

Schweizerisches Bundesblatt.

58. Jahrgang. II.

Nr. 15.

11. April 1906.

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.
Einrückungsgebühr pro 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 1905.

Post- und Eisenbahndepartement.

I. Eisenbahnwesen.

A. Allgemeines.

1. Organisation und Personal.

Im Berichtsjahre mußten zwei Kontrollingenieure, der eine wegen Übertrittes zum Militärdepartement, der andere wegen Todes, ersetzt werden.

2. Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Durch Bundesratsbeschluß vom 24. Januar 1905 wurde Art. 6 der Verordnung zum Eisenbahngesetz, vom 1. Februar 1875, welcher den Verhältnissen schon längst nicht mehr entsprach, revidiert (A. S. XXI, 5).

Ferner zeigte sich das Bedürfnis einer ergänzenden Bezeichnung der Nebenbahnen, da der Bundesratsbeschluß vom 10. August 1900 (E. A. S. XVI, 194) nur die damals im Betriebe stehenden Normalspurbahnen berücksichtigt hatte. Diese

Ergänzung wurde durch Bundesratsbeschluß vom 24. Januar 1905 (E. A. S. XXI, 41) vorgenommen.

Einer Anregung Folge gebend, welche im Ständerate anlässlich der Behandlung des Geschäftsberichtes über das Jahr 1904 gemacht worden war, haben wir unterm 17. November 1905 in Revision des Art. 4 der Verordnung betreffend die Organisation der eidgenössischen Schätzungskommissionen vom 25. Oktober 1902 beschlossen, daß das Verzeichnis der Mitglieder und Ersatzmänner dieser Kommissionen alljährlich im eidgenössischen Staatskalender zu publizieren und in Separatabzügen den Interessenten abzugeben sei (A. S. XXI, 715).

Der Ihnen mit Botschaft vom 28. November 1902 vorgelegte Entwurf zu einem Bundesbeschluß betreffend Änderung und Ergänzung des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen wurde von uns mit Schreiben vom 19. September 1905 zurückgezogen.

Zu den Vorschriften betreffend Planvorlagen für elektrische Starkstromanlagen vom 13. November 1903 wurde am 18. Dezember 1905 ein Nachtrag beschlossen (A. S. XXI, 746), enthaltend eine Ergänzung des Art. 43 im Sinne einer Vereinfachung des Verfahrens.

3. Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.

Die Liquidation der Jura-Simplon-Bahn wurde im Berichtsjahre, nachdem das Bundesgericht zwei Prozesse betreffend die Bons de jouissance und betreffend die Verrechnung der an gewisse Verwaltungsmitglieder bezahlten Abgangsschädigungen zu gunsten des Bundes entschieden hatte, derart gefördert, daß die Generalversammlung der Aktionäre am 29. November 1905 die Liquidationsrechnung genehmigen und die Liquidationskommission mit der Streichung der Firma aus dem Handelsregister beauftragen konnte. Um die Auflösung der Kommission zu erleichtern, beschlossen wir die Übernahme ihrer Vertretung durch den Bund, in der Meinung, daß dessen Interessen durch die Generaldirektion der Bundesbahnen zu wahren seien.

Dem Staatsrat des Kantons Neuenburg wurde auf dessen Anfrage geantwortet, daß der Bundesrat zu Verhandlungen über den Rückkauf der Neuenburger Jurabahn bereit sei, jedoch nur auf Grund des kommerziellen Wertes derselben.

Die Angelegenheit der Brienzerseebahn wurde von der Kommission des Nationalrates mit der Einladung an den Bundes-

rat zurückgewiesen, noch verschiedene Verhältnisse mit bezug auf die Spurweite und auf die Einführung in Interlaken zu untersuchen. Ein neuer Bericht der Generaldirektion der Bundesbahnen, in welchem sie die Normalspur wiederholt als unrationell und zu kostspielig verwarf, wurde uns am 21. November erstattet. Die Vernehmlassung der Regierung des Kantons Bern stand am Schlusse des Berichtsjahres noch aus.

Verschiedene Gesuche, welche eine Änderung der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz im Sinne einer Ausdehnung des zum Bezuge von Freikarten berechtigten Personenkreises bezweckten, wurden in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Verwaltungsrates der Bundesbahnen abschlägig beschieden.

Die Generaldirektion erlitt einen schweren Verlust durch den am 6. August 1905 erfolgten Hinschied des Herrn Julius Schmid, der mit großem Geschick und unermüdlicher Pflichttreue das kommerzielle Departement verwaltet hatte. Auf den Vorschlag des Verwaltungsrates wählten wir zum Nachfolger Herrn Hans Dinkelmann, Direktor der Emmentalbahn in Burgdorf. Derselbe trat das neue Amt am 1. Dezember 1905 an.

An Stelle des verstorbenen Herrn alt Bankdirektors Spühler wählten wir zum Mitglied des Verwaltungsrates Herrn Dr. Julius Frey, Direktor der schweizerischen Kreditanstalt in Zürich. Eine weitere Ersatzwahl wurde nötig für Herrn Landammann v. Reding-Biberegg, welcher infolge seiner Wahl zum Mitglied des Ständerates aus dem Verwaltungsrat der Bundesbahnen austrat, weil sonst die Zahl der vom Bundesrate gewählten, der Bundesversammlung angehörenden Mitglieder auf 10 gestiegen wäre (Art. 16 des Rückkaufsgesetzes vom 15. Oktober 1897). Die Ersatzwahl fiel auf Herrn Regierungsrat Dr. jur. J. Räber in Küßnacht.

Zum Nachfolger des Herrn Ständerat Dr. Calonder, welcher als Mitglied des Kreiseisenbahnrates IV demissioniert hatte, wählten wir Herrn Oberstlieutenant P. Raschein in Malix.

4. Internationale Verhältnisse.

Für die internationale Simplondelegation wurde zwischen dem Bundesrate und der italienischen Regierung ein Reglement vereinbart (A. S. XXI, 357), in welchem die Kompetenzen der Delegation und ihrer Mitglieder genau umschrieben sind. Das Reglement nimmt jährlich zwei ordentliche Sitzungen

in Aussicht, die im Laufe der Monate April und September in Bern stattfinden. Der Bundesrat wählte die sieben schweizerischen Mitglieder am 19. Mai; die italienische Regierung hatte ihre Vertretung schon im Jahre 1904 bestellt. Die erste Sitzung der Delegation fand am 4. September 1905 statt.

Die Eröffnung des Betriebes durch den Simplontunnel ist, wie wir an anderer Stelle ausführen werden, erst im laufenden Jahr zu erwarten. Auch der Abschluß der verschiedenen Übereinkommen, von welchen im letztjährigen Geschäftsberichte die Rede war, steht zum Teil noch aus. Doch hoffen wir, daß noch vor der Betriebseröffnung alle diese Verhältnisse geordnet werden können.

Der Abschluß des internationalen Übereinkommens über den Bau und Betrieb der Linie Crassier—Divonne-les-Bains steht noch aus, wird aber dadurch erleichtert werden, daß die Verwaltungen der Bundesbahnen und der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn am 20. Oktober/29. Dezember 1905 einen Vertrag abgeschlossen haben über den Betrieb des Teilstückes von Divonne-les-Bains bis zur Grenze, sowie über die Erstellung der im Bahnhof Divonne-les-Bains erforderlichen Ergänzungseinrichtungen und die gemeinsame Benützung dieses Bahnhofes. Die ganze Linie Nyon—Divonne-les-Bains ist zurzeit dem Verkehr übergeben und wird von den schweizerischen Bundesbahnen betrieben.

Auch das internationale Übereinkommen über den Anschluß der Linie Martigny-Châtelard an die Ligne de Chamonix der P. L. M. kam im Jahr 1905 noch nicht zum Abschlusse. Wahrscheinlich wird hier die Situation ähnlich derjenigen werden, in welcher wir uns mit bezug auf die Linie Nyon-Crassier befinden. Die Martigny-Châtelard-Bahn übergibt nämlich den Betrieb ihrer Linie den Bundesbahnen, welche somit bis nach Vallorescine, dem internationalen Bahnhof auf französischer Seite, fahren werden. Dies wird zum Abschluß eines Betriebsvertrages zwischen den Bundesbahnen und der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn führen, welcher dem internationalen Übereinkommen zur Grundlage dienen wird.

Am 30. März 1905 fand in Schleithelm eine Konferenz zwischen schweizerischen Vertretern und Delegierten des Großherzogtums Baden statt über den Abschluß eines Staatsvertrages betreffend die Fortsetzung der Straßenbahn Schaffhausen-Schleithelm-Oberwiesen nach Stühlingen. Den weiteren Verhandlungen vorgängig wird die Regierung des

Kantons Schaffhausen die nötigen Vorlagen und Pläne ausarbeiten lassen.

Dem uns von der deutschen Gesandtschaft in Bern vorgelegten Entwürfe zu einem Staatsvertrag über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Bonfol und Pfetterhausen konnten wir zustimmen. Die Unterzeichnung des Vertrages steht noch aus.

Am 24. September 1905 genehmigten wir den uns von den betreffenden Departementen vorgelegten Entwurf zu einer Übereinkunft mit Italien betreffend die Schifffahrt auf dem Luganer- und Langensee. Die Genehmigung der italienischen Regierung stand am Schluß des Berichtsjahres noch aus.

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

Die Vorarbeiten für die auf Mai 1906 in Aussicht genommene dritte internationale Konferenz betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen sind in vollem Gange. Die Äußerungen und Anträge der beteiligten Staaten waren jedoch bis zum Jahresende noch nicht vollständig eingelangt. Eine weitere Verzögerung des Eingangs derselben kann möglicherweise den Aufschub des Termins für die Abhaltung der Konferenz zur Folge haben.

Der Bestand der Vertragsstaaten des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr hat im Berichtsjahre keine Änderung erlitten. Über die Revisionskonferenz, welche im Juli 1905 in Bern stattfand, berichten wir unter „D. Administrative Kontrolle“.

Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport erlitt auch im abgelaufenen Jahre keinen Personalwechsel. Sein Geschäftsbericht steht, wie üblich, zur Einsichtnahme bereit.

B. Rechtliche Verhältnisse.

1. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Im Berichtsjahre sind 52 neue Konzessionsgesuche zu den 75, welche Ende 1904 noch anhängig waren, hinzugekommen. Von diesen 127 Gesuchen hat die Bundesversammlung

22 durch Zustimmung und 3 durch Abweisung erledigt, während 8 zurückgezogen wurden, so daß am Schlusse des Berichtsjahres noch 94 Gesuche unerledigt waren. Eine Anzahl derselben muß es bleiben, bis die grundsätzliche Frage der Erteilung von Eisenbahnkonzessionen, über welche wir Ihnen am 10. Dezember 1904 Bericht erstatteten, ihre Lösung gefunden hat.

Von 4 Gesuchen um Erneuerung erloschener Konzessionen wurde eines nachträglich zurückgezogen; die drei andern konnten im Berichtsjahre nicht mehr erledigt werden.

Die Bundesversammlung hat 7 Gesuchen um Konzessionsübertragungen entsprochen; in 11 Fällen wurde ferner Gesuchen um Konzessionsänderungen Folge gegeben, während ein solches Gesuch abgelehnt wurde.

Auf Grund des Bundesbeschlusses vom 23. Dezember 1904 (E. A. S. XX, 344) hat der Bundesrat drei Gesuchen um Änderung des Betriebssystems entsprochen.

Durch Bundesbeschluß wurden 5 Betriebsverträge genehmigt. Eine Verwaltung hatte im Jahr 1904 den mit einer anderen Verwaltung abgeschlossenen Vertrag gekündigt und übernahm den Betrieb ihrer Linie am 1. Januar mit eigenem Personal.

Fristverlängerungsgesuche waren im ganzen 60, wovon 21 noch vom Vorjahre her anhängig waren, zu behandeln. Durch Bundesratsbeschluß konnte in 37 Fällen entsprochen werden; ein Gesuch wurde nachträglich gegenstandslos, weil die vorgeschriebenen Vorlagen innerhalb der festgesetzten Frist noch eingereicht wurden. 6 Gesuche fanden ihre Erledigung durch Bundesbeschlüsse und 16 waren am Schlusse des Berichtsjahres noch pendent.

Infolge fruchtlosen Ablaufes der Fristen zur Einreichung der vorschriftsmäßigen Vorlagen ist nur eine Konzession erloschen, infolge Ersetzung durch neue Konzessionen deren zwei. Die Zahl der auf 1. Januar 1906 in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen betrug 135, 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.

Auf das Gesuch einer Zahnradbahn, welche seit Jahren auf einem Teil ihrer Linie das einer andern Bahn gehörende Geleise

benützt hatte, war der Bundesrat im Falle, in Anwendung des Artikels 30 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 zu verfügen, daß diese Mitbenützung, entgegen dem Willen der Geleiseeigentümerin, fortzudauern habe.

Die Rekurse der Appenzellerbahn und der Bodensee-Toggenburgbahn gegen die Beschlüsse des Bundesrates, durch welche der ersteren die Bewilligung zum Bau der Fortsetzung von Herisau nach St. Gallen verweigert und die Strecke Romanshorn-St. Gallen als Hauptbahn erklärt worden war, sind von Ihnen abgewiesen worden. Ein weiterer Rekurs, den das Initiativkomitee für eine durchgehende Wynentalbahn gegen den Bundesratsbeschluß betreffend Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes der Reinach-Münster-Bahn bei Ihnen eingereicht hatte, war am Schlusse des Berichtsjahres noch nicht erledigt.

2. Statuten und Finanzausweise.

8 Gesuchen um Genehmigung von Statuten neugegründeter Bahngesellschaften und 9 Gesuchen um Genehmigung von Statuten nachträgen konnte, teilweise mit besonderen Vorbehalten, entsprechen werden. Ferner genehmigten wir die Finanzausweise für 9 neue Bahnlinien.

3. Expropriation.

Im Bestand der eidgenössischen Schätzungskommissionen entstanden infolge von Todesfällen 6 Lücken, die teils vom Bundesgericht, teils vom Bundesrat, teils von der betreffenden Kantonsregierung durch Ersatzwahlen auszufüllen waren.

Von 22 Einsprachen gegen die Abtretungspflicht wurden 18 abgewiesen, während eine gutgeheissen werden mußte und drei durch Rückzug ihre Erledigung fanden.

Die Anwendung des außerordentlichen Verfahrens wurde in 11 Fällen bewilligt und in 1 Falle verweigert.

Von 7 Gesuchen um Besitzeinweisung im Sinne des Artikels 46 des Expropriationsgesetzes wurden zwei durch Vergleich erledigt, den übrigen 5 konnte entsprochen werden.

Die Einberufung der Schätzungskommission, die in zwei Fällen vom Expropriaten verlangt worden war, wurde in einem Falle verfügt und in einem verweigert.

4. Pfandbuch.

Nach vorausgegangener Publikation, die in keinem Falle eine Einsprache zur Folge hatte, wurden 15 Verpfändungen für einen Gesamtbetrag von Fr. 16,039,000 bewilligt. Vom Pfandbuchführer wurden mit dem Vermerke des Pfandbucheintrages versehen 21,739 Titel im Gesamtwert von Fr. 13,599,000, und mit dem Lösungszeichen 16,722 Titel im Gesamtbetrag von Fr. 10,439,700.

5. Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten.

Im Berichtsjahre wurden 2 neue Schiffkonzessionen erteilt, wovon eine zu Händen der Unternehmung Masini für den Luganersee; ferner wurde eine erloschene Konzession erneuert und wurden 5 Konzessionen geändert. Infolge Verzichts des Inhabers ist eine Konzession erloschen.

Die Verordnung betreffend Konzessionierung und Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen konnte bis zum Schlusse des Berichtsjahres nicht mehr in Kraft treten, weshalb die provisorischen Konzessionen einstweilen verlängert wurden. Neu erteilt wurden 11 Konzessionen für Automobilunternehmungen, und je eine Konzession für einen Aufzug und eine Luftseilbahn. Drei Automobilkonzessionen sind erloschen.

C. Technische Kontrolle.

Weit entfernt, durch die Verstaatlichung der Hauptbahnen eine Verminderung zu erleiden, haben im Gegenteil die Geschäfte der technischen Kontrolle in den letzten Jahren ganz bedeutend zugenommen. Es ist dies eine Folge der steten Vermehrung der der Kontrolle unterstellten Unternehmungen einerseits und der Zuweisung neuer Aufgaben durch Gesetze und Verordnungen andererseits. In letzterer Beziehung sind insbesondere zu nennen:

das Nebenbahngesetz vom 21. Dezember 1899 mit den Vollziehungsverordnungen vom 13. Mai 1902 und 9. Oktober 1903;

das Bundesgesetz betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen vom 24. Juni 1902 ;

der Bundesratsbeschluss vom 14. Oktober 1902 betreffend Kontrolle der Luftseilbahnen und anderer Transportanstalten mit Motorenbetrieb (Automobile);

das Arbeitsgesetz vom 19. Dezember 1902 mit der Vollziehungsverordnung vom 22. September 1903.

Im Fahrplanwesen haben sich die Steigerung des Verkehrs und der Verkehrsbedürfnisse, sowie die mannigfachen auf die Verstaatlichung der Bahnen gegründeten Hoffnungen und Wünsche geltend gemacht.

Ein Vergleich zwischen den Jahren 1900 und 1905 ergibt die nachstehenden Zahlen.

Es waren der Kontrolle des Eisenbahndepartements unterstellt :

	1900	1905
Eisenbahnverwaltungen	140	167
Konzessionierte Dampfschiffunternehmungen . .	17	18
Schiffunternehmungen mit Betriebsbewilligungen	74	98
Aufzüge und Automobilunternehmungen . . .	1	26
Zusammen	232	309

Die in den zweimal jährlich stattfindenden Konferenzen zu behandelnden Fahrplanbegehren beliefen sich

	1900	1905
auf	691	1264 Nummern.
Dem Entscheid des Departements wurden unterstellt	324	391 Fälle.
Auf dem Rekurswege wurden an den Bundesrat weitergezogen . .	8	19 Entscheide.

Diesen Vermehrungen entsprechend, betrugen bei der technischen Abteilung

	1900	1905
die Eingänge	12,944	15,126 Nummern,
die Ausgänge	7,334	8,774 Nummern.

Nicht inbegriffen sind in diesen Zahlen die vielen zum Teil umfangreichen Berichte, welche die Sektionen unter sich und

an die Abteilung abzugeben hatten, sowie die Arbeiten für Erlass, beziehungsweise Revision mehrerer Verordnungen und für die Vorbereitung der III. Konferenz betreffend internationale technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Mit dieser Geschäftszunahme konnte die Personalvermehrung im Rahmen der Organisation des Departements nicht Schritt halten, und es ist daher erklärlich, dass die Arbeitslast insbesondere der Oberbeamten an der Grenze des zu bewältigenden Masses angelangt ist.

Über die im Berichtsjahre behandelten Geschäfte geben die nachfolgenden Mitteilungen nähern Aufschluss.

1. Bahnanlagen und feste Einrichtungen.

a. Bahnbau.

Planvorlagen.

Die im Berichtsjahre behandelten und genehmigten Planvorlagen für neue Bahnlinien, für Ergänzungs- und Umbauten aller Art auf den im Betrieb stehenden Linien, sowie für elektrische Starkstromleitungen im Bereiche von Bahnlinien und für industrielle Anschlussgeleise verteilen sich wie folgt:

Planvorlagen	Für neue Bahnlinien	Für Ergänzungs- u. Umbauten		Anzahl der Pläne zusammen
		Bahnhöfe und Stationen	Freie Bahn	
<i>Allgemeine Baupläne und Profile:</i>				
Situationspläne	73	6	6	85
Längenprofile	34	3	3	40
Sammlung von Querprofilen	18	2	1	21
<i>Normal- und Spezialpläne:</i>				
Normalprofile für Unterbau	21	—	3	24
Erdbauten und Mauern	1	7	17	25
Tunnelbauten	3	—	6	9
Brücken und Durchlässe	143	90	177	410
Ufer- und Schutzbauten	2	—	10	12
Wegbauten, inkl. Wegübergänge	5	4	13	22
Oberbau inkl. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen	40	10	13	63
Stationen und Haltstellen	15	6	—	21
Erweiterungen und Geleiseanlagen in Stationen	5	91	—	96
Stationshochbauten inkl. Perronanlagen und Perrondächer	60	248	—	308
Stationseinrichtungen (Wasserversorgung, Beleuchtung, Kranen, Brückenwagen, Putzgruben)	5	150	—	155
Mechanische Einrichtungen für Seilbahnen, inkl. Kabel und Rollen Leitungen und Kraftstationen für elektrische Bahnen	15	—	—	15
Wärterhäuser (inkl. Brunnen), Bahnabschluß u. Bahnbewachung Signale (inkl. Telegraph und Telephon), Zentralweichenstel- lungen und Riegelungen	86	8	30	124
	9	1	101	111
Anlagen und Hochbauten für Traktionsdienst und Werkstätten	2	52	4	58
	4	50	—	54
Zusammen	511	728	384	1653
(1904)	445	628	386	1459)
Bahnkreuzungen durch elektrische Starkstromanlagen und Parallelleitungen, Anzahl Projekte (1904: 337)				261
Industrielle Verbindungsgeleise (1904: 34)				23

Neue Bahnlinien.

Während des Berichtsjahres befanden sich 29 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahr 24). Davon wurden die folgenden 15 Linien neu in Angriff genommen :

Reinach-Münster,
St. Gallen-Wattwil,
Bellinzona-Mesocco,
Aigle-Ollon-Monthey,
Morgartenplatz-Allschwil (elektrische Strassenbahnen Basel),
Spiezer Verbindungsbahn,
Gland-Begnins,
Molino nuovo-Vignola (Tramways Lugano),
Martigny-Ville-Martigny-Bourg,
Orlikon-Schwamendingen,
Muottas-Muraigl,
Engelberg Dorf-Grand Hôtel Terrasse,
Linthal-Braunwald,
Interlaken-Heimwehfluh,
Interlaken-Harder.

