.**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1908
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	18
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.04.1908
Date	
Data	
Seite	545-714
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 874

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.