Die Hauptverhältnisse der 29 Baulinien ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle :

Baulinien.		Betriebs- weise.	Baulänge.	Gewöhn- licher Minimal- radius.	Maxi- malstel- gung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.	
						Zahl.	Gesamt- länge.	Zahl.	Gesamt- länge.
	I. Hauptbahnen.		km.	m.	‰		m.		m.
	Schweizerische Bundesbahnen:								
1	Brig-Iselle (Simplontunnel)	E	22,471	300	10	1	19 770	1	15
2	Uznach-Wattwil (Rickenbahn)	D	14,460	300	20	1	8 604	1	60
	II. Nebenbahnen.								
	<i>a. Normalspurige Adhäsionsbahnen.</i>								
3	Solothurn-Münster (Weissensteinbahn)	D	21,880	300	28	1	3 676	4	265
4	* Nyon-Crassier	D	5,902	300	15	—	—	—	—
5	Bern-Schwarzenburg	D	17,540	200	35	—	—	2	222
6	Reinach-Münster	D	4,947	160	37	—	—	1	15
7	St. Gallen-Wattwil (Bodensee- Toggenburg-Bahn)	D	28,800	300	18	8	4 194	18	2292
	<i>b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper.</i>								
8	Montreux-Oberland bernois:								
	*** Montbovon-Zweisimmen	E	40,179	80	40	5	736	14	582
	Übertrag		156,179	—	—	16	36 980	41	3451

Baulinien.		Betriebs- weise.	Baulänge.	Gewöhn- licher Minimal- radius.	Maxi- malstei- gung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.	
						Zahl.	Gesamt- länge.	Zahl.	Gesamt- länge.
			km.	m.	‰		m.		m.
	Übertrag	. .	156,179	—	—	16	36 980	41	3451
9	Locarno-Pontebrolla-Bignasco . . .	E	27,850	100	33	3	237	11	333
10	Bellinzona-Mesocco	E	31,450	80	60	2	54	14	472
11	Aigle-Ollon-Monthey	E	11,400	35	65	—	—	1	22
	<i>c. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Strassen.</i>								
12	Elektrische Straßenbahnen Basel:								
	* Strecke Morgartenplatz-Allschwil .	E	2,582	75	23	—	—	—	—
13	** Wynentalbahn	E	22,943	35	50	—	—	—	—
14	* Schaffhausen-Schleitheim	E	16,491	30	63	—	—	—	—
15	* Sernftalbahn	E	14,112	60	67,5	—	—	2	30
16	* Spiezer Verbindungsbahn	E	1,337	30	86,8	—	—	—	—
17	Gland-Begnins	E	3,727	40	60	—	—	—	—
18	Tramways Lugano:								
	* Strecke Molino nuovo-Vignola . . .	E	0,645	25	17,5	—	—	—	—
	Übertrag	. .	288,066	—	—	21	37 271	69	4308

Baulinien.		Betriebs- weise.	Baulänge.	Gewöhn- licher Minimal- radius.	Maxi- malstei- gung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.	
						Zahl.	Gesamt- länge.	Zahl.	Gesamt- länge.
			km.	m.	‰		m.		m.
	Übertrag	. .	288,066	—	—	21	37 271	69	4308
19	Martigny-Châtelard:								
	Strecke Martigny-Ville-Martigny-Bourg	E	1,518	35	68	—	—	—	—
20	Zürich-Örlikon-Seebach:								
	Strecke Örlikon-Schwamendingen . .	E	2,110	25	41	—	—	—	—
	<i>d. Adhäsionsbahnen mit Zahnstangen- strecken.</i>								
21	Martigny-Châtelard	E	19,119	{ 60 u. 80	{ 70 u. 200	18	2 007	9	303
	<i>e. Reine Zahnradbahnen.</i>								
22	Jungfraubahn:								
	* Eigerwand-Eismeer	E	1,296	100	250	1	1 296	—	—
23	* Brunnen-Morschach	E	2,047	80	170	1	292	1	56
	<i>f. Seilbahnen.</i>								
24	Locarno-Madonna del Sasso . . .	E	0,807	150	300	1	74	2	161
	Übertrag	. .	314,968	—	—	42	40 940	81	4828

Baulinien.		Betriebs- weise.	Baulänge.	Gewöhn- licher Minimal- radius.	Maxi- malstel- lung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.	
						Zahl.	Gesamt- länge.	Zahl.	Gesamt- länge.
	Übertrag	. .	km. 314,958	m. —	‰ —	42	m. 40 940	81	m. 4828
25	Muottas-Muraigl bei Samaden . .	E	2,062	¹ 300	538	—	—	—	—
26	*Engelberg Dorf-Grand Hôtel Terrasse	E	0,186	¹	372	—	—	—	—
27	Linthal-Braunwald	E	1,170	200	640	1	145	1	47
28	Interlaken-Heimwehfluh	E	0,170	250	590	1	15	—	—
29	Interlaken-Harder	E	1,250	300	640	1	181	2	297
	Total	. .	319,746	—	—	45	41 281	84	5172

Zeichenerklärung.

D = Dampfbetrieb.

E = Elektrischer Betrieb.

* 1905 eröffnet.

** 1904 teilweise eröffnet.

*** 1903 und früher eröffnet.

¹ Radius in den Ausweichungen.

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

Ramsei-Sumiswald-Huttwil,
 St. Moritz-Campocologno (Berninabahn),
 Zuger Berg- und Strassenbahn :
 Strassenbahn Zug-Schöneegg,
 Seilbahn Schöneegg-Zugerberg,
 Lugano-Tesserete,
 Monthey-Champéry,
 Tramways lausannois :
 Strecke Bahnhof S. B. B.-Chauderon,
 Gornergratbahn :

Verlängerung der Linie mit Verlegung der obern Endstation.

Die im Bau begriffenen Linien geben uns zu folgenden Bemerkungen Anlass :

Simplondurchstich. Die mit der Leitung der Bauarbeiten betraute Kreisdirektion I der S. B. B. hat auch im Jahr 1905 die üblichen Berichte über den Gang der Arbeiten regelmässig eingereicht, und diese sind wie bisher der Regierung von Italien, den subventionierenden Kantonen und andern Interessenten mitgeteilt worden.

Projektstudien. Das Departement hat den vorgelegten Projekten über die elektrische Beleuchtung des Bahnhofes Brig und die Signaleinrichtungen in diesem Bahnhof und im Tunnel die Genehmigung erteilt, ebenso den Vorlagen über Legung der Telegraphen- und Telephonkabel für die Signale und die Beleuchtung des Tunnels sowie über verschiedene kleinere Nebengebäude. Geprüft wurden ferner die Entwürfe für die mit der italienischen Regierung abzuschliessenden Spezialverträge über den Post-, Zoll-, Telegraphen- und Polizeidienst, sowie für die Sanitäts- und Veterinärpolizei, und die Verträge zwischen den S. B. B. und der Verwaltung der italienischen Staatsbahnen betreffend den Betrieb der Linie Iselle-Domodossola und den internationalen Bahnhof Domodossola.

Die Projekte für die Bahnhofanlage Domodossola wurden endgültig gutgeheissen. Am 27. Juni fand eine Besichtigung der dortigen Bahnhofarbeiten durch Abgeordnete der Post- und Zollverwaltung und der schweizerischen Bundesbahnen mit Delegierten der italienischen Verwaltungen statt, wobei eine Einigung über die definitive Verteilung der für jeden Dienst bestimmten Lokale erzielt wurde.

Über die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Brig-Iselle berichten wir an anderer Stelle (Seite 618 und 619).

Bau. Am 24. Februar, morgens 7 Uhr 20 Minuten, traf der Stollen der Südseite mit demjenigen der Nordseite, wo die Arbeiten seit dem 18. Mai 1904 unterbrochen waren, zusammen.

Der Durchschlag erfolgte unter sehr günstigen Verhältnissen sowohl in bezug auf die Richtung als die Höhe.

Eine am 14., 15. und 16. August vorgenommene definitive Verifikation des Traces ergab an der Durchschlagsstelle folgende Differenzen zwischen der nördlichen und südlichen Tunnelaxe :

in der Richtung . . .	202 mm.
in der Höhe . . .	87 "
in der Länge . . .	790 "

Dieses Ergebnis gereicht dem Herrn Prof. Rosenmund, welchem die Tunnelunternehmung die Triangulation für die Bestimmung der Tunnelaxe und die Verifikation der letztern während des Durchstichs übertragen hatte, zur grössten Ehre.

Seit dem Durchschlag sind die weitem Arbeiten auf der Nord- und Südseite ohne Unterbrechung bis zur gänzlichen Vollendung fortgeführt worden.

Der letzte Ring des Tunnels I wurde am 18. Oktober geschlossen, und seit dieser Zeit bestanden die Arbeiten im Tunnel I und im Parallelstollen in Verkleidungen, Konsolidierungen und Beendigung des Kanals, welche Arbeiten bis Ende Dezember fertiggestellt wurden.

Am 31. Dezember 1905 blieben vor der Betriebseröffnung noch folgende Arbeiten auszuführen :

Vorschotterung auf einer Strecke von 240 m. vor dem Südportal ;

Legung des Geleises und Einbringen der zweiten Schotterung von km. 10,₁₄₀ bis Station Iselle, d. h. auf eine Länge von 9910 m. ;

Legung der elektrischen Kabel für den Telegraphendienst, die Signale, die Beleuchtung etc. vom nördlichen Tunnelportal bis zur Station Iselle ;

Erstellung der Signale und der Bedienungsapparate auf der Ausweichstation in der Tunnelmitte ;

endlich die Ausrüstung der Linie Brig-Iselle für den elektrischen Betrieb.

Die Durchschnittszahl der beim Tunnelbau beschäftigten Arbeiter betrug pro Tag :

	Brig	Iselle	Total
Im Januar 1905			
a. außerhalb des Tunnels	210	428	638
b. im Tunnel	419	1335	1754
Zusammen	629	1763	2392
Im Dezember 1905			
a. außerhalb des Tunnels	112	257	369
b. im Tunnel	279	771	1050
Zusammen	391	1028	1419

Die Gesamtbauausgaben für die Strecke Brig-Iselle belaufen sich Ende 1905 auf Fr. 66,355,769. 54.

Die Medaille zur Erinnerung an den Durchstich des Simplon wurde vom 2. April ab verteilt, an welchem Tage von der Tunnelunternehmung eine Durchschlagsfeier veranstaltet worden war. Der Bundesrat hatte 2 goldene, 170 silberne und 230 bronzene Medaillen übernommen. Von den goldenen wurde die eine S. M. dem König von Italien überreicht, die andere im schweizerischen Landesmuseum niedergelegt.

Die übrigen Medaillen wurden vom Bundesrat den Mitgliedern der eidgenössischen Räte, sowie denjenigen italienischen und schweizerischen Staatsbeamten gewidmet, die sich mit den Angelegenheiten des Simplon befasst hatten. Die Bundesbahnen hatten die Verteilung der Medaille an die schweizerischen und italienischen Bahnbeamten übernommen, während die Bauunternehmung ihre Mitarbeiter und Arbeiter bedachte.

Die Bauunternehmer haben sich auch im Berichtsjahr das Wohl ihrer Arbeiter angelegen sein lassen, und dank ihrer daherigen Fürsorge waren die Gesundheitsverhältnisse andauernd vorzüglich.

Ein nach dem Tunneldurchschlag ausgebrochener Streik der Arbeiter auf der Südseite wurde durch ein von beiden Parteien gemeinsam bestelltes Schiedsgericht, bestehend aus dem eidgenössischen Inspektor des Simplon und dem Oberinspektor der italienischen Bahnen, beigelegt.

Die durch die Postbureaux in Brig und Naters von den italienischen Arbeitern in ihre Heimat geschickten Ersparnisse beliefen sich per Monat auf zirka Fr. 15,000 in 350 Sendungen.

Auf der Rickenbahn nahmen die Arbeiten im 8604 m. langen Rickentunnel ihren ungestörten Fortgang. Wie im Vorjahr, wurde der Stollenvortrieb auf beiden Seiten ausschliesslich von Hand bewerkstelligt. Das durchfahrene Gestein besteht aus harten und weichen Mergeln und Sandstein. Der Tagesfortschritt im Richtstollen erreichte im Juli sein Maximum mit 7,8 m. auf der Südseite und 7,1 m. auf der Nordseite. In bezug auf den Wasserzudrang sind die Verhältnisse ausserordentlich günstig geblieben. Auf der Südseite betrug der grösste Wasseranfluss im September 27 Sekundenliter, und auf der Nordseite ist das durch Pumpen aus dem abwärts geneigten Tunnel zu fördernde Wassermanquantum im Laufe des Jahres von 0,6 auf 1,8 Sekundenliter gestiegen. Die Arbeit vor Ort musste hier ein einziges Mal für einige Tage eingestellt werden, als am 28. August bei Punkt 2608 m. vom Nordportal eine starke Quelle angebohrt wurde, deren Ergiebigkeit jedoch rasch abnahm. Die Lufttemperatur vor Ort ist über 23,4 C. gestiegen.

Der Stand der Tunnelarbeiten auf 31. Dezember 1905 ergibt sich aus folgender Tabelle :

	Südseite	Nordseite	Total
	m.	m.	m.
Sohlstollen	2284	3014	5298
Firststollen	2027	1110	3137
Vollausbruch	1901	1060	2961
Widerlager	1865	1034	2899
Gewölbe	1841	1014	2855
Sohlengewölbe	72	—	72

Nach dieser Zusammenstellung sind Tunnelausweitung und Mauerwerk auf der Nordseite gegenüber dem Richtstollenvortrieb noch stark im Rückstand.

Die Zahl der beim Tunnelbau beschäftigten Arbeiter erreichte im Oktober ihr Maximum; sie betrug :

	Südseite	Nordseite	Total
a. außerhalb des Tunnels	244	199	443
b. im Tunnel	310	332	642
Zusammen	554	531	1085

Ausserhalb des Tunnels sind die Unterbauarbeiten auf der Strecke vom Südportal bis zu km. 3 in Ausführung begriffen; ebenso das Aufnahmgebäude der Station Kaltbrunn.

Auf der Solothurn-Münsterbahn (Weissensteinbahn) wurde der Bau des 3676 m. langen Weissensteintunnels eifrig fortgesetzt. Die von Süden her betriebenen Bohrarbeiten erlitten durch Wasserzudrang zeitweilig Verzögerungen, so dass der Stollendurchschlag voraussichtlich nicht schon im Juni, wie im Bauprogramm vorgesehen, sondern erst im November 1906 erfolgen wird.

Am Ende des Berichtsjahres war der Stand der Tunnelarbeiten folgender:

	Südseite	Nordseite
	m.	m.
Sohlstollen	2300	170
Vollausbruch	1500	
Widerlager	820	
Gewölbe	780	
Nicht verkleideter fertiger Tunnel . . .	427	

Für die bei der Genehmigung des allgemeinen Bauprojekts unerledigt gebliebene Strecke vor und nach der Station Crémines-Grandval (km. 17—19) wurde im September ein neues Projekt genehmigt, worauf die Unterbauarbeiten zwischen den Stationen Gänsbrunnen und Crémines in Angriff genommen wurden. Im gleichen Monat erfolgte die Genehmigung einer Projektvariante für die Südrampe von km. 0,5 beim Bahnhof Alt-Solothurn bis km. 7,870 oberhalb der Station Lommiswil. Diese von der Stadt Solothurn gewünschte Projektänderung bezweckt eine Verbesserung der Tracéverhältnisse in der Nähe der Stadt und erleichtert zudem den Anschluss der Linie an den Bahnhof Alt-Solothurn und eine spätere Erweiterung dieses Bahnhofes. Aus der gestreckteren Linienführung ergibt sich eine Verminderung der Baulänge um 323 m.; dafür ist die Maximalsteigung von 25 auf 28 ‰ erhöht worden. Durch den bei km. 3 zu erstellenden 142 m. langen Geisslochviadukt entstehen beträchtliche Mehrkosten, die von der Stadt Solothurn übernommen werden.

Über den Anschluss der Linie an die Stationen Alt-Solothurn und Münster der Bundesbahnen sind noch Vorlagen zu gewärtigen.

Von der normalspurigen Nebenbahn Bern-Schwarzenburg, die seit dem 2. September 1904 auf der Endstrecke oberhalb der Schwarzwasserbrücke in Ausführung begriffen ist, wurde das allgemeine Bauprojekt der Anfangsstrecke

genehmigt: am 26. April für die Strecke Liebefeld-Schwarzwasserbrücke (km. 1,₃—11,₁) mit der neben der bestehenden Schwarzwasserstrassenbrücke zu erstellenden eisernen Bahnbrücke von 3 Öffnungen und 172 m. Gesamtweite, und am 27. Dezember für die Strecke Fischermätteli-Liebefeld, nachdem die eidgenössischen Räte die Verlegung des Anfangspunktes der Bahn von der Gürbetalstation Weissenbühl nach dem Fischermätteli (km. 3,₄₂₅ der Gürbetalbahn, zwischen Ausserholligen und Weissenbühl) durch Änderung der Konzession grundsätzlich bewilligt hatten. Im Fischermätteli soll nun eine vollständige Anschlussstation erstellt werden, und die Züge der Bern-Schwarzenburg Bahn werden zwischen dieser Station und dem Bahnhof Bern vereinigt mit denjenigen der Gürbetalbahn verkehren.

Nach dem derzeitigen Stand der Bauarbeiten, die namentlich auf der Strecke unterhalb der Schwarzwasserbrücke noch wenig vorgeschritten sind, wird die Betriebseröffnung voraussichtlich erst im Frühjahr 1907 stattfinden können.

Auf der normalspurigen Nebenbahn Reinach-Münster wurden die Bauarbeiten nach Genehmigung der allgemeinen Bauvorlagen am 31. August bei Münster in Angriff genommen. Die Inbetriebsetzung der Bahn ist auf den 1. Oktober 1906 in Aussicht genommen.

Von der normalspurigen Nebenbahn St. Gallen-Wattwil beziehungsweise Lichtensteig (Teilstück der Bodensee-Toggenburg-Bahn) gelangte am 6. September das allgemeine Bauprojekt der Endstrecke, von der Station Brunnadern bis zum Anschluss an die Toggenburgerlinie in Lichtensteig (km. 24,₅₇₀—29,₄₇₂), zur Vorlage. Es handelte sich darum, den auf dieser Strecke gelegenen 3450 m. langen Wasserfluchtunnel, der eine längere Bauzeit erfordert, so bald als möglich in Angriff nehmen zu können. Um dies zu ermöglichen, genehmigten wir am 14. Dezember das vorgelegte Teilprojekt, jedoch mit Ausschluss der Strecke von km. 28,₉ bis zur Einmündung in die Toggenburgerlinie. Dabei wurde über die definitive Gestaltung dieser Anschlussstrecke, die Anlage einer Gemeinschaftsstation in Lichtensteig und die Mitbenützung oder den zweispurigen Ausbau der Strecke Lichtensteig-Wattwil eine Verständigung zwischen der Bahnverwaltung und den Bundesbahnen vorbehalten.

Die Erdarbeiten haben bei Lichtensteig am 27. Dezember begonnen.

Auf der schon im letztjährigen Bericht erwähnten elektrischen Schmalspurbahn Locarno-Pontebrolla-Bignasco konnten die Unterbauarbeiten erst im Frühjahr in Angriff genommen werden. Die Erdarbeiten wurden wesentlich gefördert, und von den zahlreichen Kunstbauten sind die meisten zurzeit ganz oder nahezu vollendet. Mit der Montierung der eisernen Brücken kann demnächst begonnen werden. Immerhin wird es kaum möglich sein, die Linie vor dem Frühjahr 1907 zu eröffnen.

Von der neu hinzugekommenen elektrischen Schmalspurbahn Bellinzona-Mesocco wurden die allgemeinen Bauvorlagen am 14. Februar und 5. Juni genehmigt. Dabei bewilligten wir die von der Bahnverwaltung in Aussicht genommene Verwendung einer Betriebsspannung von 1500 Volt (Gleichstrom) unter den vom Eisenbahndepartement bei den bezüglichen Vorverhandlungen aufgestellten Bedingungen.

Die Erdarbeiten sind zwischen Castione und Mesocco grösstenteils ausgeführt und die wichtigsten Kunstbauten vollendet, so dass demnächst mit der Legung des Geleises begonnen werden kann. Die untere Strecke Bellinzona-Lothallo dürfte schon im nächsten Sommer betriebsbereit werden.

Auf der ebenfalls neu hinzugekommenen elektrischen Schmalspurbahn Aigle-Ollon-Monthey, die im Mai begonnen wurde, sind die Arbeiten so weit vorgeschritten, dass die Betriebseröffnung voraussichtlich im Laufe des Jahres 1906 wird stattfinden können.

Die im Berichtsjahre ausgeführten, beziehungsweise in Angriff genommenen Strassenbahnlinien sind wiederum ausschliesslich meterspurige elektrische Bahnen mit oberirdischer Stromzuführung. Den Angaben, die hinsichtlich dieser Linien in der Tabelle der Baulinien, sowie im nachstehenden Verzeichnis der Betriebseröffnungen enthalten sind, haben wir nur folgendes hinzuzufügen:

Von der im Frühjahr 1904 teilweise eröffneten Wynentalbahn wurde das allgemeine Bauprojekt der Anfangsstrecke von Aarau Bahnhof S. B. B. bis Aarau (Gais) zur Genehmigung vorgelegt, nachdem die auf dieser Strecke gelegene Unterführung der Buchserstrasse von den Bundesbahnen erstellt worden war. Die Erledigung dieser Vorlagen, wobei die vorzeitige Ausführung der Bauarbeiten gerügt werden musste, fällt ins laufende Jahr.

Unerledigt ist dagegen noch die Frage des Anschlusses der Wynentalbahn an die Seetalbahn.

Um die Einführung der Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim in die Stadt Schaffhausen zu ermöglichen, wurde die städtische Strassenbahn Schaffhausen auf der Anschlussstrecke für den Verkehr der breiteren Wagen der neuen Bahn entsprechend umgebaut.

Die seit dem Jahre 1902 in Ausführung begriffene elektrische Schmalspurbahn Martigny-Châteldard mit Zahnstangenstrecke zwischen Vernayaz und Salvan geht ihrer Vollendung entgegen. Voraussichtlich wird sie im Sommer dieses Jahres eröffnet werden können.

Die Seilbahn Locarno-Madonna del Sasso, deren Bau im Vorjahr begonnen hat, wurde nahezu fertig erstellt.

Neu in Angriff genommen wurden sodann die meterspurigen Seilbahnen Muottas-Muraigl bei Samaden, Engelberg-Dorf-Grand Hôtel Terrasse (eröffnet am 30. August), Linthal-Braunwald, Interlaken-Heimwehfluh und Interlaken-Harder, alles einspurige Linien mit automatischer Ausweichung und elektrischem Antrieb. Auf den drei letztgenannten Linien haben die Bauarbeiten im Oktober begonnen, während die Muottas-Muraigl-Bahn seit dem 22. Mai in Ausführung begriffen ist.

* * *

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

	Eröffnungsdatum.
1. Nyon-Crassier	1. Mai.
2. Basler Straßenbahnen: Strecke Morgartenplatz-Allschwil	1. Juli.
3. Montreux-Oberland bernois: Gstaad-Zweisimmen	6. Juli.
4. Jungfraubahn: Eigerwand-Eismeer	25. Juli.
5. Brunnen-Morschach	1. August.
6. Spiezer Verbindungsbahn	2. August.
7. Sernftalbahn	7. August.
8. Schaffhausen-Schleitheim	8. August.
9. Engelberg Dorf-Grand Hôtel Terrasse	30. August.
10. Tramways Lugano: Molino nuovo-Vignola	1. November

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt rund 61 km.

Bahnhöfe und Stationen.

Bahnhof Zürich. Die in den letzten Geschäftsberichten erwähnte Umarbeitung der Projektvorlage der ehemaligen Nordostbahn, vom 14. August 1900, für eine neue Werkstättenanlage zwischen Zürich und Altstetten, ist zum Abschluss gelangt.

Das neue Projekt mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 5,400,000 wurde uns von der Generaldirektion der Bundesbahnen am 4. Juli zur Genehmigung vorgelegt. Diese konnte jedoch bis jetzt nicht erfolgen, da die Rückäusserung der Generaldirektion auf die eine Reihe von Begehren enthaltende Vernehmlassung der Zürcher Regierung vom 26. Oktober noch aussteht.

In bezug auf den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet Zürich ist die Lage auch im Berichtsjahre unverändert geblieben.

Bahnhof Basel S. B. B. Das neue Aufnahmsgebäude ist im Rohbau vollendet bis an die Erstellung der Eisenkonstruktionen für die Überdachung des Vestibüls, der Wartsäle und Restaurationen S. B. B., der schweizerischen und deutschen Zollräume und der Wartsäle der Elsass-Lothringen-Bahn. Von dem Dienstgebäude auf der Ostseite des Aufnahmsgebäudes wurde der Keller erstellt, und das Eilgutgebäude der Elsass-Lothringen-Bahn ist bis auf Rampenhöhe aufgeführt.

Die Tieferlegung der Verbindungsbahn und der Haupteinfahrtslinien von Pratteln her wurde in Angriff genommen und für das äusserste nördliche Geleise durchgeführt.

Badischer Bahnhof Basel. Der neue Güterbahnhof wurde vollendet und am 18. Dezember dem Betrieb übergeben, nachdem der Rangierbahnhof einige provisorische Erweiterungen erfahren hatte.

Die Ausführungspläne für den neuen Rangier- und den neuen Personenbahnhof sind dagegen immer noch ausstehend.

Bahnhof Bern. Die von der Generaldirektion auf das Frühjahr 1904 in Aussicht gestellte Einreichung der Erweiterungs- und Umbauprojekte hat sich bis zum 19. Januar

1906 verzögert. Das vorgelegte Projekt ist auf Fr. 8,565,000 veranschlagt und umfasst die Erstellung eines Güter- und Rangierbahnhofes in Weiermannshaus, die Anlage eines Lokomotivdepots im Aebigut, die Umgestaltung des bestehenden Rangier- und Güterbahnhofes in der Vilette zu einem Abstellbahnhof und verschiedene Änderungen im Personenbahnhof und an den Anlagen in der Schützenmatte. Die Erweiterung der Anlagen auf dem Wilerfeld, eventuell in Verbindung mit der Erstellung einer Personenhaltstelle, soll nach dem Vorschlage der Bundesbahnen erst nach Durchführung der vorliegenden Projekte, wofür mindestens 6 Jahre in Aussicht genommen sind, an die Hand genommen werden.

B a h n h o f T h u n. Wie wir schon im letztjährigen Bericht erwähnt haben, wurde das gesamte, den Umbau des Bahnhofes Thun betreffende Aktenmaterial am 19. Januar bei den beteiligten Transportanstalten (Thunerseebahn, Gürbetalbahn, Burgdorf-Thun-Bahn und Dampfschiffgesellschaft) in Zirkulation gesetzt mit der Einladung an diese Verwaltungen, innert angemessener Frist ihre bezügliche Ansichtsäusserung und, spätestens auf den Zeitpunkt einer abzuhaltenden Konferenz, auch verbindliche Erklärungen über die von ihnen für das eine oder andere der in Frage stehenden Bahnhofumbauprojekte anzubietenden Subventionen bekannt zu geben. Mit bezug auf die von der Gemeinde Thun in Aussicht gestellte Subvention erging eine gleichartige Einladung an die Kantonsregierung. Die betreffenden Vernehmlassungen und Erklärungen sind im Laufe des Jahres beim Eisenbahndepartement eingelangt. Sämtliche Eingaben sprechen sich im allgemeinen zu gunsten der jüngsten Projektvariante Auer (Projekt für einen Zentralbahnhof mit Schifffahrtskanal) aus, während die Generaldirektion nach ihrer Replik vom 8. Mai auf die Vernehmlassung der Kantonsregierung vom 14. Dezember 1904 aus technischen und finanziellen Gründen auf ihrem Projekt vom 31. Juli 1903 für eine Erweiterung des Bahnhofes auf dem jetzigen Platze beharrt.

Die Weiterbehandlung der Angelegenheit fällt ins laufende Jahr.

B a h n h o f B i e l. Nach unserem vorjährigen Bericht hatte die Regierung des Kantons Bern das Vorprojekt der Bundesbahnen vom 13. Oktober 1903 für eine Erweiterung des Bahnhofes Biel mit Überführung der Nidau- und der Madretschstrasse als unannehmbar erklärt. Die betreffende Vernehm-

lassung vom 19. Oktober 1904 wurde am 13. Januar der Generaldirektion mit der Einladung zugestellt, behufs Vergleichung ihres Projektes mit dem der Konferenz vom 5. Februar 1902 zu Grunde liegenden und von der Kantonsregierung endgültig befürworteten Bahnhöferweiterungsprojekt mit Hebung des Bahnhofplanums und Unterführung der genannten Strassen auch für diese letztere Lösung eine Projektskizze einzureichen. Die gewünschte, am 4. April eingelangte Vorlage war von Kostenberechnungen begleitet, wonach der Niveaubahnhof auf Fr. 15,200,000, der Hochbahnhof auf Fr. 16,500,000, bezw. unter Berücksichtigung eines Provisoriums für den Personenbahnhof auf Fr. 16,850,000 zu stehen käme. Um diese hohen Kosten möglichst zu vermindern, lud das Departement die Generaldirektion am 13. Dezember ein, neue Studien im Sinne der Vereinfachung der Projekte für beide Lösungen zu machen und, der definitiven Vorlage vorgängig, zwei neue, auf gleicher Grundlage ausgearbeitete Skizzen samt Kostenvoranschlägen einzureichen.

Bahnhof Neuenburg. Die Erweiterungsbauten nach dem am 31. August 1901 genehmigten Gesamtprojekt wurden fortgesetzt. In der Hauptsache sind 2 Dienstgebäude erstellt worden. Über die Projektstudien der Bundesbahnen, vom 30. März 1904, für die Perronanlagen und deren unterirdische Zugänge, sowie für die eventuelle Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in Verbindung mit einer Tieferlegung des Bahnhofvorplatzes hat sich die Kantonsregierung infolge weiterer direkter Verhandlungen mit der Bahnverwaltung noch nicht geäußert.

Bahnhof La Chaux-de-Fonds. Der Umbau dieses Bahnhofes wurde programmgemäss nach fünfjähriger Bauzeit vollendet.

Bahnhof Locle. Die schon im Vorjahre erwarteten neuen Studien für die Erweiterung des Bahnhofes im Sinn einer vollständigen räumlichen Trennung des Personen- und des Güterbahnhofes nach Vorschlag unserer technischen Organe sind im Berichtsjahre weitergeführt, aber noch nicht eingereicht worden.

Bahnhof Lausanne. Nach der am 1. Februar erfolgten Genehmigung des Projektes für den mittleren Teil des Bahnhofes, zwischen den Depotanlagen und der Ouchy-Strasse,

wurden die in diesem Bahnhofteil gelegenen Hochbauten, soweit die bezüglichlichen Detailvorlagen erledigt werden konnten, in Angriff genommen und eifrig gefördert. Die Geleiseerweiterungen nahmen ihren Fortgang, und am 5. Dezember wurde dem Projekt für die zentrale Stellung und Verriegelung der Weichen und Signale die Genehmigung erteilt. Über die bei der Genehmigung vom 1. Februar unerledigt gebliebenen Objekte: Aufnahmsgebäude, Postgebäude, Dienstgebäude, Perronanlagen und unterirdische Verbindungen zwischen denselben, sowie über die Depotanlagen im westlichen Bahnhofteil dürften definitive Vorlagen demnächst zu erwarten sein.

Bahnhof St. Gallen. Die im letztjährigen Bericht erwähnte Vorlage für eine Fussgängerunterführung bei dem zu beseitigenden Waisenhausübergang konnte am 28. Juni genehmigt werden. Am 30. Juni gelangte sodann das Gesamtprojekt für den Umbau des Personenbahnhofes zur Vorlage. Die Kosten dieses Umbaues, der gegenüber dem Projekt der Vereinigten Schweizerbahnen vom Oktober 1899 wesentliche Änderungen aufweist, sind zu Fr. 8,950,000 veranschlagt, wovon bis Ende Juni Fr. 4,000,000 verausgabt waren. Die Spezialvorlagen für das neue Aufnahms- und Verwaltungsgebäude und für den Umbau des bestehenden Aufnahmsgebäudes in ein Dienstgebäude folgten am 26. Juli und 28. August. Seither haben sich sämtliche Beteiligten (städtische und kantonale Behörden, Appenzeller Strassenbahn, Strassenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen, Bodensee-Toggenburg-Bahn und Oberpostdirektion) über das Umbauprojekt ausgesprochen, und die betreffenden Vernehmlassungen wurden am 28. November der Generaldirektion zur befürderlichen Rückäusserung zugestellt. Vorher hatte zwischen dem Eisenbahndepartement und der Generaldirektion eine Besprechung stattgefunden, wobei die Generaldirektion eingeladen wurde, noch die Anlage eines Schmalspurbahnhofes und eines Postdienstgebäudes beim Springbrunnenplatz, auf der Ostseite des bestehenden Aufnahmsgebäudes, zu studieren. Die hierüber eingereichte Skizze ging am 19. Dezember an die Kantonsregierung zur Vernehmlassung. Nach Eintreffen der noch ausstehenden Antworten gedenkt das Eisenbahndepartement, zur Abklärung der schwebenden Streitfragen eine Konferenz sämtlicher Interessenten abzuhalten.

Bahnhof Örlikon und Verbindungsgeleise Örlikon-Seebach. Die Ausführung des am

24. Mai 1904 genehmigten Bahnhofserweiterungsprojektes hat, nach Erledigung der im letztjährigen Bericht erwähnten Rekurse, im Sommer begonnen. Die Erdarbeiten für den Verladeplatz und die neue Güteranlage sind schon weit vorgeschritten, ferner wurde an der Unterführung der Zürcherstrasse gearbeitet.

Bahnhof Bulle. Das im Geschäftsbericht pro 1904 erwähnte reduzierte Bauprogramm der beiden beteiligten Bahnverwaltungen gelangte unterm 11. Mai zur Vorlage

Die Verhandlungen über dieses Projekt sind gegenwärtig dem Abschluss nahe.

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

Renens, Vevey (Personenbahnhof), St. Maurice, Sion, Yverdon, Serrières, Vallorbe, Chexbres, Laufen, Langnau, Schönenwerd, Richterswil, Uetikon, Arbon, Romanshorn.

Ausbau auf zweite Spur.

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

1. Bötzbahn:	Eröffnungsdatum.
a. Effingen-Frick	5. April.
b. Brugg-Schinznach-Dorf	30. April.
c. Schinznach-Dorf-Effingen	1. September.
2. Croy-Grands Bois (km. 33,7—40,670)	1. Mai.
3. Grandvaux-Chexbres	1. Oktober.
4. Frauenfeld-Müllheim	1. Oktober.

Mit der Eröffnung der Strecke Schinznach-Dorf-Effingen war die ganze Bötzbahnlinie (Brugg-Stein) zweispurig ausgebaut. Die amtliche Kollaudation der Doppelspur der ganzen Linie fand am 16. November statt.

Fortgesetzt oder neu in Angriff genommen wurde der Ausbau auf zweite Spur der Strecken Daillens-Croy und Grands Bois-Vallorbe, Oron-Vauderens, Aigle-Les Paluds (St. Maurice), Oberwinterthur-Frauenfeld und Müllheim-Romanshorn.

Auf der Strecke Daillens-Arnex, deren allgemeines Bauprojekt noch in Behandlung ist, wurde einstweilen die Rekonstruktion zweier Tunnel ausgeführt.

Die Strecke Oberwinterthur-Frauenfeld ist nahezu vollendet, mit Ausnahme der Strecke von km. 32,⁷⁵⁰ bis km. 34,⁰⁵⁰ zwischen Wiesendangen und Islikon, wo die lange umstrittene Station Attikon erstellt werden soll. Die Bauarbeiten konnten hier erst beginnen, nachdem wir den Rekurs der Bundesbahnen in Sachen der genannten Station abgewiesen hatten, worauf das definitive Stationsprojekt genehmigt wurde.

In Behandlung ist endlich das zur Genehmigung eingereichte Projekt für die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Aarburg-Sursee. Dieses Projekt hat zu zahlreichen Begehren der Lokalbehörden Anlass gegeben. Die Bauausführung wird deshalb noch nicht so bald begonnen werden können.

Grenz- und Katasterpläne

sind im Berichtsjahr für folgende neu erstellte Bahnlinien eingereicht und geprüft worden: Vevey-Chexbres, Murten-Ins, Aigle-Leysin, Reichenau-Ilanz, Gais-Appenzell, St. Léger-Châtel St. Denis, Jungfraubahn, Schaffhausen-Schleitheim und Teilstrecken der Saignelégier-Glovelier-Bahn und der Montreux-Berner Oberland-Bahn, mit zusammen zirka 116 km. An die vielen säumigen Bahnverwaltungen wurden Mahnungen erlassen.

Einführung des elektrischen Betriebes.

Die schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb, die bisher aus den im Geschäftsbericht 1903 (Bundesbl. 1904, II, 426) aufgeführten 10 Mitgliedern bestand, hat im Laufe des Berichtsjahres durch den Beitritt folgender Firmen wertvollen Zuwachs erhalten:

1. Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur;
2. Bank für elektrische Unternehmungen in Zürich;
3. Gesellschaft für elektrische Industrie in Basel;
4. Rhätische Bahn in Chur;
5. Société franco-suisse pour l'industrie électrique, Genève;
6. Verband schweizerischer Sekundärbahnen;
7. Kraftübertragungswerke Rheinfelden;
8. A.-G. Motor in Baden;
9. A.-G. Elektrizitätswerk Wangen a. d. Aare.

Über die Arbeiten der Kommission entnehmen wir einem Bericht ihres Generalsekretärs :

„In der I. Subkommission wurden zunächst insbesondere die Grundlagen für die Kraftbedarfsberechnungen, die Zugsgewichte, Geschwindigkeiten, Beschleunigungen, Traktionskoeffizient u. s. w. und die Art der Berechnung unter Benützung der Statistiken und anderer Aufzeichnungen der Bahnen festgestellt. An Hand dieser Grundlagen wurden dann die langwierigen Kraftbedarfsberechnungen durch den Ingenieur Herrn Thormann und sein Bureau ausgeführt. Die umfangreiche Arbeit wurde im 1. Teil im März, im 2. Teil im Juni 1905 vollendet und im Juli von der Kommission bereinigt.

„Für die Subkommission III setzt auf Kosten des eidgenössischen Departements des Innern Herr Dr. Epper, Leiter des hydrometrischen Bureaus, die schon früher begonnene Zusammenstellung über die schweizerischen Wasserkräfte fort, nach einer für diesen Zweck passenden speziellen Seite hin.

„Die Gegenüberhaltung dieser Zusammenstellung mit der erwähnten Arbeit über den Kraftbedarf hat bereits wertvolle Resultate gezeitigt sowohl betreffend die Wasserkräfte, als auch betreffend Betriebsarten, und insbesondere die Beruhigung gebracht, dass wir genügend Wasserkräfte zur Verfügung hätten ; einer Verschleuderung passender Wasserkräfte sollte allerdings vorgebeugt werden.

„Studien über die elektrische Kraftverteilung von den Wasserwerken aus wurden Herrn Dr. Blattner übertragen.

„In der II. Subkommission wurde zunächst bestimmt, welche elektrisch betriebenen Bahnlinien mit Rücksicht auf den zu erwartenden Wert der Resultate einerseits und auf Zeit- und Gelderfordernis anderseits der Untersuchung unterworfen werden sollten. Dann begannen die technischen Vorbereitungen, die bei einigen Bahnen besondere Einrichtungen erforderten. Erst nachher konnten die Untersuchungen selbst folgen, die des Bahnbetriebs wegen zum Teil nur zu bestimmten Jahreszeiten vorgenommen werden können.

„Es sind bisher folgende Bahnen einem gründlichen Studium unterzogen worden : Burgdorf-Thun-Bahn, die Freiburg-Murten-Bahn, Lecco-Colico-Sondrio (Veltlin-Bahn) und die Bahn Mailand-Gallarate-Porte Ceresio.

„Bekanntlich hat die erstere Niederspannungs-Drehstrom, die zweite Niederspannungs-Gleichstrom mit dritter Schiene, die

dritte Hochspannungs-Drehstrom, die letzte wieder Niederspannungs-Gleichstrom mit dritter Schiene.

„Was die in letzter Zeit viel besprochenen Besuche der Veltlin-Bahn sowie der Bahn Mailand-Porto Ceresio anbelangt, möge hier bemerkt werden, dass das Eisenbahndepartement dem Ausschuss der Studienkommission Kenntnis gegeben hatte von der seitens der italienischen Regierung im Frühling dieses Jahres an den Bundesrat ergangenen Einladung, die Veltlin-Bahn zu besichtigen. Auf ausgedrückten Wunsch der Studienkommission hin gestattete das Eisenbahndepartement auch, die von Anfang an vorgesehenen, genaueren Erhebungen bei diesen Bahnen durch die zwei von der Kommission damit beauftragten Mitarbeiter (Ingenieure) im Anschluss an den offiziellen bundesrätlichen Besuch ausführen zu lassen. Auch die Teilnahme der Mitglieder der Studienkommission an diesem Besuche war vom Departement freigestellt worden.“

Wir heben den letztern Satz besonders hervor mit Rücksicht auf die Entstellungen, die in der Tagespresse über diesen Punkt herumgeboten worden sind.

Im weitem wurden an Ort und Stelle untersucht die in und um Paris gelegenen Gleichstrombahnen Paris-Métropolitain, Paris-Versailles und die Strecke Paris-Juvisy der Paris-Orléans-Bahn.

Mit Unterstützung des eidgenössischen Departements des Innern, welches die Hälfte der bezüglichen Kosten übernahm, beschloss die Studienkommission ferner, eine Delegation, bestehend aus Prof. Dr. Wyssling und einem Bahningenieur, nach Nordamerika zu entsenden, behufs Studiums der dortigen Verhältnisse oder Erfolge des elektrischen Bahnbetriebes.

Nachdem für die auf etwa 2 Monate berechnete Studienreise von den Bahnverwaltungen kein Ingenieur erhältlich war — die S. B. B. hatten bereits im April 1905, anlässlich des internationalen Eisenbahnkongresses in Washington, 2 Ingenieure zu Studienzwecken nach Nordamerika delegiert — haben wir auf Ansuchen der Studienkommission zu diesem Zwecke einen Kontrollingenieur der maschinentechnischen Sektion, Herrn K. Wirth, beurlaubt, und es war Herr Wirth in der Folge vom 10. August bis 2. November ausser Dienst. Seither ist er immer noch mit der Verarbeitung der auf der Reise gesammelten Daten zu einem Bericht an die Studienkommission beschäftigt.

Den Abgeordneten der Kommission haben wir durch Empfehlungen an die Bahnverwaltungen, für das Ausland auf diplomatischem Wege, überall die beste Aufnahme und möglichste Erleichterung ihrer Aufgabe gesichert.

Der ordentliche und ausserordentliche Mitgliederbeitrag des Eisenbahndepartements betrug auch für das Jahr 1905 Fr. 10,000. Zusammen mit den S. B. B. ist dem Eisenbahndepartement die Revision der Rechnungen der Studienkommission übertragen worden.

Die Arbeiten der Kommission werden im laufenden Jahre eifrig fortgesetzt.

Wie im letztjährigen Bericht schon angeführt, überlässt die Generaldirektion der S. B. B. der Maschinenfabrik Örlikon die 19,⁴³ km. lange Bahnstrecke Seebach - Wettingen zum Zwecke der Erprobung des von dieser Maschinenfabrik aufgestellten Systems der elektrischen Traktion mit Einphasenwechselstrom von bis 15,000 Volt Spannung am Fahrdrachte. Dieses Unternehmen befindet sich zurzeit in der Bau- und Versuchsperiode. Fertig erstellt ist die elektrische Ausrüstung der 3,⁰⁷ km. langen Teilstrecke Seebach-Affoltern einschliesslich beider Stationen. Die Versuche wurden am 16. Januar 1905 aufgenommen, und es wurden seither mit geringen Unterbrechungen nach einem mit den S. B. B. vereinbarten Fahrplane Versuchszüge auf letztgenannter Teilstrecke geführt, wobei die hohe Betriebsspannung keinerlei Schwierigkeiten verursachte, die von Einfluss auf einen regelmässigen Bahnbetrieb gewesen wären. Bei der zuerst verwendeten elektrischen Lokomotive wird der 15,000voltige Einphasenwechselstrom auf der Lokomotive in Gleichstrom von bis 700 Volt Spannung umgeformt und als solcher in den Achsenmotoren verwendet, während bei der zweiten, am 10. November 1905 in Dienst gesetzten Lokomotive der Wechselstrom nach Transformierung auf 600 Volt Spannung direkt die Einphasenwechselstrom-Serienmotoren treibt. Am Ende des Jahres wurde mit der elektrischen Ausrüstung der folgenden 3,¹³ km. langen Teilstrecke Affoltern-Regensdorf begonnen. Wann die ganze Versuchsstrecke vollendet sein wird und von der Bau- und Versuchsperiode zur Betriebsperiode übergegangen werden kann, ist uns zurzeit noch nicht bekannt.

Zwei Dampfbahnen wurden im Berichtsjahr für elektrischen Betrieb umgebaut, nämlich die Birsigtalbahn und die Talstrecke Arth-Goldau der Arth-Rigi-Bahn. Die erstere konnte am 2. Juni 1905, die zweite am 1. Januar 1906

zum elektrischen Betrieb übergehen. Die Arth-Rigi-Bahn beabsichtigt nun, auch die Bergstrecke Goldau-Rigikulum für elektrischen Betrieb umzubauen; bezügliche Vorlagen sind in Behandlung.

Für die Einführung des elektrischen Betriebes des Simplontunnels, d. h. der 22,⁴⁷ km. langen Strecke Brig-Iselle, sind die Vorarbeiten auf Ende des Berichtsjahres abgeschlossen worden.

Wir wollen nicht unterlassen, hier festzustellen, dass es nur durch das Zusammentreffen ganz besonders günstiger Umstände möglich geworden ist, an die Einrichtung des elektrischen Betriebes im Simplontunnel auf dessen Eröffnung hin zu denken.

Diese Umstände lassen sich dahin zusammenfassen:

a. Auf den rund 107 km. langen Veltlinerlinien der italienischen Staatsbahnen ist ein elektrisches Traktionssystem (Dreiphasen-Wechselstrom, sogenannter Drehstrom) in Verwendung, dessen Leistungsfähigkeit den Anforderungen entspricht, welche an den Traktionsdienst für den Simplontunnel gestellt werden müssen.

b. Mit der am 1. Mai 1905 dem Bundesrate zugestellten Einladung zu einem Besuche auf der Veltlinerbahn hatte die italienische Regierung das Anerbieten verbunden, uns nötigenfalls einige der Veltlinerlokomotiven vorübergehend abzutreten, wodurch es nach ihrer Ansicht ermöglicht werden sollte, den Simplon von seiner Eröffnung ab elektrisch zu betreiben.

c. Weder das Vorhandensein eines leistungsfähigen Systems, noch das grossmütige Anerbieten der italienischen Regierung auf zeitweilige Überlassung der Lokomotiven hätten jedoch für sich allein genügt, die Einführung der elektrischen Traktion auf die Eröffnung des Tunnels zu ermöglichen.

Denn die Verwaltung der S. B. B. hätte die nötigen Arbeiten und Lieferungen nicht ohne Eröffnung einer Konkurrenz unter den verschiedenen Konstruktionsfirmen vergeben dürfen. Dabei hätte ohne Zweifel die Frage des Systems selbst weiter studiert werden müssen. Diese Studien, die Vorbereitung und Durchführung des Wettbewerbes, die Ausarbeitung des endgültigen Projektes und dessen Genehmigung durch alle Instanzen hätten wohl zum mindesten so viele Monate in Anspruch genommen, als vor der Eröffnung noch Wochen für die Ausführung der ganzen Arbeit zur Verfügung standen. Da stellte sich — zuerst mündlich während der Studienreise vom 16. bis 20. Oktober und sodann schriftlich bestätigt am 25. Oktober 1905 —

die Offerte der A.-G. Brown, Boveri & Cie. ein, auf analoger Basis wie es von seiten der Maschinenfabrik Örlikon auf der Strecke Seebach-Wettingen geschehen, den elektrischen Betrieb des Simplontunnels einzurichten und zwar auf den Zeitpunkt der Eröffnung hin, unter der Voraussetzung, dass von Italien 5 elektrische Lokomotiven erhältlich seien. Damit waren nun mit einem Schlage die formalen Schwierigkeiten, die einem raschen Handeln entgegenstanden, dahingefallen; denn zum Abschluss eines solchen Vertrages war die Generaldirektion von sich aus kompetent.

Allerdings war damit auch eine Auswahl unter den verschiedenen möglichen Systemen ausgeschlossen.

Denn nur von der Veltlinerbahn her waren rechtzeitig genug Lokomotiven von entsprechender Leistungsfähigkeit erhältlich, und nur auf das hier verwendete Dreiphasen-Drehstromsystem konnte sich daher das Anerbieten der A.-G. Brown, Boveri & Cie. stützen.

Leider ergab eine am 15. Dezember 1905 zwischen der Generaldirektion der S. B. B. und der Simplonbauunternehmung abgehaltene Besprechung, dass eine Betriebseröffnung mit Dampftrieb nicht vor dem 1. Mai 1906 möglich und dass für Vollendung der Installationen für den elektrischen Betrieb und die erforderlichen Probefahrten eine Fristverlängerung um einen weitem Monat notwendig sei. Die Generaldirektion hat daraufhin mit Rücksicht auf die grossen Vorteile, welche der elektrische Betrieb in technischer und kommerzieller Hinsicht bietet, den Bundesrat um Bewilligung dieser Verlängerung ersucht.

Nachdem der Bundesrat unterm 16. Dezember dem Gesuch entsprochen, wurde der Vertrag zwischen der Generaldirektion der S. B. B. und der A.-G. Brown, Boveri & Cie. am 19. gleichen Monats unterzeichnet.

Durch die nun vorliegende Ordnung der Dinge ist das den Bundesbahnen zufallende Risiko ein unbedeutendes. Wenn je eine Störung im elektrischen Teile des Betriebes vorkommen sollte, so stehen in Brig und Iselle die Dampflokomotiven stets im Feuer und sind daher jederzeit bereit, den Dienst zu übernehmen.

Wir haben deshalb keinen Anstand genommen, die in Art. 16 des Vertrages vorgesehene grundsätzliche Zustimmung des Bundesrates zur Einführung des projektierten elektrischen Betriebes auf der Strecke Brig-Iselle durch Beschluss vom 23. Januar 1906 zu erteilen.

b. Bahnunterhalt. Linien im Betrieb.

I. Hauptbahnen.	Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
Hauptbahnen der Schweizerischen Bundesbahnen (Kreise I, II, III, IV)	2022,470	300	26
Hauptbahnen der Gotthardbahn	262,690	300	27
Bern-Neuenburg-Bahn, Direkte	42,892	300	18
Jura Neuchâtelois	39,563	300	27
Total	<u>2367,615</u>		

Ausländische Bahnen auf Schweizer- gebiet:

Badische Staatsbahnen	41,163	300	16
Paris-Lyon-Méditerranée	19,336	350	20
Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen	5,266	400	7
Österreichische Staatsbahnen	2,793	380	8
Rete Mediterranea	0,286	—	0
Total	<u>68,794</u>		

II. Nebenbahnen.

a. Normalspurige Adhäsionsbahnen:

Nebenbahnen der Bundesbahnen	368,031	150	38
Nebenbahnen der Gotthardbahn	12,457	300	8
Südostbahn	49,301	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
Urikon-Bauma	25,260	180	28
Saignelégier-Glovelier	24,749	250	25
Erlenbach-Zweisimmen	23,563	200	25
Bulle-Romont	18,189	250	25
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

	Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
Wald-Rüti	6,570	270	25
Nyon-Crassier	5,941	300	15
Önsingen-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	32,201	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
Total	<u>966,020</u>		

b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper:

Rhätische Bahn	172,251	100	45
Bière-Apples-Morges, Apples-l'Isle . .	29,658	100	35
Saignelégier-Chaux de Fonds	26,408	100	40
Appenzellerbahn	25,460	100	37
Yverdon-Ste. Croix	24,187	100	44
Ponts-Sagne-Chaux de Fonds	16,220	100	40
Tramelan-Tavannes	8,731	80	40
Echallens-Bercher	8,857	100	25
Rigi Kaltbad-Scheidegg	6,658	105	50
Brenets-Loche	4,244	150	30
Montreux-Zweisimmen elektr. Betrieb	62,219	40	68
Châtel St. Denis-Bulle - Montbovon „ „	36,669	100	32,1
Vevey-Chamby, Saint- Légier-Châtel St. Denis „ „	16,071	60	50
Châtel St. Denis-Palézieux „ „	6,802	100	32
Grütsch-Mürren „ „	4,279	50	50
Total	<u>448,401</u>		

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	36,3
Tramways électriques de Genève elektr. Betrieb	125,487	15	60
Städt. Straßenbahn Zürich „ „	28,546	15	70

		Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
Lausanne-Moudon, Ma- rin-Savigny	elektr. Betrieb	26,947	50	78
Tramways de Neuchâtel	" "	26,510	25	86
Basler Straßenbahnen	" "	26,190	15	73
Tramways lausannois	" "	23,200	20	113
Wetzikon-Meilen	" "	22,476	25	65
Wynentalbahn	" "	22,381	35	41
Schaffhausen-Schleitheim	" "	16,421	30	63
Sernftalbahn	" "	13,856	60	67,5
Birsigtalbahn	" "	12,240	60	40
Limmattal-Straßenbahn	elektr. Betrieb	12,008	25	52
Altstätten-Berneck	" "	11,239	25	50
Aarau-Schöftland	" "	11,049	25	42,5
Bremgarten-Dietikon	" "	10,836	25	60
Städtische Straßenb. Bern	" "	10,808	30	57
Trambahn Luzern	" "	10,817	20	60
Rolle-Gimel	" "	10,528	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
Hauts Geneveys-Villiers	" "	8,193	100	72
Birseckbahn	" "	6,278	25	50
Genève-Veyrier	" "	5,548	50	50
Zürich-Örlikon-Seebach	" "	5,500	75	64
Straßenbahn Schaffhausen	" "	5,095	18	77
Bieler Tramway	" "	5,016	22,5	33,1
Tramway Lugano	" "	5,183	20	47
Tramway in Chaux-de-Fonds	" "	3,325	20	25,2
Sissach-Gelterkinden	" "	3,143	60	15
Tramway in Freiburg	" "	3,028	25	92
Zürich-Höngg	" "	3,012	20	60
Chillon-Villeneuve	" "	2,537	40	40
Wintertthur-Töß	" "	1,798	20	17
Schwyz-Seewen	" "	1,725	100	60
Straßenbahn St. Moritz	" "	1,895	30	50
Spiezer Verbindungsbahn	" "	1,337	30	86,5
Waldhaus-Hotel Dolder, Zürich	" "	0,827	20	98
Riffelalpbahn	" "	0,468	60	50
Pferdebahn auf Monte Generoso	" "	0,540	20	38
Rollbahn in Mürren	" "	0,451	7,5	37
Total		580,484		

	Spur- weite. mm.	Zahnstange System.	Betriebs- länge. km.	Mini- mal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
<i>d. Adhäsionsbahnen mit Zahn- stangenstrecken:</i>					
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
Appenzeller Straßenbahnen, Straßenb.,	1000	Klose	19,604	30	92
Bex-Gryon-Villars, Straßen- bahn, elektrischer Betrieb	1000	Abt	12,444	25	200
Aigle-Leysin, Straßenbahn, elektrischer Betrieb . .	1000	Abt	6,785	17	230
Total			184,908		

	Spur- weite. mm.	Zahnstange System.	Betriebs- länge. km.	Maximal- steigung. ‰
<i>e. Reine Zahnradbahnen:</i>				
Arth-Rigibahn	1435	Riggenbach	8,551	200
Vitznau-Rigibahn	1435	Riggenbach	6,858	250
Wengernalpbahn	800	Riggenbach	18,041	250
Generosobahn	800	Abt	8,991	220
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
Gornergratbahn, elektr. Betrieb	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	

	Spur- weite. mm.	Motor.	Bremsmittel.	Betriebs- länge. km.	Maximal- steigung. ‰
<i>f. Seilbahnen:</i>					
Lausanne-Ouchy	1435	Turbine	Adhäsion	1,476	120
Lausanne-gare C.F.F. . . .	1435	„	Z. St. Riggenb.	0,314	116
Biel-Magglingen	1000	Wasserübergew.	„	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	„	„	0,552	570

	Spurweite. mm.	Motor.	Bremsmittel.	Betriebslänge. km.	Maximalsteigung. ‰
Ecluse-Plan . . .	1000	Wasserübergew.	Z. St. Rigggenb.	0,368	370
Gießbachbahn . .	1000	"	"	0,320	320
St. Gallen-Mühleck .	1200	"	"	0,300	228
Lugano-Bahnh. G. B.	1000	"	Z. St. Abt	0,337	240
Gütschbahn, Luzern	1000	"	Z. St. Rigggenb.	0,153	580
Neuveville-St. Pierre, Freiburg . . .	1200	"	"	0,107	550
Marzilibahn, Bern .	750	"	"	0,101	309
Stanserhornbahn . .	1000	Elektrizität	Zangen	3,600	630
Vevey- Chardonne-Pélerin	1000	"	"	1,514	540
San Salvatorebahn, Lugano	1000	"	Z. St. Abt	1,507	600
Lauterbrunnen-Grütsch	1000	"	Z. St. Rigggenb.	1,207	600
Gurtenbahn, Bern .	1000	"	Zangen	1,021	330
Biel-Leubringen . .	1000	"	"	0,892	360
Bürgenstockbahn . .	1000	"	Z. St. Abt	0,837	575
Kriens-Sonnenberg .	1000	"	Zangen	0,808	425
Dolderbahn, Zürich	1000	"	"	0,799	177,5
Reichenbachbahn, Meiringen	1000	"	"	0,661	617
St. Imier-Sonnenberg	1000	"	"	0,642	600
Davos-Schatzalp . .	1000	"	"	0,340	474
Lausanne-Signal . .	1000	"	"	0,455	280
Rigiviertelbahn, Zürich	1000	"	"	0,284	327
Zürichbergbahn . .	1000	"	Z. St. Abt	0,163	260
Engelberg-Dorf-Grand Hôtel Terrasse .	1000	"	Zangen	0,141	372
Total				<u>25,409</u>	

Zusammenstellung.

I. Hauptbahnen.

	Betriebslänge. km.
a. Schweizerische	2367,815
b. Ausländische auf Schweizergebiet.	68,794
	<u>2436,609</u>

II. Nebenbahnen.

a. Normalspurige Adhäsionsbahnen	966,089
b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	448,491
c. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Straßen	580,484
d. Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken	184,908
e. Reine Zahnradbahnen	86,268
f. Seilbahnen	25,490
	<u>2291,870</u>
Total	<u>4728,079</u>

Davon werden zweispurig betrieben (normalspurige Adhäsionsbahnen) 594,812

Inspektion und Kontrolle der Bahnen.

Die Organisation der Kontrolle und die Verteilung der Kontrollbezirke blieben wesentlich unverändert. Die durchgehenden Inspektionsreisen zu Fuss über Haupt- und Nebenbahnen, ausser Spezialbahnen und städtische Strassenbahnen, erstreckten sich auf 3679 km., wobei zu bemerken ist, dass 400 km. wegen Krankheit und zeitweiser Vakanz der Stelle eines Kontrollingenieurs nicht begangen werden konnten. Die Gesamtsumme der Begehungen der genannten Haupt- und Nebenbahnen mit Inbegriff der Wiederholungen bei besondern Anlässen kam auf 5160 km.

Auf die Kontrolle der Zahnrad- und Drahtseilbahnen entfallen :

Allgemeine Inspektionen	125
Besuche bei besondern Anlässen (Untersuchungen von neuem Rollmaterial, Prüfung der Baurechnungen etc.)	84

Dabei fanden 345 km. Streckenbegehungen statt.

Bei den elektrischen Bahnen, bei welchen 109 allgemeine Inspektionen vorgenommen wurden (die Besuche bei besondern Anlässen nicht mitgezählt), werden anlässlich der Begehungen auch die Fahrdrachtleistungen untersucht. Im Zustand dieser letztern wurde eine Besserung konstatiert, welche darauf zurückzuführen ist, dass die vorgeschriebenen periodischen Revisionen von seiten der Bahnverwaltungen gewissenhaft durchgeführt werden. Über das Auftreten von Fahrdrachtleitungsbrüchen werden wir nur unvollständig benachrichtigt, so dass wir aus den erfolgten Anzeigen über die Häufigkeit solcher Vorkommnisse keine sichern Zahlen besitzen. In keinem Falle sind durch einen Leitungsbruch Verletzungen von Personen vorgekommen.

Die Mitteilung der Berichte an die Bahnen und ihre Beantwortung durch dieselben mit nachfolgenden Erörterungen über streitige Punkte bildete wie gewöhnlich den Gegenstand einer umfangreichen und zum Teil am Jahresende noch nicht abgeschlossenen Korrespondenz.

Zustand der Bahnen.

Unterbau.

Erhebliche Störungen des Bahnbetriebs durch Naturereignisse fanden folgende statt :

Felssturz bei km. 3,₃₀₀, Immensee-Goldau, am 13. März, mit Sperrung beider Geleise während einiger Stunden. Ähnliche Fälle in der Nähe hatten sich schon in den Jahren 1896 und 1897 ereignet.

Ausbrüche des Rütlibaches bei km. 5,₁₀₀, Immensee-Goldau, am 12. Juni, mit Sperrung beider Geleise bis 14. und des einen bis 16. Juni. Diese Ausbrüche waren durch Murgänge veranlasst, welche das am 15. bis 16. Dezember 1904 an der Buchzingelfluth, etwa 750 m. oberhalb der Bahn abgestürzte Material infolge starken Regens in Bewegung setzten. Zur Sanierung dieses Teils der Rigilehne hatte bereits nach dem Absturz vom Dezember das Eisenbahndepartement, einem Wunsche der Gotthardbahn Folge gebend, die Kantonsregierung von Schwyz zur Anbahnung eines gemeinsamen Vorgehens eingeladen, und es hatte auch am 6. April eine Lokalbesichtigung von Vertretern der Bahn, der Kantonsregierung und der eidgenössischen Departemente des Innern und der Eisenbahnen stattgefunden, wobei man sich über das einzuschlagende Verfahren schlüssig gemacht und die Bahn zur Aufstellung eines Projektes und zur Vornahme von Arbeiten, die unmittelbar dringlich erscheinen sollten, eingeladen hatte. Seither ist eine Bundessubvention bewilligt und sind nach der Unterbrechung im Juni die Arbeiten unverzüglich in Angriff genommen worden.

Erdrutsch und Einsturz einer Stützmauer zwischen Weissenburg und Oberwil, km. 8,₀₁ bis 8,₀₇ der Linie Erlenbach-Zweisimmen, am 13. und 16. März. Der Verkehr wurde bis zum 23. März durch Umsteigen vermittelt. Bei den Abräumarbeiten fand ein Arbeiter den Tod.

Unterbrechung der Brünigbahn, km. 33,₄₅₀, bei Lungern, durch Ablagerung von Geschiebe des Steinlaubaches, am 19. Juni.

Felsablösung bei km. 5,₂ der Rothornbahn, am 5. September. Das Geleise war 4 Tage gesperrt, und es musste der Verkehr durch Umsteigen aufrechterhalten werden.

Grosser Felssturz bei der Station Eismeer der Jungfraubahn in der Nacht vom 24./25. September. Eine Störung des Betriebes fand nicht statt; auch wurden die eigentlichen Stationsräumlichkeiten nicht gefährdet; dagegen

musste eine begonnene Stationserweiterung und eine in die Felswand angelegte Abstiegtreppe nach dem Kallfirn preisgegeben, beziehungsweise an anderer Stelle angelegt werden.

In der Frage der Sicherungsbauten an den Felsen bei Varen, km. 113,700—114,955 der Walliserlinie zwischen Salgesch und Leuk wurde von den Bundesbahnen ein Projekt vorgelegt, das statt der von uns verlangten Linienverlegung mit neuem Tunnel eine Galerie am bestehenden Tracé vorsah. Bei Lokalbesichtigungen am 1. April und 19. bis 20. Mai wurde dieses Projekt erörtert und hierbei auch die Möglichkeit einer Sicherung der Bahn durch bedeutende Abräumungen ins Auge gefasst. Solche Abräumungen wurden dann von der Bahn, zunächst untersuchungsweise, sofort in Angriff genommen und anscheinend gute Erfolge damit erzielt. Wir bewilligten am 22. September Sistierung des Beschlusses der Linienverlegung behufs weiterer Beobachtung und allfällig späteren Entscheides über die Frage eines neuen Tunnels oder einer Schutzgalerie.

Bei km. 33,520 der Verrières-Linie bedroht der pittoreske, aber nicht mehr ganz standsichere *Rocher du Rondel* nicht allein die Bahn, sondern auch die Kantonsstrasse und den Talboden von St. Sulpice. Wir hatten die Frage der Sicherung dieser Stelle schon seit langem zu fördern gesucht und uns in diesem Jahre wieder an die Kantonsregierung von Neuenburg gewendet mit der Einladung, die im gemeinsamen öffentlichen Interesse liegende Angelegenheit an die Hand zu nehmen. Die Regierung legte uns dann am 14. August ein im Benehmen mit der Bahn aufgestelltes Projekt für Untermauerung des Felsens vor, das wir im wesentlichen am 25. September genehmigen konnten, und dessen Ausführung wir nun entgegensehen.

Rückständig sind immer noch die hierseits stets empfohlenen Bauten zur Entwässerung des grossen Tunnels des Jura Neuchâtelais.

Dagegen sind folgende grössere Unterbauarbeiten ausgeführt worden:

Umbau des Tunnels bei La Sarraz, der Tunnelmündung und Stützmauer bei Vauderens, der Voreinschnitts-Stützmauern bei Flamatt, Umbau des schadhaften Mauerwerks im Hauensteintunnel bis auf einen kleinen Rest, Bau einer Galerie gegen Steinschläge zwischen dem Weisswand- und dem Ofentunnel am Walensee, Verlängerung des Stredatunnels bei km. 70,410 der

Albulabahn, Verlängerung einer Lawinengalerie bei La Tine an der Montreux-Oberland-Bahn.

Vollendung der Sanierungsarbeiten an der Linie Lausanne-Bern bei Gotta d'or (Conversion) und Bois de Granges (Palézieux), Bekämpfung einer bedeutenden Rutschung bei St. Brais an der Linie Saignelégier-Glovelier, Wiederherstellung des Bahndammes im Dossentobel an der Rigi-Kaltbad-Scheidegg-Bahn, Vollendung der Tracé-Verbesserung Tramelan-Tavannes, grosse Lawinen- und Steinschlagverbauungen bei km. 67—69,5 der Albulabahn, sowie zahlreiche kleinere Felsuntermauerungen, Stützmauern, Uferbauten, Durchlässe, Lawinenschutzbauten, Böschungsverbauungen etc. an der Gotthardbahn, Bern-Neuenburg, Spiez-Erlenbach-Zweisimmen, Montreux-Oberland und Greyerzerbahn.

Ausser den Neubauten von B r ü c k e n beim Bau zweiter Spuren und bei Bahnhoferverweiterungen, sowie bei Strassen-Über- oder Unterführungen wurden auf bestehenden Linien neu gebaut die Brücken über die Verzasca und Navegna, verstärkt die obere und die mittlere Meienreuss- und die Göschenenreuss-Brücke, die Brücke über die Bülacherlinie bei Glattbrugg, ferner umgebaut die Pfeilerköpfe des Viadukts bei St. Ursanne und der Emmenbrücke bei Emmenbrück, 2 eiserne Pfeiler der Thurbrücke bei Ossingen und die Fahrbahn der Sihlbrücke bei Schindellegi.

Rückständig sind noch die Verstärkungen einiger grösserer Brücken im Kreise III S. B. B., so der Tössbrücke bei Töss, Glattbrücke bei Zweidlen, Wildbachbrücke bei Embrach, oberen Limmatbrücke bei Wettingen.

Periodische Revisionen und Belastungsproben wurden bis auf einige Rückstände, welche nachzuholen sind, in gewohnter Weise durchgeführt.

Oberbau.

Die diesjährigen Geleisumbauten in neuen, starken Schienen- und Schwellentypen der Bundesbahnen und der Gotthardbahn belaufen sich auf

102 884 m. Geleise	Schienen,
107 355 „ „	Schwellen.

Insgesamt betragen die diesjährigen Umbauten durchgehender Liniengeleise in neuem Material

auf Hauptbahnen:

Stahlschienen	144 258 m.
Eisenschwellen	84 423 „
Holzschwellen	59 595 „
Schottererneuerung	85 311 „

auf Nebenbahnen:

Stahlschienen	12 101 m.
Eisen- und Holzschwellen . .	12 767 „
Schottererneuerung	10 445 „

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

auf Hauptbahnen	35 191 m.
auf Nebenbahnen	27 540 „

Die Materialproben entsprachen fast durchweg den Anforderungen.

Beanstandungen von zu weitgehender Abnutzung des Materials und zu grosser Unregelmässigkeit in der Geleislage finden sich zahlreich in den Inspektionsberichten.

Mechanische Einrichtungen der Zahnrad- und Drahtseilbahnen.

Bei 6 Drahtseilbahnen gelangten die Drahtseile zur Auswechslung. Mit 9 neuen und 1 ausrangierten Seil wurden Festigkeitsproben in der eidgenössischen Materialprüfungsanstalt in Zürich vorgenommen.

Stationen und Hochbauten.

Als neu eröffnete Haltestellen sind zu nennen: Langeloh an der Bern-Worb-Bahn, Bergstrasse an der Dolderbahn und Rebberg an der Seilbahn Biel-Leubringen. Für einige weitere Anlagen sind Verhandlungen und zum Teil schon Ausführungsarbeiten im Gange.

Ausser den an anderer Stelle besprochenen Erweiterungen grosser Bahnhöfe sind auf zahlreichen mittleren und kleinen Stationen Ergänzungen der Geleisanlagen und Vergrösserungen der Vor- und Ladeplätze ausgeführt worden, ferner an Stationseinrichtungen: Lokomotivdrehscheibe in Brugg, Schiebebühne in Uster, Brückenwagen in Schlieren, Richterswil, Flums, Meilen, Uetikon, Wallisellen, Kohlenlagerplatz in Romanshorn.

Als wichtigere Ergänzungen der Hochbauten sind zu nennen:

Umbau oder Vergrößerung der Stationsgebäude in Gampel, Schmitten, Glovelier, Wichtrach, Laufenburg, Trübbach, Bütschwil, Amsteg, Lavorgo, Hochdorf, Klein-Dietwil, Reichenau.

Neubau oder Vergrößerung von Perrondächern in Wettlingen, Laufenburg, Erlenbach, Wallenstadt, Ragaz, Sulgen, Biasca, Rivera, Thurnen, Saignelégier, Biberist, Utzenstorf, Engelberg.

Neubau oder Verbesserung der Abortgebäude in Gampel, Rebstein, Giubiasco, Mendrisio, Capolago, Einsiedeln.

Vergrößerung von Güterschuppen in Gampel, Schlieren, Rafz, Märstetten, Aadorf, Winkeln, Goldach, Heerbrugg, Interlaken-Ost, Küblis, Bergün, Bevers.

Neubau oder Verlängerung von Rampen in Sevelen, Rüthi, Schwyz, Bellinzona, Magadino.

Bau von 31 Wärterhäusern und Umbau von einigen alten.

Neuanlage oder Verbesserung der Wasserversorgung von 11 Stationen, 8 Wärterhäusern, 3 Lokomotiv-Wasserstationen.

Verbesserung der Beleuchtung auf 30 Stationen.

Neubau oder Erweiterung der Lokomotivremisen in Winterthur, Rapperswil, Landquart (Rhätische Bahn), der Werkstätten in Rorschach, Chur, Interlaken, Worb; neues Zollgebäude in Schaffhausen; neue Schiffswerfte in Romanshorn.

Signale und Riegelungen.

An Signalen wurden neu angebracht: 3 Einfahrsignale, 16 Einfahr-Vorsignale, 5 Ausfahr-Vorsignale, 6 Rangiersignale, im I. Bundesbahnkreis eine Anzahl beseitigter Weichensignale wieder angebracht; 1 Einfahrsignal wurde auf automatischen Schluss abgeändert, 1 mit Fahrrichtungszeiger versehen.

Neue Riegelungen wurden angebracht auf 7 Stationen, ältere ersetzt oder umgebaut auf 12 Stationen, wovon 1 (in Kerzers) mit Stationsblock versehen.

Ein neuer Streckenblock wurde angebracht auf Möhlin-Mumpf, derjenige auf Sentimatt-Meggen umgeändert. Bei Einigen vor Spiez wurde eine neue Signalstation eingerichtet. Streckenläutwerke entstanden neu auf Bassersdorf-Effretikon-Illnau, Sulgen-Kradolf, Konstanz-Emmishofen, Kreuzlingen-Stein, Sugiez-Anet, Telegraphenleitungen auf Aarau-Olten, Aarau-Suhr, Zürich-Schaffhausen, Telephon auf Lotzwil-Willisau.

Den wichtigsten Rückstand auf dem Gebiet der Riegelungen bildet der gänzliche Mangel derselben auf dem Bahnhof Winterthur, wo die zahlreichen Ein- und Ausfahrten auf ver-

schiedenen Linien einander gefährden können. Die Bahnverwaltung gedachte dem dringendsten Bedürfnis abzuhelpen mit einer Vorlage, welche die Einfahrtsignale der Zürcher- und der Koblenzer-Linie zu einander in Abhängigkeit setzt. Wir hätten statt dessen die Anlage eines ersten Stellwerks für die südliche Einfahrt gewünscht, das den Anfang einer durchgehenden Riegelung des Bahnhofs gemacht hätte. Die Bahnverwaltung konnte sich indessen hierzu nicht entschliessen, und wir genehmigten, wenn auch ungern und nur mit Rücksicht auf das schon überladene Baubudget der Bundesbahnen, den provisorischen Notbehelf, der immerhin besser ist als der bisherige Zustand.

Die Frage der besseren Sichtbarmachung der Streckensignale auf Doppelspurbahnen, eventuell mit Übergang zum Rechtsfahren, regten wir beim Verband der schweizerischen Eisenbahnen an. Derselbe überliess die Führung der Verhandlungen den meistbeteiligten Verwaltungen der Bundesbahnen und der Gotthardbahn. Die Äusserungen dieser Verwaltungen stehen uns noch aus.

Wir machten ferner beim Eisenbahnverband die Anregung zur Einführung einheitlicher Zeichen für die Vorlagen über Stellwerke und sehen der Rückäusserung noch entgegen.

Niveauübergänge und Bahnabschluss.

Der Ersatz von Niveauübergängen durch Parallelwege, Über- oder Unterführungen ist ausser den Fällen, die sich beim Bau zweiter Geleise ergeben, im Berichtsjahr durchgeführt worden bei der Lenzburgerstrasse in Aarau, bei Vufflens-la-Ville km. 7,⁹⁵⁶, auf St. Maurice-St. Gingolph km. 7,⁹⁵⁶, bei Hindelbank km. 90,⁵, Tavannes km. 59,⁰, Chur km. 14,⁵⁷⁵ (Rhätische Bahn).

8 weitere Fälle sind in Bau, mehrere im Studium. Ferner wurde in Bischofszell eine Passerelle erstellt.

Eine grosse Zahl von Übergängen wurde mit neuen, verbesserten Barrieren versehen.

Die Einfriedung der Bahnen macht stetige, wenn auch langsame Fortschritte.

Bahnbewachung.

Die Durchführung des Streckendienstes wurde an Hand der von den Bahnen gelieferten Wärtermarschpläne in gewohnter Weise geprüft und gab nur in geringem Masse Anlass zu Erörterungen.

c. Elektrische Leitungsanlagen.

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 1905 wurden 210 Planvorlagen behandelt für					
194 Starkstromüberführungen	gegen	253	im Vorjahre,		
26 Starkstromunterführungen	"	43	"	"	
8 Starkstromlängsführungen	"	10	"	"	
33 elektrische Beleuchtungsanlagen auf Bahngebiet	"	31	"	"	
261 Projekte	gegen	337	im Vorjahre.		

Unter Ausschluss der Starkstromleitungen längs und quer zu reinen Strassenbahnen und solcher Leitungen, welche den Bahnverwaltungen selbst gehören, ergibt sich auf Ende 1905 folgender Bestand :

1078 Starkstromüberführungen (927),
340 Starkstromunterführungen (327),
98 Starkstromlängsführungen (93).

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

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

Kreuzungen elektrischer Bahnkontaktleitungen mit Schwachstromleitungen.

Wie bereits in den beiden letzten Jahresberichten bemerkt worden ist, hat in den letzten Jahren die Zahl dieser Kreuzungen infolge der ausgedehnten unterirdischen Verlegung der staatlichen Schwachstromleitungen abgenommen. Diese Abnahme hat auch im Berichtsjahr angehalten. Andererseits ist eine

kleine Anzahl neuer Kreuzungen mit meist nur wenigen Drähten neu erstellt worden. Es sind dem Departement keinerlei durch diese Kreuzungen verursachte Bahnbetriebsstörungen noch Unfälle zur Kenntnis gelangt.

* *

Die Revision der Vorschriften über elektrische Anlagen vom 7. Juli 1899 ist im Berichtsjahr seitens der Kontrollstellen zu Ende geführt worden. Das Eisenbahndepartement hat die Entwürfe für die neuen Vorschriften zunächst der eidgenössischen Kommission für elektrische Anlagen zur Begutachtung zu Händen des Bundesrates überwiesen. Für die Lösung dieser Aufgabe hat die Kommission Vertreter der Hauptbahnen, des Verbandes der Sekundärbahnen, der Elektrizitätswerke und der Konstruktionsfirmen beigezogen.

2. Rollmaterial.

Die Zahl der im Berichtsjahr behandelten Planvorlagen für Rollmaterial betrug 279 (61 für neue und 217 für bestehende Bahnen) gegen 294 im Vorjahre. Die Prüfung dieser Vorlagen fand in gewohnter Weise statt.

Im Jahre 1904 machte der Verband schweizerischer Eisenbahnen darauf aufmerksam, dass die Verordnung vom 4. Juni 1895 betreffend Festsetzung der Maximalgeschwindigkeit der Züge einer Revision bedürfe, indem er gleichzeitig Vorschläge für eine solche machte. Nach Prüfung derselben wurde dem Verband geantwortet, dass vom Eisenbahndepartement im Hinblick auf den heutigen Stand des Ausbaues unserer Bahnlinien eine Änderung der bestehenden Vorschrift über zulässige Geschwindigkeit nicht als dringlich erachtet werde, dass man sich aber doch mit der angeregten Revision einverstanden erklären könne. Dem Verbands wurde ein neuer Entwurf zur Vernehmlassung vorgelegt. Nach teilweiser Berücksichtigung der von demselben gemachten Bemerkungen erteilten wir den neuen Vorschriften am 25. März 1905 die Genehmigung. Die wichtigsten Neuerungen derselben sind: Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit auf 90 km. statt bisher 75 km.; Reduktion der Geschwindigkeit der Personenzüge mit zunehmenden Achsenzahlen; ab-

geänderte Tabellen über die Reduktion der Geschwindigkeit mit zunehmendem Bahngefälle und abnehmendem Radius der Bahnkrümmungen. Die neue Verordnung trat am 1. Mai 1905 in Kraft und ersetzt diejenige vom 4. Juni 1895. Sie hat nur Gültigkeit für Hauptbahnen. Für Nebenbahnen verfügt die Aufsichtsbehörde bis zum Erlass einer besondern Verordnung von Fall zu Fall.

Aus mehrfachen Gründen war auch die Verordnung vom 5. Februar 1895 über den Unterhalt des Rollmaterials der schweizerischen Bahnen revisionsbedürftig. Der Verband schweizerischer Eisenbahnen legte mit Zuschrift vom 25. August 1905 dem Departement einen Entwurf für eine neue Verordnung vor, in welcher u. a. auch eine Verlängerung der Revisionsfristen beziehungsweise der zulässigen kilometrischen Leistungen des Rollmaterials vorgeschlagen wurde. Dem Entwurf wurde mit einigen Modifikationen zugestimmt, und es hat der Bundesrat demselben am 27. Oktober 1905 seine Genehmigung erteilt. Die neuen Vorschriften traten am 1. November in Kraft. Sie ersetzen für die Hauptbahnen die Bestimmungen der Verordnung vom 5. Februar 1895. Für die Nebenbahnen bleiben letztere in Kraft bis zum Erlass der Vorschriften über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen.

Wegen verspätetem Eingang der Vernehmlassung einer Bahnverwaltung über einen Entwurf für eine neue Verordnung betreffend die Normierung des Betriebsmaterials der Hauptbahnen, welche diejenige vom 8. Februar 1898 ersetzen soll, konnte das Eisenbahndepartement einen bezüglichen Antrag auch im Berichtsjahr noch nicht stellen.

Einem vom Verband der schweizerischen Eisenbahnen aufgestellten revidierten Tarif für Personenwagenbeschädigungen wurde am 11. September die Genehmigung erteilt.

Aus den nachstehenden Tabellen ist ersichtlich, dass im Berichtsjahr, speziell bei den Bundesbahnen, wieder bedeutende Rollmaterialvermehrungen stattgefunden haben und ebensolche noch bevorstehen. Es wird hierdurch dem Mangel an Rollmaterial, der sich in den letzten Jahren geltend machte, weil die Anschaffungen mit der Verkehrszunahme nicht Schritt hielten, einigermaßen abgeholfen.

Ein normaler Zustand wird immerhin erst unter der Wirkung der für die Jahre 1906—1907 in Aussicht genommenen Vermehrungen eintreten. Einstweilen muss die Ausrangierung

alten Materials einen langsamern Verlauf nehmen, indem zuerst Ersatz vorhanden sein muss, dessen Beschaffungsfrist von der Leistungsfähigkeit der Wagenfabrikanten abhängt.

Unsere einheimischen Wagenfabrikanten sind für längere Zeit durch die namhaften Bestellungen der Bundesbahnen so in Anspruch genommen, dass sich viele andere Bahnverwaltungen, um rechtzeitig bedient zu werden, für die Deckung ihres Wagenbedarfes ins Ausland wenden müssen.

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

a. Lokomotiven.

Hauptbahnen:	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
Schweizerische Bundesbahnen . .	17	52	35
Gotthardbahn	3	6	3
Bern-Neuenburg	—	1	1
Jura Neuchâtelais	1	—	1
Nebenbahnen:			
Normalspurige	1	4	3
Total	22	63	41

Sonstige Bahnen:	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	—	—	—
Schmalspurige Adhäsionsbahnen, Strassenbahnen	—	1	1
Adhäsionsbahnen mit Zahnstangen- strecken	—	5	5
Reine Zahnradbahnen	—	3	3
Total	—	9	9
Im ganzen	22	72	50

Bestand auf Ende 1905:

Normalspurige Adhäsionsbahnen	1135	Lokomotiven.
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	68	"
Schmalspurige Adhäsionsbahnen, Strassen- bahnen	35	"
Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken	50	"
Reine Zahnradbahnen	91	"
Total	1379	Lokomotiven.
wovon für elektrischen Betrieb	31	"

b. Personenwagen.

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
Hauptbahnen:			
Schweizerische Bundesbahnen	51	180	129
Gotthardbahn	—	—	—
Bern-Neuenburg	—	—	—
Jura Neuchâtelois	—	—	—
Nebenbahnen:			
Normalspurige Nebenbahnen	2	24	22
Total	53	204	151

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
Sonstige Bahnen:			
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	—	41	41
Schmalspurige Adhäsionsbahnen, Strassenbahnen	6	52	46
Adhäsionsbahnen mit Zahnstangen- strecken	—	16	16
Reine Zahnradbahnen	—	4	4
Seilbahnen	—	2	2
Total	6	115	109
Im ganzen	59	319	260

Bestand auf Ende 1905:

	Wagen.	Plätze.
Normalspurige Adhäsionsbahnen	2834	135 220
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	274	9 823
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Strassen	977	34 540
Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken	166	6 282
Reine Zahnradbahnen	122	5 577
Seilbahnen	73	2 636
Total	4446	194 078
wovon mit elektrischem Betrieb	741	27 838

c. Bahnpostwagen.

	Zweiachsige.	Dreiachsige.
Ausrangiert wurden	—	1
Angeschafft „	—	10
Zuwachs	—	9

Bestand auf Ende 1905:

156 zweiachsige

123 dreiachsige

279 im ganzen,

wovon 16 schmalspurige.

d. Gepäckwagen.

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
Hauptbahnen und normalspurige Neben- bahnen	16	19	3
Sonstige Nebenbahnen	—	10	10
Total	16	29	13

Bestand auf Ende 1905:

Hauptbahnen und normalspurige Nebenbahnen	558 Wagen.
Sonstige Nebenbahnen	87 „
Total	645 Wagen.

e. Güterwagen.

	Offene Wagen.		Gedeckte Wagen.	
	Normalspur- bahnen.	Sonstige Bahnen.	Normalspur- bahnen.	Sonstige Bahnen.
Abgang	81	—	153	7
Neubeschaffung	210	71	300	50
Zuwachs	129	71	147	43

Bestand auf Ende 1905:

Normalspurbahnen (übergangsfähiges Material)	13 799 Wagen.
Sonstige Bahnen	1 149 „
Total	14 948 Wagen.

Unter den beschafften Lokomotiven befinden sich u. a. schwere Güterzugslokomotiven der S. B. B. nach dem im Vorjahre erstmals zur Anwendung gekommenen Typ (Serie C $\frac{4}{5}$), ferner 2 Heissdampflokomotiven der Serie B $\frac{3}{4}$ (nach System Schmidt) für die S. B. B. und eine ebensolche Lokomotive der Serie A $\frac{3}{5}$ (nach System Pielock) für die Gotthardbahn. Ferner sind zu erwähnen 2 neue Lokomotiven für gemischten Zahnrad- und Adhäsionsbetrieb für die Brünigbahn.

Unter den beschafften Personenwagen befinden sich 160 dreiachsige und 20 vierachsige Personenwagen für Schnellzüge, welche für den Durchgangsverkehr ins Ausland verwendet werden können, sämtlich mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen. Zweiachsige Personenwagen wurden nur von Nebenbahnen beschafft.

Unter den Güterwagen sind als neue Typen zu erwähnen eine Beschaffung von 100 offenen Güterwagen (Serie M⁶) mit 15 Tonnen Tragkraft und 27,5 m² Bodenfläche, sowie 20 geschlossene Güterwagen (Serie J^{3d}) mit 15 Tonnen Tragkraft und 65 m³ Laderaum, welche letztere für spezielle Transporte reserviert und daher nicht in den Verbandspark eingestellt sind.

Die Oberpostdirektion hat versuchsweise neue Bahnpostwagen in Dienst gesetzt, bei welchen behufs Vergrößerung der Bureau- und Gepäckräume der Seitengang weggelassen wurde; da diese Wagen aber nur an die Spitze oder an den Schluss der Züge gestellt werden dürfen, so haben sie nur beschränktes Verwendungsgebiet.

An Rollmaterialbestellungen waren zu Ende des Jahres pendent :

Hauptbahnen:	Lokomotiven.	Personenwagen.	Gepäckwagen.	Güterwagen.
Schweizerische Bundesbahnen	80	227	40	440
Gotthardbahn	—	—	—	—
Bern-Neuenburg	—	—	—	—
Jura Neuchâtelois	—	—	—	—
Nebenbahnen:				
Normalspurige Adhäsionsbahnen	—	1	—	27
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	10	46	8	88
Schmalspurige Adhäsionsbahnen, Strassenbahnen	—	2	—	9
Adhäsionsbahnen mit Zahnradstrecken	6	6	—	2
Reine Zahnradbahnen	2	7	—	2
Seilbahnen	—	—	—	—
Im ganzen	98	289	48	568

Die Mehrzahl der von den S. B. B. bestellten Lokomotiven sind schwere, leistungsfähige Maschinen nach den Typen A $\frac{2}{4}$, A $\frac{3}{5}$ und B $\frac{3}{4}$.

In den Personenwagenbestellungen figurieren u. a. auch : 150 dreiachsige und 47 vierachsige Wagen mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen, welche sich auf die 3 Klassen wie folgt verteilen :

10	Stück	I. Klasse,
77	"	I. und II. Klasse,
20	"	II. Klasse,
90	"	III. Klasse.

Mit diesen Wagen und den schon vorhandenen gleicher Bauart wird es möglich werden, die hauptsächlichsten Schnellzüge durch gleichartiges Material mit geschlossenen Übergangsbrücken zu bilden, was für Züge, die Speisewagen führen, zum

gefahrlosen Übersteigen der Reisenden wichtig ist und von der Aufsichtsbehörde schon lange angestrebt wurde.

Für die im Bau befindlichen Bahnen sind bestellt:

	Loko- motiven.	Personen- wagen.	Gepäck- wagen.	Güter- wagen.
Hauptbahnen	—	—	—	—
Nebenbahnen:				
Normalspurige Adhäsions- bahnen	3	6	2	21
Schmalspurige Adhäsions- bahnen auf eigenem Bahn- körper	—	10	3	16
Schmalspurige Adhäsions- bahnen auf Strassen . . .	—	2	—	2
Adhäsionsbahnen mit Zahn- stangenstrecken	2	12	2	21
Reine Zahnradbahnen . . .	—	—	—	—
Seilbahnen	—	8	—	—
Total	5	38	7	60
wovon für elektrisch betriebene Bahnen	4	24	5	39

Die Einführung der Rauchverminderungseinrichtungen an Lokomotiven macht langsam Fortschritte; zurzeit sind allerdings erst 307 Lokomotiven oder 22,8 der Gesamtzahl mit solchen Apparaten versehen.

Mit der Anwendung überhitzten Dampfes gehen unsere Bahnen ebenfalls vorwärts; ausser den Bundesbahnen und der Gotthardbahn beabsichtigt auch die Rhätische Bahn einige Lokomotiven als Zwillingsmaschinen mit Überhitzern zu bauen.

Zu erwähnen ist noch, dass die Gotthardbahn versuchsweise eine $D^{3/3}$ Lokomotive mit der Lenzschen Ventilsteuerung in Verbindung mit einem Pielockschen Überhitzer ausrüstet.

Die Verbesserung der Beleuchtung der Personenwagen macht befriedigende Fortschritte. Von den Hauptbahnen hatten am Jahresende:

	Wagen	%,
Petrolbeleuchtung	572	22,3
Gasbeleuchtung	499	19,5
Elektrische Beleuchtung	1491	58,2

Alle neuen Wagen der Hauptbahnen und die Mehrzahl der Wagen der Nebenbahnen erhalten elektrische Beleuchtung, und zwar vorwiegend (bei den S. B. B. ohne Ausnahme) mit Stromerzeugern am Wagen selbst.

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

* *

Die Überwachung des Unterhaltes des gesamten Rollmaterials der schweizerischen Bahnen und die Kontrolle des Zugkraftdienstes wurde in üblicher Weise vollzogen. Besondere Vorkommnisse sind dabei nicht zu erwähnen.

Lokomotivdefekte sind dem Departement 266 zur Kenntnis gekommen; dieselben verteilen sich wie folgt:

Schweizerische Bundesbahnen	194
Gotthardbahn	14
Bern-Neuenburg	1
Jura Neuchâtelais	3
Nebenbahnen	54
Total	<u>266</u>

Eingelangt sind ferner:

7	Berichte über Kupplungsbrüche;
36	" " Radreifenbrüche;
12	" " Achsenbrüche.

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

Den durch die Verordnung betreffend Unterhalt des Rollmaterials vorgeschriebenen innern Kesselrevisionen und Kesseldruckproben wohnten unsere Kontrollingenieure in gewohnter Weise bei.

Es fanden statt:

Innere Kesseluntersuchungen.

Hauptbahnen:	Anzahl	In ‰ der Kessel
Schweizerische Bundesbahnen . .	144	17,30
Gotthardbahn	23	14,83
Bern-Neuenburg	2	28,57
Jura Neuchâtelois	2	13,33
Nebenbahnen:		
Normalspurige	10	10,87
Sonstige	31	14,62
Im ganzen	<u>212</u>	<u>16,08</u>

Periodische Druckproben.

Hauptbahnen:	Anzahl	In ‰ der Kessel
Schweizerische Bundesbahnen . .	220	26,28
Gotthardbahn	41	26,46
Bern-Neuenburg	4	57,14
Jura Neuchâtelois	1	6,66
Nebenbahnen:		
Normalspurige	15	16,18
Sonstige	33	15,56
Im ganzen	<u>314</u>	<u>23,82</u>

Druckproben neuer Kessel.

Hauptbahnen:	Anzahl		
Schweizerische Bundesbahnen . .	66, wovon 17 Ersatzkessel		
Gotthardbahn	6	„	—
Bern-Neuenburg	1	„	—
Jura Neuchâtelois	1	„	1
Nebenbahnen:			
Normalspurige	4	„	1
Sonstige	3	„	1
Im ganzen	<u>81, wovon 20 Ersatzkessel</u>		

*

*

*

Die Verwendung von Motorwagen für den Lokalverkehr auf Hauptbahnen oder sonstigen Bahnen mit Dampftrieb macht wenig Fortschritte. Im Berichtsjahr ist ein Benzin-Motorwagen auf der Uerikon-Bauma-Bahn versuchsweise in Betrieb gekommen. Der Versuch wurde aber der vielen vorgekommenen Störungen wegen wieder aufgegeben, so dass zurzeit wieder nur noch die beiden Motorwagen der S. B. B. in Verwendung sind.

In der Vervollkommnung der Schutzvorrichtungen vor den Rädern der Strassenbahnwagen sind keine weiteren Fortschritte zu verzeichnen.

Bei einer Strassenbahn mit Gefällen über 6 % mussten wir darauf dringen, dass die diese Strecke befahrenden elektrischen Motorwagen mit adhäsionsvermehrenden Schienenbremsen ausgerüstet werden.

3. Bahnbetrieb.

a. Fahrplanwesen.

Unsere Annahme, dass mit dem Jahre 1904 ein dauernder Rückgang der Zahl der Begehren zu den Fahrplanentwürfen eingesetzt habe, hat sich nicht verwirklicht, indem im Berichtsjahre diese Begehren auf die noch nie erreichte Zahl von 1264 gestiegen sind (1903 — 1149 Begehren). Hiervon waren 391 durch das Eisenbahndepartement zu entscheiden und die übrigen wurden durch Zugeständnis oder Verzicht in den Fahrplankonferenzen erledigt. Gegen 19 Entscheide des Departements wurde der Rekurs an den Bundesrat ergriffen.

Es scheint, dass die in den letzten Jahren an den Fahrplänen angebrachten zahlreichen Verbesserungen, anstatt das Publikum zu befriedigen, das letztere zu immer weitergehenden Forderungen ermuntert haben. Bei Durchsicht der Traktandenlisten der Fahrplankonferenzen muss allerdings der wärmste Förderer guter Zugverbindungen sofort zu der Erkenntnis gelangen, dass viele Begehren keineswegs durch ein Bedürfnis diktiert sind, sondern höchstens als Wünsche, die ja nichts kosten, gelten können. Kommt es doch mitunter vor, dass eine und dieselbe Kantonsregierung Begehren vertritt, welche sich direkt widersprechen, oder dass man sich über ungenügende Schnellzüge beklagt und gleichzeitig für die bestehenden Schnellzüge Halte in unbedeutenden Zwischenstationen verlangt. Ebenso

kommt es vor, dass Begehren, welche, weil jeder Berechtigung entbehrend, wiederholt abgewiesen wurden, immer wieder vor die Fahrplankonferenzen gebracht werden.

Es wäre sehr zu wünschen, dass die vom Publikum gestellten Begehren, wie dieses bereits an einigen Orten geschieht, von allen Kantonsregierungen gesichtet und nur, wenn einigermassen berechtigt, in den Eingaben an die zuständigen Amtsstellen unterstützt würden. Damit könnten viele unnütze und zeitraubende Verhandlungen, welche die rechtzeitige Herausgabe der endgültigen Fahrpläne in Frage stellen, vermieden werden.

Im Berichtsjahre ist eine Reihe von Verbesserungen im internationalen Verkehr, wie auch im internen Fern- und Nahverkehr eingeführt worden. Mehrere wesentliche Verbesserungen sind für kommenden Sommer in die Wege geleitet, wogegen andere, mit Rücksicht auf die grossen Kosten, auf einen spätern Zeitpunkt verschoben werden mussten. Für den Zeitpunkt der Eröffnung der Simplonlinie ist die Führung von je zwei Expresszügen und eines Luxuszuges in beiden Richtungen zwischen Paris und Mailand in Aussicht genommen.

Ein Entscheid betreffend die Führung von nur Wagen I. und III. Klasse in den schnellfahrenden Zügen 105 und 128 der Gotthardbahn wurde von dem reisenden Publikum und in der Presse vielfach kommentiert, weshalb wir denselben hier nicht unerwähnt lassen wollen. Die Gotthardbahn hat auf 1. Oktober 1904 den Expresszug 128 Chiasso-Luzern, Chiasso Abgang 3. 49, Luzern Ankunft 8. 47 nachmittags, mit nur Wagen I. Klasse neu eingelegt. Da dieser Zug während des Winters schwach frequentiert war, beschloss die Bahnverwaltung, vom 1. Juni 1905 an diesem Zuge auch Wagen III. Klasse mitzugeben.

Ferner hat die Gotthardbahn auf 1. Juni 1905 zur Entlastung des Zuges 107 den Zug 105 mit Abgang Luzern 9. 45 und Ankunft Chiasso 3. 49 mit nur Wagen I. und III. Klasse neu projektiert. Die Gotthardbahn ging dabei von der Erwägung aus, dass :

1. die Züge 105 und 128 wegen gespannten Fahrzeiten nur zwei Wagenklassen führen können, indem bei Führung aller drei Wagenklassen das tote Gewicht wesentlich vermehrt werde ;
2. der III. Wagenklasse der Vorzug vor der II. Klasse gebühre, weil in jeder Richtung bereits ein Expresszug mit Wagen II. Klasse verkehre.

Die Bundesbahnen verlangten dann, dass in den Gotthardbahnzügen 105 und 128 auch Wagen II. Klasse wie in den anschließenden Zügen der Bundesbahnen mitgeführt werden.

Das Eisenbahndepartement hat den Bahnverwaltungen vorgeschlagen, in den mehrgenannten Zügen nur Wagen II. und III. Klasse zu führen; da aber beide Verwaltungen sich ablehnend verhielten, hat dasselbe dem Entwurfe der Gotthardbahn zugestimmt, in der Meinung, dass es sich um einen Versuch handeln sollte.

Seitens der Bundesbahnen wurde gegen den Entscheid des Departements an den Bundesrat rekuriert; wir haben aber diesen Entscheid mit nachstehendem Beschlusse geschützt:

Die Züge 105 und 128 der Gotthardbahn haben sehr gespannte Fahrzeiten, deren Einhaltung bei Zuteilung aller Wagenklassen in Frage gestellt wäre, wie dieses auch bei mehreren Zügen der Bundesbahnen wiederholt geltend gemacht wurde. Es kann sich daher nur darum handeln, ob genannte Züge die I. und II. oder die I. und III. Wagenklasse führen sollen, da die beteiligten Bahnen die Führung der II. und III. Wagenklasse ablehnen. Der von den Bundesbahnen erwähnte Übelstand des Umsteigens mit Bezahlung einer Taxdifferenz besteht jetzt schon an vielen Orten und kann daher nicht ausschlaggebend sein.

Die von der Gotthardbahn anerbundene Führung der I. und der III. Wagenklasse befriedigt ohne Zweifel einen mindestens ebenso grossen Interessentenkreis als die Führung der I. und II. Wagenklasse.

Der vom Eisenbahndepartement getroffene Entscheid erscheint um so eher zulässig, als es sich um einen blossen Versuch handelt. Demnach wird dem Entscheid des Eisenbahndepartements zugestimmt, und es ist der Rekurs abzuweisen.

Die Gotthardbahn hat dann in den Zügen 105 und 128 Wagen I. und III. Klasse geführt, während in den Anschlusszügen auf der Strecke Chiasso-Mailand nur Wagen I. Klasse verkehrten.

Im Entwurf zum Winterfahrplan hat die Gotthardbahn für die Züge 105 und 128 neuerdings nur Wagen I. und III. Klasse vorgesehen, und es wurden inzwischen die betreffenden Wagen III. Klasse leicht gepolstert.

Die Bundesbahnen, unterstützt von den Regierungen von Baselstadt und von Uri, verlangten neuerdings die Einstellung von Wagen II. Klasse, das Departement hat aber das Begehren ablehnend beschieden und die Gotthardbahn ermächtigt, den Versuch mit Wagen I. und III. Klasse den Winter hindurch fortzusetzen. Die gegen den Entscheid des Departements eingelangte Berufung wurde von uns abgewiesen, da die Verhältnisse, welche unserm ersten Rekursentscheid zu Grunde lagen, noch vorhanden waren und weil die III. Wagenklasse inzwischen eine so starke Benützung aufgewiesen hatte, dass die Unterdrückung dieser Wagenklasse nicht in Betracht kommen konnte. Dabei haben wir es den Bundesbahnen überlassen, mit den beteiligten Verwaltungen bei einem spätern Anlasse für die Züge 105 und 128 längere Fahrzeiten zu vereinbaren, damit diese Züge eventuell alle Wagenklassen führen können.

Seit dem 1. Dezember führen die Züge 105 und 128 auch auf der Strecke Chiasso-Mailand die I. und III. Wagenklasse.

Die im letztjährigen Berichte erwähnten Plakاتفahrpläne sind durch das Eisenbahndepartement vom 1. Mai an erstellt und mit denjenigen der Bundesbahnen als Ganzes publiziert worden.

Die Postverwaltung und die Bundesbahnverwaltung haben mit dem Winterfahrplan gemeinschaftlich ein offizielles Kursbuch herausgegeben.

b. Kontrolle der Dienstvorschriften.

Vom Verband der Normalspurbahnen wurden neue Vorschriften über Beleuchtung der Personenwagen aufgestellt und im Benehmen mit dem Eisenbahndepartement die Revision einzelner Bestimmungen des allgemeinen Fahrdienstreglementes in Behandlung genommen.

Das Departement hat beim Verband der Normalspurbahnen eine Revision der Vorschriften über Aufnahme in den Eisenbahndienst, sowie über die Belehrung und die periodischen Prüfungen des Betriebspersonals angeregt. Den Reglementen mehrerer neuen Bahnunternehmungen konnten, zum Teil nach längern Verhandlungen, die Genehmigung erteilt werden.

Der Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten hat die Aufstellung eines neuen, den heutigen Verkehrsverhältnissen besser entsprechenden Reglements über den

Rangierdienst angeregt. Die Anregung wurde vorerst zur Begutachtung an den Verband der Normalspurbahnen überwiesen.

Die Arbeiten für den Erlass einer Vollziehungsverordnung zum Nebenbahngesetz sind im Berichtsjahr noch nicht zum Abschlusse gediehen. Es wird aber demnächst hierüber Beschluss gefasst werden können.

c. Vollziehung des Arbeitsgesetzes.

Die Durchführung der Bestimmungen von Art. 8 des Gesetzes betreffend Einräumung von geeigneten Ruhe- und Aufenthaltslokalen lässt noch manchenorts zu wünschen übrig, und zwar namentlich soweit es sich um das Personal des Bahnunterhaltungsdienstes handelt. Einige Verwaltungen haben diesem Personale transportable Baracken oder Zelte zur Verfügung gestellt und damit befriedigende Erfahrungen gemacht.

Im Hinblick auf grosse Militärtransporte wurden die Bundesbahnen ermächtigt:

1. die auf den 13. und 14. September vorausbestimmten Ruhetage der Angestellten der Kreise I und II, soweit nötig, zu unterdrücken, in der Meinung, dass für baldigen Nachbezug gesorgt werden solle;

2. an denselben Tagen, wenn nötig, Überschreitungen der 11stündigen Arbeitszeit eintreten zu lassen, wobei jedoch eine Überanstrengung des Personals vermieden werden musste.

Den Verwaltungen des Eisenbahnverbandes wurde für die Dauer des starken Herbstverkehrs, den eidgenössischen Betttag ausgenommen, gestattet:

1. an Sonn- und Festtagen je vormittags in den Güterschuppen arbeiten zu lassen;

2. an den Sonntagen den Güterzügen mit Personenbeförderung und den Personenzügen mit Güterbeförderung, soweit nötig, Güterwagen mitzugeben;

3. an den Sonntagen Güterzüge auszuführen, soweit dies zur Bewältigung des Herbstverkehrs nötig war.

Wegen Inkrafttreten des neuen Zolltarifs auf 1. Januar 1906 machte sich gegen Ende des Jahres in mehreren Grenzbahnhöfen eine starke Güterstauung bemerkbar, demzufolge den Verwaltungen auf gestelltes Ansuchen gestattet wurde, an den Sonn- und Festtagen in den Güterschuppen dieser Bahnhöfe arbeiten zu lassen und Güterzüge auszuführen.

Der Anspruch einer Bahnverwaltung, während den Monaten Mai bis Oktober an den Sonntagen Güter in Wagenladungen befördern und in einigen Stationen Güter ausladen zu dürfen, wurde abgewiesen.

Die anlässlich der Prüfung der Tagebücher der Angestellten zu Tage getretenen Unregelmässigkeiten gaben zu zahlreichen Mahnungen gegenüber den Bahn- und Dampfschiffverwaltungen Anlass, wenn wir auch gerne konstatieren wollen, dass gegenüber dem Vorjahre einige Besserung zu erkennen ist.

In den im letztjährigen Berichte erwähnten Dienstverhältnissen der Schrankenwärterinnen im Nachtdienste auf einigen Hauptlinien der Bundesbahnen ist im Berichtsjahre keine wesentliche Änderung eingetreten.

Die Führung der Tagebücher durch das Personal lässt noch immer sehr zu wünschen übrig, indem viele Bücher unrichtig oder gar nicht geführt werden, und zwar von Angestellten aller Kategorien, weil anscheinend die vorgesetzten Stellen manchenorts es an den nötigen Anweisungen fehlen lassen.

Andererseits muss festgestellt werden, dass auch die Angestellten es vielfach an gutem Willen fehlen lassen. Kommt es doch oft vor, dass Angestellte trotz der an sie ergangenen Einladung die Tagebücher nicht zur Kontrolle abliefern. Auch kommt es vor, dass Angestellte, anstatt die Bücher vorschriftsgemäss auszufüllen, dieselben zu ausserdienstlichen Zwecken verwenden. Ferner sind die Fälle nicht selten, wo Angestellte, angeblich aus Furcht vor Massregelung, die amtlichen Tagebücher nicht ausfüllen, dagegen für sich ein besonderes Notizbuch führen, in welches sie vorkommende Unregelmässigkeiten eintragen. Ein grosser Teil des Personals, und zwar gerade diejenigen Kategorien, für welche diese Bücher am meisten Wert haben, äussert sich über die Tagebücher im allgemeinen durchaus absprechend und erblickt in denselben eine überflüssige Belastung der Angestellten.

Bei dieser Sachlage muss man sich ernstlich fragen, ob der Absatz 2 von Art. 11 des Gesetzes nicht besser aufgehoben würde.

d. Fahrleistungen und Zugverspätungen.

Gegenüber dem Vorjahre ist auf den wichtigsten Normalspurbahnen die Zahl der gefahrenen Zugskilometer um annähernd $1\frac{1}{2}$ Millionen und die Zahl der Achskilometer um 46 Millionen gestiegen.

Zusammenstellung der im Jahre 1905 auf den wichtigern 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
Bezeichnung der Eisenbahnen	Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien	Davon doppel-spurig	Total der beförderten						Total der zurückgelegten		Auf die regelmäßigen Personenzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung entfallen:	Von den Achskilometern kommen auf 1 Kilometer Bahnlänge	An den Endpunkten der Fahrt trafen ein:						Ursache der Verspätungen					Prozente		Anzahl der verspäteten Anschlüsse	Bezeichnung der Eisenbahnen	
			Im Fahrplan vorgesehenen regelmäßigen			Fakultativ- und Extra-							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 22 und 23 verspäteten Züge im Verhältnis zur Gesamtzahl der Züge	im Vorjahre			
			Personenzüge	Güterzüge mit Personenbeförderung	reinen Güterzüge	Personenzüge	Güterzüge mit Personenbeförderung	reinen Güterzüge	Zugs-Kilometer	Achskilometer			Anzahl	Durchschnittliche Verspätung	Größte Verspätung	Anzahl	Durchschnittliche Verspätung	Größte Verspätung		infolge von Unfällen und atmosphärischen Einflüssen	infolge von Rollmaterialdefekten	durch den Stations- und Fahrdienst	Total					im Vorjahre
1. Hauptbahnen.																												
Schweizerische Bundesbahnen ¹⁾	2385	408	364 397	47 098	118 886	2792	—	27 919	25 019 724	709 934 530	19 098 026	297 666	10 262	17	170	415	23	122	6 273	244	303	3857	4404	3935	+ 1,01	\$ 0,81	4527	S. B. B.
Gotthardbahn	290	142	28 476	6 914	13 683	430	4	6 355	3 607 071	115 633 047	2 333 310	398 735	950	18	153	141	27	114	735	51	29	276	356	345	0,86	1,08	321	G. B.
Bern-Neuenburg-Bahn	43	—	6 024	—	617	27	—	124	289 151	4 162 406	259 032	96 800	243	13	58	—	—	—	133	—	—	110	110	106	1,82	1,78	73	B. N.
Jura Neuchâtelois	38	2	6 144	5 904	1 155	71	—	447	335 137	4 734 015	294 352	124 579	102	14	36	19	25	61	76	12	—	33	45	44	0,97	0,85	9	J. N.
2. Nebenbahnen.																												
Thunerseebahn ²⁾	115	—	27 245	817	3 130	114	—	476	641 692	8 754 889	567 293	76 129	618	16	63	17	28	45	275	17	12	331	360	225	1,22	0,64	60	T. S. B.
Südostbahn	50	—	16 955	—	1 405	122	—	223	291 669	2 561 309	262 120	51 226	81	17	64	—	—	—	68	8	—	5	13	23	0,02	0,12	90	S. O. B.
Seetalbahn	50	—	10 585	732	1 854	21	—	187	342 252	3 235 904	308 663	64 718	13	12	15	—	—	—	9	—	1	3	4	6	0,08	0,04	12	S. T. B.
Emmentalbahn	43	—	8 644	2 555	1 854	3	30	27	270 079	3 707 982	238 919	86 232	101	16	42	4	28	51	92	2	3	8	13	14	0,09	0,12	19	E. B.
Burgdorf-Thun-Bahn (elektrisch)	41	—	6 209	—	1 562	70	—	146	297 153	2 633 063	245 079	64 221	51	16	55	—	—	—	34	10	—	7	17	3	0,11	—	20	B. T. B.
Langenthal-Huttwil-Wolhusen-Bahn	40	—	5 834	2 919	264	2	3	157	173 706	2 246 710	170 795	56 168	35	16	57	1	15	15	26	2	4	4	10	8	0,09	0,09	2	L. H. W. B.
Töftalbahn	40	—	5 286	307	1 228	5	—	61	219 619	2 445 256	196 310	61 131	64	16	38	1	19	19	58	1	2	4	7	11	0,10	0,10	8	T. T. B.
Freiburg-Murten-Ins (elektrisch)	33	—	4 364	1 236	—	29	—	121	182 446	1 543 962	179 200	46 787	156	14	78	14	18	27	78	14	10	68	92	73	1,39	0,84	45	F. M. I.
Uriker-Bauma	26	—	3 036	660	—	99	2	4	94 453	606 371	92 670	23 322	82	16	36	5	17	23	16	1	5	65	71	—	1,89	—	51	U. B. B.
Saignelégier-Glovelier	25	—	2 984	729	—	4	34	36	94 101	575 969	92 825	23 039	31	23	142	12	26	101	7	7	3	26	36	9	0,78	0,88	9	R. S. G.
Sihltalbahn	19	—	6 106	—	1 230	49	—	214	111 755	944 143	100 512	49 692	11	16	33	—	—	—	4	2	2	3	7	3	0,08	0,05	1	Sihl T. B.
Bulle-Romont	18	—	3 032	618	—	5	—	109	67 752	1 312 031	65 700	72 893	34	14	93	2	19	21	21	3	—	12	15	—	0,82	—	2	B. R.
Val de Travers	14	—	12 263	852	1 599	30	—	1 050	96 523	930 659	83 957	66 476	240	19	183	55	19	28	104	6	1	184	191	—	1,42	—	4	R. V. T.
Pont-Brassus	14	—	2 142	748	—	7	—	—	38 187	359 317	38 096	24 233	147	19	113	10	18	40	114	4	1	38	43	3	1,84	0,10	—	P. B.
Sensetalbahn	12	—	4 017	730	121	—	—	61	50 562	323 028	50 202	26 919	117	14	33	4	22	30	91	2	—	28	30	16	0,58	0,15	24	Sense T. B.
Pruntrut-Bonfol	11	—	3 681	—	—	1	—	—	40 161	289 018	40 150	26 274	70	20	49	—	—	—	16	—	3	51	54	—	1,48	—	3	R. P. B.
Vevey-Chexbres	8	—	4 385	1 695	—	30	—	1	46 008	355 686	45 760	44 461	8	14	19	2	29	32	7	—	1	2	3	—	0,04	—	1	V. Ch.
Wald-Rüti	7	—	5 840	—	—	7	—	9	40 990	351 218	40 880	50 174	122	14	73	—	—	—	122	—	—	—	—	—	—	—	9	W. R.
Nyon-Crassier ³⁾	a. 4	—	3 124	—	—	2	—	—	18 756	140 850	18 744	35 213	13	12	25	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	1	N. C.
Totale und Durchschnittszahlen																												
Im Jahre 1904	3326	552	540 773	74 514	148 588	3920	73	37 727	32 368 947	867 761 413	24 822 595	260 902	13 551	16	183	702	22	122	8 372	386	380	5115	5881	—	0,89	—	5291	
	3308	521	545 401	81 960	141 172	3754	104	41 328	30 870 921	821 742 031	23 735 849	248 411	8 814	16	177	530	28	195	4 520	263	333	4228	4824	—	0,72	—	3025	

¹⁾ Inkl. Basler Verbindungsbahn.

²⁾ „ Spiez-Erlenbach, Erlenbach-Zweisimmen, Spiez-Frutigen, Gürbetalbahn.

³⁾ Betriebseröffnung am 1. Mai 1905.

a. 245 Tage mit 6 km.

* Die Differenz gegenüber dem Vorjahre rührt von der Änderung der Teilstrecken der durchgehenden Züge her.

† Exklusive der von den S. B. B. betriebenen Privatbahnen.

§ Inklusive der von den S. B. B. betriebenen Privatbahnen.

Entsprechend der allgemeinen Verkehrssteigerung ist auch eine Zunahme der Zugverspätungen zu verzeichnen, jedoch nicht in einem Umfange, welcher zu Bedenken Anlass geben könnte.

e. Unfälle.

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

	1905.	1904.
Entgleisungen in Stationen	40	48
„ auf offener Bahn	10	17
Zusammenstöße in Stationen	34	32
„ auf offener Bahn	6	—
Sonstige Unfälle	1671	1486

Von den Entgleisungen fanden 33 (46) bei Personen- und Güterzügen, 14 (16) im Rangierdienst und 3 (3) bei Tramwagen statt.

Von den Zusammenstößen ereigneten sich 19 (19) bei fahrenden Zügen, sei es, daß solche mit andern Zügen oder mit einzelnen Wagen in Kollision gerieten; 15 (11) Fälle beziehen sich auf Vorkommnisse im Rangierdienst und 6 (2) betreffen Kollisionen von Tramwagen.

Die sämtlichen Unfälle hatten 87 Tötungen (im Vorjahre 87) und 1575 Verletzungen (gegen 1364) von Personen zur Folge, und zwar wurden

	getötet					
	Reisende.		Bahnbedienstete.		Drittpersonen.	
	1905.	1904.	1905.	1904.	1905.	1904.
bei Entgleisungen und Zusammenstößen	—	—	1	1	1	—
infolge sonstiger Ereignisse	10	15	32	24	43	47
	verletzt					
	Reisende.		Bahnbedienstete.		Drittpersonen.	
	1905.	1904.	1905.	1904.	1905.	1904.
bei Entgleisungen und Zusammenstößen	10	13	9	6	—	—
infolge sonstiger Ereignisse	108	82	1346	1180	102	83

Nach Bahnen zusammengestellt entfallen hiervon:

		Tötungen.		Verletzungen.	
		1905.	1904.	1905.	1904.
Auf die	schweiz. Bundesbahnen	52	49	1024	891
"	" Gotthardbahn . . .	6	3	119	103
"	" Bern-Neuenburg-Bahn .	1	1	10	15
"	" Neuenburger Jura-Bahn	—	—	22	23
"	" ausländischen Bahnen auf Schweizergebiet	4	4	45	36
"	" übrigen normalspurigen Adhäsionsbahnen .	7	3	84	53
"	" schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper .	1	3	43	31
"	" schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf Straßen	15	20	198	179
"	" Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken	1	2	18	15
"	" reinen Zahnradbahnen	—	—	3	1
"	" Seilbahnen	—	2	9	17

Die üblichen weitem Angaben finden sich in der angefügten Tabelle.

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

Statistik der Unfälle beim Eisenbahnbetrieb im Jahre 1905.

Bezeichnung der Eisenbahnen.	Kilometer im Betrieb.	Entgleisungen.										Zusammenstöße.										Sonstige Unfälle.		Tötungen und Verletzungen von Menschen																Selbstmorde und Selbstmordversuche.		Bezeichnung der Eisenbahnen.																						
		Ursachen.						Tot.	Davon entfallen auf die offene Bahn.	auf die Stationen.	Ursachen.						Total.	Davon entfallen auf die offene Bahn.	auf die Stationen.	Unfälle, von welchen keine betreffen werden.	Andere Unfälle.	Infolge von Entgleisungen und Zusammenstößen.						Infolge anderer Unfälle.						Gesamtzahl der Tötungen.	Gesamtzahl der Verletzungen.	Gesetz.	Verlezt.																											
		Mangelhafte Fähranlage.	Fehlerräder auf der Bahn.	Reibrenn unrichtig bedienter Weichen.	Defekte an den Führern.	Andere und unerwartete Ursachen.	Unrichtige Disposition des Personals.				Unrichtige Weichen- oder Signalstellung.	Verschleißschäden an Maschinen und Material.	Unrichtige Anordnung der Fahrpläne.	Andere und unerwartete Ursachen.	Reiseccdo.	Bahnbedienstete.						Drittpersonen.	Reiseccdo.	Bahnbedienstete.	Drittpersonen.	Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.																															
																										Gesamtzahl der Unfälle.	Infolge von Entgleisungen und Zusammenstößen.		Infolge anderer Unfälle.																																			
Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.	Gesetz.	Verlezt.																																	
A. Schweizerische Bahnen.																																																																
I. Hauptbahnen (Normalspuriges Netz).																																																																
Schweiz. Bundesbahnen ¹	2447	—	2	15	3	13	33	7	26	5	4	4	2	4	19	—	19	1068	14	1134	—	2	1	4	—	—	9	76	23	920	19	22	52	1024	12	3	Schweiz. Bundesbahnen.																											
Gotthardbahn	276	1	1	—	—	2	4	—	4	—	1	—	—	—	1	—	1	125	2	132	—	—	—	—	—	—	3	3	116	3	—	6	119	1	—	Gotthardbahn.																												
Bern-Neuchâtel-Bahn ²	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	11	—	—	—	—	—	—	—	1	10	—	1	10	—	—	Bern-Neuchâtel-Bahn.																													
Jura Neuchâtelais	40	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	1	—	—	1	—	1	19	—	21	—	1	—	2	—	—	1	—	18	—	—	22	—	—	Jura Neuchâtelais.																													
II. Nebenbahnen.																																																																
a. Normalspurige Adhäsionsbahnen:																																																																
Thunerseebahn ³	113	—	—	2	—	—	2	—	2	—	—	—	—	1	—	1	35	—	38	—	—	—	—	—	—	—	2	1	33	1	2	2	35	—	—	Thunerseebahn.																												
Seetalbahn	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	7	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	—	5	—	—	Seetalbahn.																													
Südostbahn	50	—	—	1	—	1	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	4	—	6	—	—	—	1	—	—	1	—	—	3	—	—	5	—	—	Südostbahn.																													
Emmentalbahn	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	—	Emmentalbahn.																													
Burgdorf-Thun-Bahn	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	Burgdorf-Thun-Bahn.																													
Töftalbahn	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	10	—	11	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	8	1	1	10	—	—	Töftalbahn.																													
Langenthal-Huttwil-Wohusen	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	3	—	—	Langenthal-Huttwil-Wohusen.																													
Freiburg-Muri-Ins.	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	6	1	8	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	6	—	1	1	2	—	—	Freiburg-Muri-Ins.																												
Urikon-Baums	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	7	—	—	Urikon-Baums.																													
Saignesléger-Glovelier	14	—	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	6	—	7	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	6	—	—	7	—	—	Saignesléger-Glovelier.																													
Pont-Brassus	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	Pont-Brassus.																													
Uetlibergbahn	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	Uetlibergbahn.																													
Oensingen-Balsthal	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	Oensingen-Balsthal.																													
Arth-Rigi-Bahn (Talbahnstrecke)	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	Arth-Rigi-Bahn (Talbahnstrecke).																													
b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Baukörper:																																																																
Rhätische Bahn	173	—	—	—	—	1	1	—	1	—	1	—	—	2	—	2	9	—	12	—	—	—	—	—	—	—	1	—	6	—	2	—	9	—	—	Rhätische Bahn.																												
Montreux-Oberland bernois	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	9	1	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	2	—	9	—	—	Montreux-Oberland bernois.																												
Grüyère-Bahn ⁴	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	2	—	7	—	—	Grüyère-Bahn.																												
Bière-Apples-Morges und Apples-l'Isle	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2	—	—	Bière-Apples-Morges und Apples-l'Isle.																												
Saignesléger-Chaux-de-Fonds	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	—	1	—	4	—	—	Saignesléger-Chaux-de-Fonds.																											
Appenzellerbahn	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Appenzellerbahn.																													
Yverdon-St. Croix	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	3	—	—	Yverdon-St. Croix.																												
Pont-Sagne-Chaux-de-Fonds	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	5	—	—	Pont-Sagne-Chaux-de-Fonds.																											
Chemins de fer Veveysans	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	Chemins de fer Veveysans.																												
Brenets-Loche	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	Brenets-Loche.																												
c. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Straßen:																																																																
Tramways électriques Genève	126	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	1	1	53	3	58	—	4	—	—	—	—	—	5	1	27	1	19	2	55	—	—	Tramways électriques Genève.																												
Joratbahn	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	2	—	1	—	Joratbahn.																													
Tramway Neuchâtel	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	1	10	—	—	—	—	—	—	—	4	—	3	—	2	—	9	—	—	Tramway Neuchâtel.																													
Basler Straßenbahnen	27	—	—	1	—	—	1	—	1	—	1	—	—	1	1	15	—	15	—	—	—	—	—	—	—	2	—	10	—	1	—	13	—	—	Basler Straßenbahnen.																													
Städtische Straßenbahnen Zürich	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	1	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	2	8	2	35	—	—	Städtische Straßenbahnen Zürich.																													
Tramways Lausannois	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	2	11	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	1	—	7	—	—	Tramways Lausannois.																														
Vetikon-Meilen	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2	—	—	Vetikon-Meilen.																													
Lausanne-Echolens-Bercher	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	1	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1	2	1	10	—	—	Lausanne-Echolens-Bercher.																													
Wynentalbahn	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	1	1	4	—	—	Wynentalbahn.																													
Frauenfeld-Wil	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	3	—	—	Frauenfeld-Wil.																													
Schaffhausen-Schleitheim	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	—	—	Schaffhausen-Schleitheim.																													
Waldenburgerbahn	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	4	1	9	—	—	Waldenburgerbahn.																													
Birsigalbahn	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	5	—	2	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	1	5	—	—	Birsigalbahn.																													
Limmattalstraßenbahn	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	4	—	—	Limmattalstraßenbahn.																													
Städtische Straßenbahn Bern	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	4	—	—	Städtische Straßenbahn Bern.																													
Aarau-Schöffland	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	4	—	—	Aarau-Schöffland.																													
Trambahn Luzern	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	6	—	—	—	—	—</																																									

¹ Inklusive Nyon-Crassier.
² Inklusive Sensetalbahn.
³ Inkl. Spiez-Zweisimmen, Spiez-Frutigen und Gürbetalbahn
⁴ Inkl. Châtel St. Denis-Palézieux.

¹ Inklusiv 1 Postangestellter
² Inklusiv 2 Postangestellte.

	Reisende.				Bahnbedienstete.				Drittpersonen.			
	Tötung.		Verletzung.		Tötung.		Verletzung.		Tötung.		Verletzung.	
	1905.	1904.	1905.	1904.	1905.	1904.	1905.	1904.	1905.	1904.	1905.	1904.
Überfahren von Fuhrwerken, Rollwagen und Draisinen	—	—	1	—	—	—	—	4	—	1	15	16
Infolge Scheuwerdens von Pferden bei der Fahrt von Zügen	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	8	3
Ausgleiten von Fahrzeugen, Fehltreten beim Auf- und Absteigen	—	—	6	6	—	2	237	201	—	—	—	—
Fehltreten beim Begehen der Geleise	—	—	3	3	—	—	124	90	—	—	—	—
Springen auf und von im Gang befindlichen Fahrzeugen	7	10	25	23	4	4	40	51	—	—	1	1
Unvorsichtiges Überschreiten der Geleise und Gehen in denselben	1	2	1	2	16	8	36	31	40	45	69	56
Unvorsichtiges Benehmen im fahrenden Zug und bei Manöverbewegungen	2	3	8	5	2	1	29	29	—	—	—	2
Mitwirkung von Drittpersonen beim Manöver Infolge unglücklichen Zufalls bei Manövern	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3	2
Beim An- und Abkuppeln von Fahrzeugen	—	—	—	—	3	3	110	118	—	—	—	—
Infolge verbotener oder unrichtig ausgeführter Manöver	—	—	2	2	1	1	24	24	1	—	3	—
Beim Ein-, Aus- und Umlad von Gütern	—	—	—	—	1	1	279	207	—	—	—	—
Beim Öffnen oder Schließen von Wagentüren	—	—	57	35	—	—	35	42	—	—	—	—
Augenverletzungen durch Fremdkörper	—	—	—	—	—	—	39	40	—	—	—	—
Beim Einfeuern auf der Lokomotive und beim Zerkleinern von Kohlen	—	—	—	—	—	—	47	38	—	—	—	—
Infolge Berührung des elektrischen Stromes	—	—	—	1	1	—	7	9	—	—	—	—
Aus andern Ursachen	—	—	5	5	2	—	178	166	1	—	3	2

In selbstmörderischer Absicht haben sich 18 Personen auf die Schienen gelegt, 15 (16) wurden getötet, 3 (2) nur verletzt.

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

	1905.	1904.
Tötungen	8	7
Verletzungen	3079	2880

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.	Motorschiffe.	Total.
Erneuert	5	6	11
Neu erteilt	3	25	28
Entzogen	6	16	22

b. Änderungen im Schiffspark.

Dampfschiffe neu erstellt, bzw. neu unter Kontrolle getreten	3
Motorboote " " " " " " "	8
Motorlastschiffe neu " " " " " " "	16
Dampfschiffe ausrangiert oder aus der Kontrolle gestrichen	4
Motorboote " " " " " " "	3
Motorlastschiffe " " " " " " "	6
Dampfschiffe umgebaut	2
Motorboote "	2
Motorlastschiffe "	4
Dampfschiffe mit neuen Kesseln versehen	5
" " " Maschinen versehen	2
Motorboote " " Motoren "	—
Motorlastschiffe mit " " " " " " "	2

c. Bestand des Schiffsparkes.

Dampfschiffe für den Personen- und Gütertransport . .	101
„ nur für den Gütertransport	7
„ für den Schleppdienst	7
Motorboote ausschliesslich für den Personentransport . .	63
Motorlastschiffe, auch für den Personentransport	8
„ nur für den Gütertransport	60
Total	246
Im Bau oder angemeldet und voruntersucht sind	13

An Schiffsuntersuchungen wurden vorgenommen:

Äussere Untersuchungen von Dampfschiffen	127
Untersuchungen von Motorbooten	79
„ „ Motorlastschiffen	101
Innere Untersuchungen von Dampf- und Motorschiffen . .	113
Davon auf Stapel	42
Belastungsproben und Krängungsversuche	27

Die Kesselrevisionen und Druckproben wurden in bisheriger Weise durch die Inspektoren des schweizerischen Vereins von Dampfkesselbesitzern vorgenommen, deren Berichte uns jeweilen in Kopie zugesandt werden. Den Revisionen von 15 Kesseln und Druckproben von 12 Kesseln haben unsere Beamten beigewohnt.

Die Anzahl der im Betriebe befindlichen Schiffskessel beträgt 167.

d. Bestand der regelmässig befahrenen Landungseinrichtungen.

Neu erstellt wurden	6
Umgebaut wurden	5
Aufgehoben oder nicht mehr befahren	4

Untersuchungen dieser Einrichtungen, deren Gesamtzahl 256 beträgt, wurden im Berichtsjahr 152 vorgenommen.

Die Berichte über die Inspektionen, die zu Bemängelungen Anlass gaben, wurden den Verwaltungen, beziehungsweise den Schiffsbesitzern, jeweilen zugestellt. Die Beantwortung erfolgte nur in wenigen Fällen ohne besondere Aufforderung, viele Re-

chargen blieben auch unbeantwortet. Mit einzelnen Gesellschaften und hauptsächlich mit den Motorschiffsbesitzern war der schriftliche Verkehr mühsam, und es verursachte insbesondere die letztere Kategorie von Schiffsbesitzern unsern Kontrollbeamten wiederum viel Arbeit.

Die Verordnung betreffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen und andern mit Motoren versehenen Schiffen auf den schweizerischen Gewässern hat sich als revisionsbedürftig erwiesen. Ein bezüglicher Entwurf wurde im Berichtsjahr ausgearbeitet, konnte aber noch nicht erledigt werden.

Verschiedene im Laufe des Winters 1904/1905 auf dem Vierwaldstättersee vorgekommene Unfälle haben das Eisenbahndepartement veranlasst, die Regierungen der Uferkantone auf die Notwendigkeit einer Revision der interkantonalen Schifffahrtsverordnung für den Vierwaldstättersee aufmerksam zu machen. Dieser Anregung wurde von seiten der betreffenden Kantonsregierungen Rechnung getragen, und es ist anzunehmen, dass die neuen Bestimmungen noch im Laufe des kommenden Frühjahrs eingeführt werden können.

Gemäss Art. 40 der Verordnung über Bau und Betrieb von Dampfschiffen und andern mit Motoren versehenen Schiffen auf den schweizerischen Gewässern, vom 18. Februar 1896, ist es Sache der Kantone, die erforderlichen Vorschriften über Fahrordnung und Schifffspolizei (inklusive Signal- und Hafenordnung) aufzustellen. Während diese Verhältnisse für alle übrigen Schweizerseen geregelt sind, fehlen bis jetzt trotz mehrfacher Erinnerungen solche Vorschriften für den Luganer- und Langensee.

Von den seit 1. Januar 1905 in Kraft befindlichen Vorschriften betreffend Rekrutierung, Belehrung und Prüfungen des Dampfschiffpersonals, aufgestellt vom Verband schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmen, ist bis jetzt noch wenig Gebrauch gemacht worden, obwohl da und dort bessere Zustände durch die Handhabung der Vorschriften geschaffen werden könnten.

Sehr wenig Beachtung wird auch den Vorschriften zur Sicherheit des Dampfschiffbetriebes und zum Gebrauch der Rettungsapparate geschenkt; nur bei einer einzigen Gesellschaft werden die Übungen im Rettungsdienst regelmässig und wie vorgeschrieben durchgeführt.

An ausserordentlichen Vorkommnissen im Schiffbetrieb wurden uns gemeldet:

Brand dreier Motorschiffe mit gänzlicher Zerstörung des Schiffes im einen und teilweiser in den zwei andern Fällen.

Zusammenstoss eines Motorschiffes mit einem Kursschiff bei dichtem Nebel, wobei das Motorschiff sank.

Zusammenstoss zweier Motorschiffe bei Nacht und Nebel, bei welchem der Führer eines derselben tödlich verletzt wurde.

Zusammenstoss einer Gondel mit einem Kursschiff, wobei die beiden Insassen des erstern ertranken.

Ferner verschiedene Maschinenhavarien, worunter Bruch einer Radwelle und Bruch einer Mittelwelle.

Beim Betrieb sind nach den eingegangenen Mitteilungen im ganzen 2 Angestellte getötet und 46 Schiffsbedienstete (im Vorjahre 38) verletzt worden; 2 Drittpersonen fanden den Tod durch Ertrinken (im Vorjahr 1 Motorschiffmann und 2 Drittpersonen.

Bei den Hilfsarbeiten des Betriebes wurden 67 Personen (im Vorjahr 55) verletzt und 1 (2) getötet.

5. Transportanstalten mit Motorbetrieb.

Über die gemäss Bundesratsbeschluss vom 14. Oktober 1902 dem Post- und Eisenbahndepartement, Eisenbahnabteilung, übertragene Kontrolle der Luftseilbahnen und andern Transportanstalten mit Motorbetrieb, deren Kontrolle gemäss Art. 7 und 8 des Postregalgesetzes vom 5. April 1894 dem Bunde obliegt, geben folgende Daten Aufschluss:

a. Automobilunternehmungen.

Zahl der konzessionierten Unternehmungen

pro 1. Januar 1905	15	(im Vorjahre 5)
Neu erteilte Konzessionen	11	(„ „ 11)
Entzogene Konzessionen	2	(„ „ 1)
Stand auf Jahresende 1905	24	(1904 15)

Von diesen Unternehmungen stunden pro 1. Januar 1905 in regelmässigem Betriebe	8
Neu eröffnete Betriebe	7
Betriebseinstellungen	1

Stand auf Jahresende 14
(im Vorjahre 8)

Die übrigen befinden sich noch im Stadium der Versuchsfahrten oder ihrer Organisation.

Ausserdem wurden 23 (38) Bewilligungen zur Ausführung von Probefahrten an Initiativkomitees etc. erteilt, welche sich, der Konzessionsbewerbung vorgängig, über den zu erwartenden Verkehr und die Betriebskosten orientieren wollten.

Die Gesamtlänge der von obigen 14 Automobilunternehmen regelmässig befahrenen Strecken beträgt 235,6 Kilometer, und es sind dabei insgesamt 35 Personenwagen und 3 Lastwagen im Betrieb. Anhängewagen werden zurzeit noch von keinem Unternehmen verwendet, während dagegen 1 Wagen mit Imperiale im Betriebe steht. Die Zahl der geprüften Planvorlagen für Rollmaterial beträgt 9.

An ausserordentlichen Vorkommnissen im Betriebe von konzessionierten Automobilunternehmungen sind dem Eisenbahndepartement 6 zur Kenntnis gelangt, während bei Probefahrten 3 solche stattfanden. Sie verteilen sich auf folgende Ursachen:

Störungen infolge von Materialdefekten	2
Unrichtige Lenkung des Fahrzeugs	2
Zusammenstoss mit Fuhrwerken	2
Betäubung des Führers	1
Fall eines Passagiers vom Wagen	1
Brand des Wagens	1

Bei obigen Vorkommnissen wurden, abgesehen vom entstandenen Materialschaten, 6 Personen verletzt, wovon eine tödlich.

Vom Kontrollbeamten wurden im Berichtsjahre ausgeführt:

- 28 allgemeine Inspektionen und
- 8 Besuche bei besondern Anlässen,
- 7 Kollaudationen,
- 12 Besuche von Probefahrten.

b. Luftseilbahnen und Aufzüge.

Unter eidgenössischer Kontrolle stehen zurzeit erst 2 Unternehmen, nämlich der im Betrieb befindliche Personenaufzug Matte-Plattform in Bern und der Bergaufzug vom Hotel Wetterhorn bei Grindelwald nach der Glectsteinhütte, von welcher die erste Sektion, Wetterhorn-Enge (Höhenunterschied der Sektion 420 m.), schon letztes Jahr in Angriff genommen wurde, aber im Berichtsjahr noch nicht zur Vollendung kam. Die Zahl der über diese Unternehmen im Berichtsjahr behandelten Planvorlagen beträgt 8.

D. Administrative Kontrolle.

1. Tarif- und Transportwesen.

a. Tarifwesen.

Die Umarbeitung der Tarife für den internationalen Güterverkehr hat während des Berichtsjahres befriedigende Fortschritte gemacht. Eine Anzahl dieser Tarife gelangte zur Vorlage und Genehmigung. Bis zum vollständigen Abschluss der infolge der Neuordnung der Gütertarife der schweizerischen Bundesbahnen notwendigen Umarbeitung wird aber nach den bisherigen Erfahrungen noch längere Zeit verstreichen. Die Umarbeitung der Tarife für den internationalen Personenverkehr konnte wiederum nicht zum Abschluss gebracht werden, und zwar hauptsächlich deshalb, weil einzelne ausländische Verwaltungen wegen der in ihrem Gebiet in Aussicht stehenden Tarifreform sich zur Mitwirkung nicht bereit erklärten, ohne diese aber die schweizerischen Bahnen eine Neubearbeitung der internationalen Tarife nicht vornehmen können. Neben den Tarifen für den internationalen Verkehr gelangte auch im Berichtsjahr wiederum eine grössere Anzahl neuer Tarifvorlagen für den internen und direkten schweizerischen Verkehr zur Vorlage und Genehmigung, so dass die Tarifikontrolle reichlich beschäftigt war. Immerhin konnten die Arbeiten dieses Jahr wieder in der normalen Arbeitszeit erledigt werden, und waren ausserordentliche Massnahmen nicht erforderlich. Die Zahl der ausgesprochenen Genehmigungen beträgt 538 gegenüber 619 im Vorjahr.

Über die wichtigsten Vorkommnisse im Gebiete des Tarifwesens sind folgende Mitteilungen zu machen:

Für den Simplonverkehr gelangten die internen, sowie die schweizerisch-italienischen Personentarife zur Vorlage. Diese Tarife sind normal gebildet. Ferner wurden vorgelegt und genehmigt die neuen Tarife für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr. Diese Tarife wurden gemeinsam mit der Gotthardroute erstellt und sehen für den grössten Teil der Schweiz gleichzeitig Taxen über den Gotthard und den Simplon vor. Nur für die Stationen der Gotthardbahn selbst (exklusive Luzern) und für das Gebiet östlich der Linie Luzern-Cham-Hedingen-Zürich-Rümlang-Glattfelden-Schaffhausen werden ausschliesslich Taxen über den Gotthard und für die Linie Brig-Bouveret-Bex-Lausanne-Genève ausschliesslich Taxen

rigkeiten hinweisen, welche sich bei Feststellung brauchbarer Konkurrenztaxen für den allgemeinen Verkehr aus der Kombination von drei grundsätzlich ganz voneinander verschiedenen Tarifsyste men ergeben und welche notgedrungen zur Ausschaltung des auf der kürzesten Strecke zur Anwendung kommenden schweizerischen Tarifsyste ms führen müssen.

Der im letzten Geschäftsbericht erwähnte Rekurs der Gemeindebehörde von Lugano gegen die Reduktion der Taxen der Drahtseilbahn vom Bahnhof Lugano nach der Stadt Lugano hat seine Erledigung durch den Rückzug des Rekurses durch die Gemeindebehörde gefunden.

Nachdem das Bundesgericht die Klage der Berner Oberland-Bahnen über die Pflicht zur Taxreduktion wegen Überschreitung des konzessionsmässigen Maximums des Reinertrages wegen Inkompetenz abgelehnt hat (1. November 1905), haben wir die Verwaltung neuerdings zur Einreichung von Vorschlägen für diese Reduktion eingeladen. Sie ist dieser Einladung zwar nachgekommen, hat aber eine ganz unzureichende Reduktion vorgeschlagen und daran zudem noch unannehmbare Bedingungen geknüpft, so dass wir genötigt waren, dieselben abzulehnen und weitergehende Reduktionen zu verlangen. Über den Abschluss dieser Verhandlungen werden wir Ihnen im nächsten Bericht weitere Mitteilungen zu machen haben.

Personentarifwesen. Zur Erleichterung des Verkehrs haben die beteiligten Verwaltungen beschlossen, mit Gültigkeit vom 1. Juli an die Billette zwischen Bern loco und transit (Richtungen Flamatt, Belp, Münsingen und Langnau) und La Chaux-de-Fonds loco und transit (Richtungen Le Locle, La Sagne und Saignelégier) über Kerzers-Neuchâtel und über Biel-Sonceboz fakultativ gültig zu erklären.

Der Tarif für Generalabonnemente ist auf 1. Januar 1906 neu ausgegeben worden. Auf diesen Zeitpunkt sind die folgenden Unternehmungen dem Tarif neu beigetreten: Rhätische Bahn, Strassenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen, Appenzeller Strassenbahn, Appenzellerbahn, Frauenfeld-Wil-Bahn, Wynentalbahn, Strassenbahn Aarau-Schöftland, Regionalbahn Saignelégier-Glovelier, Regionalbahn Saignelégier-La Chaux-de-Fonds. Die Taxen des Tarifes erlitten eine entsprechende Erhöhung, und zwar schwankt die prozentuale Erhöhung zwischen folgenden Grenzen:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
	%	%	%
Abonnement für 15 Tage . . .	14,28	10,00	14,28
Abonnement für 12 Monate . .	2,95	3,09	2,98

Neu eingeführt wurden bei diesem Anlass noch Abonnements mit einer Gültigkeitsdauer von 45 Tagen.

Durch diese Neuausgabe des Tarifes ist dem anlässlich der Behandlung des Geschäftsberichtes des Eisenbahndepartements pro 1904 im Nationalrate geäusserten Wunsche um Erhöhung der Taxen der kurzfristigen Generalabonnements Rechnung getragen worden. Dem weitern damals geäusserten Wunsche um billigere Repartition der Einnahmen aus den langfristigen Abonnements konnte keine weitere Folge gegeben werden, da den Aufsichtsbehörden ein Recht zur Einmischung in die Frage der Repartition der Einnahmen aus Gemeinschaftsverkehren nicht zusteht.

Der neue Tarif der schweizerischen Transportanstalten für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen ist vorgelegt und genehmigt worden. Derselbe bringt neben einer Neufestsetzung der Taxen, welche so erfolgte, dass die Einwirkung der neuen Retourtaxen der schweizerischen Bundesbahnen auf die Gesellschaftstaxen unterblieb, eine grundsätzliche Änderung in der Einteilung der Schulen. Statt wie bisher die Taxen nach Schulstufen (Primarschulen, Mittelschulen und Hochschulen) verschieden festzusetzen, wird im neuen Tarif die Einteilung nach dem Alter der Schüler gemacht und unterschieden zwischen Schulen, deren Schüler das 12. Altersjahr normalerweise noch nicht zurückgelegt haben und solchen, deren Schüler dieses Alter normalerweise zurückgelegt haben. Ferner werden durch den neuen Tarif besondere Taxbegünstigungen für Schulkinder eingeführt, welche während der Schulferien mit öffentlicher oder privater Unterstützung gruppenweise nach Erholungsstationen verbracht werden (Ferienkolonien). Bei der Berechnung der Taxen für Schulfahrten fällt die im bisherigen Tarif vorgesehene differentielle Behandlung je nach der grössern oder geringern Anzahl der Teilnehmer dahin. Das Minimum der Teilnehmerzahl an einer Schulfahrt ist wie bisher auf 8 festgesetzt. Der Anwendungskreis des neuen Tarifes, welcher am 1. April 1906 in Kraft treten wird, ist wesentlich ausgedehnt worden.

Diese Umarbeitung des allgemeinen schweizerischen Tarifes veranlasste zahlreiche Verhandlungen mit den Nebenbahnen,

welche in ihrem internen Verkehr zwar besondere Taxen einheben, die Bestimmungen des allgemeinen schweizerischen Tarifes dagegen angenommen haben. Die bezüglich internen Vorschriften mussten überall umgearbeitet werden.

Neue Reglemente gelangten im Berichtsjahr zur Genehmigung über die Gewährung ausserordentlicher Taxbegünstigungen zum Besuche von schweizerischen Festen und Versammlungen, sowie von Pferderennen, über die Fahrbegünstigungen zum Zwecke der Arbeitsvermittlung und für die Beförderung von Expressgut.

Im Berichtsjahr erfolgte auch eine einheitliche Regelung der Taxen für die Benützung von Schlafwagen und Luxuswagen. Die Grundtaxen wurden wie folgt festgesetzt:

		Pro 100 km. und Platz
Für die Benützung von		
Schlafwagen in Luxuszügen		Fr. 3. —
Salonwagen in Luxuszügen		„ 2. —
Schlafwagen in den übrigen Zügen I. Klasse	I. Klasse	„ 3. —
	II. Klasse	„ 2. —

Auf der Gotthardlinie werden bis zur Durchführung der Verstaatlichung die bisherigen Taxen eingehoben. Gleichzeitig gelangten auch einheitliche Vormerkgebühren für die Vorausbestellung der verschiedenen Plätze zur Einführung.

Gütertarifwesen. Zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen ist ein I. Nachtrag eingeführt worden. Ferner ist der Artikel „Osmon-Torf“ in Stücken oder in Brikettform neu unter die Güter des Spezialtarifes III eingereiht worden.

Von den im Jahre 1905 neu eröffneten Linien ist nur die Eisenbahn Nyon-Crassier frontiere dem Reformtarifsystem beigetreten.

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

Nachtrag VII zum Teil I, Abteilung B, der schweizerisch-italienischen Gütertarife via Gotthard, am 13. März;

Nachtrag IX zum Teil I, Abteilung B, der deutsch-italienischen Gütertarife im Transit durch die Schweiz, am 13. März;

- Änderung der Klassifikation im Teil I, Abteilung B, der deutsch-südfranzösischen Gütertarife im Transit durch die Schweiz, am 4. April ;
- Neuausgabe des Teiles I, Abteilung B, der niederländisch-deutschen Gütertarife, zur Anwendung auf den niederländischen Verkehr mit Basel via Delle, am 31. Mai, erneuert am 8. Dezember ;
- Neuausgabe des Teiles I, Abteilung B, der österreichisch-ungarisch-französischen Gütertarife im Transit durch die Schweiz, am 30. Juni ;
- Nachtrag I zum Teil I, Abteilung B, der belgisch-deutschen Gütertarife, zur Anwendung auf den belgischen Verkehr mit Basel via Delle, am 28. Juli ;
- Änderung und Ergänzung des Teiles I, Abteilung B, der niederländisch-deutschen Gütertarife, zur Anwendung auf den niederländischen Verkehr mit Basel via Delle, am 29. August ;
- Nachtrag I zum Teil I, Abteilung B, der deutsch-südfranzösischen Gütertarife im Transit durch die Schweiz, am 29. August ;
- Änderung der Klassifikation im Teil I, Abteilung B, der deutsch-italienischen Gütertarife im Transit durch die Schweiz, am 24. Oktober ;
- Änderung der Klassifikation im Teil I, Abteilung B, der deutsch-südfranzösischen Gütertarife im Transit durch die Schweiz, am 6. November ;
- Nachtrag VIII zum Teil I, Abteilung B, der schweizerisch-italienischen Gütertarife via Gotthard, am 19. Dezember ;
- Nachtrag 2 zum Teil 2, Heft 1, der belgisch-italienischen Gütertarife via Gotthard, am 21. Dezember ;
- Nachtrag X zum Teil I, Abteilung B, der deutsch-italienischen Gütertarife im Transit durch die Schweiz, am 30. Dezember.

Von allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarifen wurden im Berichtsjahre neu eingeführt: ein Ausnahmetarif Nr. 14 für Düngemittel und Rohmaterialien zur Düngerfabrikation, ein Ausnahmetarif Nr. 18 für Holz und Torf und ein Ausnahmetarif Nr. 19 für Steine, Kies, Sand, Mergel, Lehm etc. Für diese Tarife gelten ebenfalls die Ausführungen des letzten Geschäftsberichtes rücksichtlich der Komplikationen, welche sich aus der Nichtannahme der Grundtaxen der schweizerischen Bundesbahnen durch alle Privatbahnen ergeben und ist die dadurch geschaffene Erschwerung in der Handhabung der Tarife sehr zu bedauern.

Nachdem der Gütertarif für den Verkehr zwischen Basel S. B. B. einerseits und Delle frontiere, sowie Altmünsterol Grenze anderseits genehmigt war, wurden die Grundlagen für den neuen Gütertarif für den Verkehr zwischen Delle frontiere und den schweizerischen Stationen festgelegt und genehmigt, so dass der erste Teil dieses Tarifes gegen Ende des Berichtsjahres zur Vorlage gelangen konnte.

Die im letzten Geschäftsbericht erwähnten Verhandlungen über die Berücksichtigung der Einwirkung der Taxen des deutsch-südfranzösischen Verkehrs sind fortgesetzt worden, ohne aber bis heute zu einem abschliesslichen Resultate zu führen.

Der schweizerische Nebengebührentarif wurde ergänzt durch Aufnahme einer Bestimmung über die Berechnung der Lagergebühren für Gepäck bei mehr als 30 Tage dauernder Lagerung.

In die Tarifbestimmungen des Tarifes der schweizerischen Eisenbahnen für den Transport lebender Tiere wurde eine Bestimmung neu aufgenommen, wonach der Eilgutzuschlag nicht erhoben werden soll für den eilgutmässigen Transport von Aufzuchtthieren des Pferde- und Rindviehgeschlechtes (Fohlen und Rinder) im Alter von nicht über 3 Jahren, welche auf Alpenweiden gesömmert werden sollen. Die gleiche Begünstigung wurde auch Säugstuten mit ihren Jungen zugestanden. Ferner wurde für die Tiere der IV. Tarifklasse, in Kisten oder ähnlichen Behältern verpackt, bei Einzelsendungen im Gewichte von nicht mehr als 100 kg. die Taxierung nach der Gepäcktaxe (Minimum 20 kg.) eingeführt, soweit sich die Taxrechnung als Eilgut nach dem Tarif für lebende Tiere und nach der Stückzahl nicht billiger stellt.

b. Transportwesen.

Im Berichtsjahr wurden folgende Änderungen und Ergänzungen zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen genehmigt:

Am 2. Juni: Streichung des Absatzes 4 des § 7. Berichtigung und Ergänzung der Anlage III. Ergänzung der Anlage V. Eingeführt am 1. Juli mittelst Berichtigungs- und Ergänzungsblatt I (A. S. n. F. XXI, 350);

am 22. September: Berichtigung des § 25. Abänderung der §§ 46 und 53. Abänderung der Anlage V. Eingeführt am 15. Oktober mittelst Berichtigungs- und Ergänzungsblatt II (A. S. n. F. XXI, 607);

am 7. November: Abänderung und Ergänzung der Anlage V. Eingeführt am 1. Dezember mittelst Berichtigungs- und Ergänzungsblatt III (A. S. n. F. XXI, 702);

am 23. Dezember: Abänderung der §§ 46 und 48. Neuausgabe der Anlage IV. Eingeführt am 1. Januar 1906 mittelst Berichtigungs- und Ergänzungsblatt IV (A. S. n. F. XXI, 749).

Die im letzten Geschäftsbericht erwähnte Neuausgabe der Polizeivorschriften für den Viehtransport auf den schweizerischen Eisenbahnen trat unter dem Titel: Polizeivorschriften für den Transport lebender Tiere auf den schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffen (A. S. n. F. XXI, 717) am 1. Januar 1906 in Kraft. Es steht zu hoffen, dass die neuen Vorschriften eine Beseitigung der Klagen über quälerische Behandlung der lebenden Tiere beim Verlad und Transport derselben auf Eisenbahnen und Dampfschiffen bringen werden.

Die Arbeiten betreffend die Neuerstellung des Anhanges I zum Transportreglement, enthaltend die Zusammenstellung der den Neben- und Spezialbahnen, sowie den Dampfschiffen bewilligten Ausnahmen von den Vorschriften des Transportreglements wurden fortgesetzt.

Zur Instruktion zum Transportreglement wurde am 1. Juni in Zusammenfassung der bisherigen Nachträge I und II und unter Beifügung einer Anzahl neuer Änderungen ein neuer Nachtrag I ausgegeben.

Infolge eingegangener Beschwerden haben wir die Verwaltungen der Eisenbahnunternehmungen eingeladen, dem Personal die Bestimmungen des letzten Satzes des ersten Absatzes des § 14 des Transportreglements in Erinnerung zu bringen, wonach jeder Reisende nur den für ihn und seine allfälligen Begleiter erforderlichen Sitzplatz zum voraus belegen darf, das Belegen von mehr Plätzen aber verboten ist.

Im letzten Bericht gaben wir Ihnen von den erneuten Bestrebungen Kenntnis, für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Genève und den P. L. M.-Stationen Dijon bis Paris eine direkte Abfertigung via Vallorbe einzurichten und bemerkten dabei, dass diese Be-

strebungen wiederum am Widerstand der französischen Verwaltung scheiterten. Die französische Bahnverwaltung ist inzwischen auf diese Angelegenheit zurückgekommen und hat sich nunmehr ohne besondere erschwerende Bedingungen mit der Einrichtung des gewünschten Verkehrs einverstanden erklärt, der dann am 15. September in Kraft gesetzt werden konnte.

Die Verschiedenheit der Gültigkeitsdauer der Retourbillette in Deutschland und in der Schweiz hat Anlass zu vielen Verhandlungen zwischen den beteiligten Verwaltungen gegeben, indem die deutschen Bahnen wünschten, es möchte die 45tägige Gültigkeitsdauer für die direkten Retourbillette mit der Schweiz allgemein eingeführt werden, die schweizerischen Verwaltungen aber erklärten, mit Rücksicht auf die Rückwirkung auf den internen schweizerischen Verkehr hierzu nicht Hand bieten zu können. Die Verwaltungen einigten sich dann dahin, dass für den Verkehr mit den von der schweizerischen Grenze weiter abliegenden Stationen Retourbillette mit einer Gültigkeitsdauer von 45 Tagen auf der ganzen Strecke zur Ausgabe gelangen sollen, während im Nachbarverkehr mit Elsass-Lothringen, Baden, Württemberg und Bayern wie bisher direkte Retourbillette mit der gewöhnlichen Gültigkeitsdauer zur Einführung gelangen werden. Für die Berechnung der Taxen dieser letztern Billette stellen die schweizerischen Bahnen ihre gewöhnlichen Retourtaxen zur Verfügung, während für die erstern Retourbillette die um 20 % reduzierten Taxen für doppelte einfache Fahrt (wie bei den zusammenstellbaren Rundreisebilletten des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen) zur Einrechnung gelangen. Wir haben dieser Vereinbarung am 10. Mai die Genehmigung erteilt mit dem ausdrücklichen Vorbehalt, dass, wenn sich früher oder später Inkonvenienzen für den schweizerischen Verkehr ergeben sollten, jederzeit auf diese Frage zurückgekommen werden könne.

Seitens einer Transportunternehmung ist die Anfrage gestellt worden, ob eine Kantonsregierung berechtigt sei, gewisse Passagiere (Zigeuner), welche von ihr zugeführt werden, polizeilich am Aussteigen auf einer Station des betreffenden Kantonsgebiets zu verhindern. Nachdem ein Gutachten des schweizerischen Justiz- und Polizeidepartements die Berechtigung der Kantonsregierung dargetan hatte, solchen Personen den Aufenthalt auf ihrem Kantonsgebiet zu untersagen, haben wir die Anfrage in zustimmendem Sinne erledigt und darauf aufmerksam gemacht, dass die Transportanstalt verpflich-

tet sei, die Annahme solcher Transporte zu verweigern. Das erwähnte Gutachten stellte in dieser Beziehung noch fest, dass die in Art. 5 des Bundesgesetzes vom 29. März 1893 betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen niedergelegte Transportpflicht durch die Ziffer 3 des Art. 2 desselben Gesetzes eingeschränkt wird, indem nach dieser Vorschrift die Bestimmungen des Transportgesetzes keine Anwendung finden auf diejenigen Personen und Gegenstände, deren Beförderung aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist. Dabei hat nach Ansicht des Gutachtens der Gesetzgeber zum voraus Vorschriften polizeilicher Natur, durch welche der Transport bestimmter Personen verboten wird, gleichgültig ob solche auf kantonalen oder eidgenössischen Rechtsquellen beruhen, als bindend erklären wollen. Die Transportanstalten sollen dadurch nicht nur von ihrer Pflicht zum Transport enthoben, sondern auch an ein direktes Transportverbot gebunden werden. Das von einer Kantonsregierung ausgehende Verbot, welches den Zigeunern den Aufenthalt in einem Kanton untersagt, oder ein Erlass, welcher ihnen das Aussteigen auf bestimmten Stationen der Transportanstalten verbietet, muss als ein Akt, der sich aus Gründen der öffentlichen Ordnung rechtfertigt, angesehen werden. Soweit in einem solchen Akt ein Beförderungsverbot liegt, ist er für die Transportanstalten nach Vorschrift des Art. 2, Ziffer 3, des Transportgesetzes verbindlich, diesen wird damit das Verbot auferlegt, jene bestimmten Personen nach Stationen des betreffenden Kantons zu befördern.

Auch dieses Jahr wurden, wie in früheren Jahren, die üblichen besondern Massnahmen für die Bewältigung des Herbstverkehrs in Kraft gesetzt, und zwar wiederum mit gutem Erfolg, indem Klagen über mangelhafte Bedienung des Herbstverkehrs keine laut wurden.

Temporäre Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen für den Güterverkehr wurden in folgendem Umfang bewilligt und in vorgeschriebener Weise publiziert:

Der elektrischen Eisenbahn von Stansstad nach Engelberg für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Baumaterialien in Wagenladungen vom 18. August bis 15. September;

den schweizerischen Bundesbahnen anlässlich des Heimtransportes der an den Herbstmanövern beteiligten Truppen (13. und 14. September).

Das im Jahr 1903 provisorisch eingeführte neue Übereinkommen zwischen den schweizerischen Transportanstalten betreffend die Haftpflicht aus dem direkten schweizerischen Verkehr und das Verfahren zur Regelung der Entschädigungsforderungen (siehe Geschäftsbericht pro 1903, Bundesbl. 1904, II, 474) ist nunmehr definitiv in Kraft erwachsen.

Einer Abänderung des zweiten Satzes des § 18, lit. a, der Ausführungs- und Zusatzbestimmungen zu den Vorschriften über Militärtransporte haben wir nach längeren Verhandlungen am 30. März die Genehmigung erteilt (siehe Publikationsorgan für das Transport- und Tarifwesen der Eisenbahnen und Dampfschiffunternehmungen 1905, Seite 132).

Das Verzeichnis der zur Ausstellung von Empfehlungsscheinen für Armentransporte berechtigten Stellen wurde mehrfach abgeändert und ergänzt.

Zur ordentlichen Revision der Bestimmungen des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr trat am 4. Juli in Bern die zweite Revisionskonferenz zusammen, an der sämtliche Vertragsstaaten mit Ausnahme von Luxemburg vertreten waren. Die ziemlich zahlreichen Vorschläge dieser Konferenz zur Abänderung und Ergänzung des Übereinkommens sind in dem vom 18. Juli datierten Schlussprotokoll niedergelegt, das Ihnen nach Umwandlung in ein Zusatzübereinkommen zur Genehmigung vorgelegt werden wird. Wir sehen daher für heute von einer nähern Besprechung dieser Vorschläge ab und verweisen auf die später vorzulegende besondere Botschaft.

Ein Vorschlag zum Abschluss eines internationalen Übereinkommens über den Eisenbahntransport von Personen und Gepäck, den wir der Konferenz unterbreiteten, wurde von ihr günstig aufgenommen, seine Behandlung wurde aber auf eine später einzuberufende besondere Konferenz verwiesen. Diese Frage wird daher weiter verfolgt werden.

Dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr sind im Berichtsjahr neu unterstellt worden: die Wynentalbahn, die elektrische Strassenbahn Aarau-Schöftland und die Strecke Crassier gare-Crassier frontière der Nyon-Crassier-Bahn; die Länge der dem Übereinkommen unter-

stellten, dem Betriebe übergebenen schweizerischen Linien ist damit von 3659 km. (Ende 1904) auf 3699 km. (Ende 1905) gestiegen.

Neue Vorschriften für den internationalen Verkehr und Änderungen an den bestehenden haben wir im Berichtsjahr in folgendem Umfange genehmigt:

Internationaler Personenverkehr.

Reglementarische Bestimmungen im Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen schweizerischen Stationen einerseits und Stationen belgischer, niederländischer und englischer Bahnen anderseits via Kleinbettingen und Ulflingen, am 7. April;

Nachtrag II zum Betriebsreglement der Dampfschiffverwaltung auf dem Bodensee und Rhein, am 14. April;

Reglementarische Bestimmungen im Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäck im nordwestdeutsch-rheinisch-schweizerischen Verkehr, am 10. Mai;

Reglementarische Bestimmungen im Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Niederlanden, Deutschland und Böhmen einerseits und Tirol, Triest, Fiume, Abbazia-Mattuglie und Görz, sowie Bad Gastein und Lend-Gastein anderseits, im Transit durch die Schweiz, am 10. Juni;

Reglementarische Bestimmungen im Tarif für die Beförderung von Personen, Gepäck und Hunden zwischen deutschen Stationen und österreichischen Stationen, im Transit durch die Schweiz, am 15. Juni;

Reglementarische Bestimmungen im Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäck zwischen englischen Stationen einerseits und deutschen, österreichischen, ungarischen, rumänischen, serbischen, bulgarischen und orientalischen Stationen, sowie Konstanz S. B. B. und Schaffhausen S. B. B. anderseits, am 19. Juni;

Reglementarische Bestimmungen im Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäck zwischen französischen und belgischen Stationen einerseits und österreichischen, ungarischen, rumänischen, serbischen, bulgarischen und orientalischen Stationen anderseits über Süddeutschland und den Arlberg, im Transit durch die Schweiz, am 22. Juni;

Reglementarische Bestimmungen im Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäck zwischen Stationen der preussi-

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

(Die Ergebnisse pro 1905 sind approximativ. — Les résultats pour 1905 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	
			1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905
km.	km.		Anzahl — Nombre	Anzahl — Nombre	Tonnen — Tonnes	Tonnen — Tonnes	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2441	2441	Schweiz. Bundesbahnen — Ch. de fer fédéraux ¹	54,338,339	59,137,126	9,058,448	9,889,894	45,427,823	48,154,781	63,737,545	66,808,384	109,165,368	114,963,165	44,765	47,097
19	19	Bulle-Romont	147,593	142,072	62,090	58,447	105,932	99,153	278,690	262,063	384,622	361,216	20,243	19,011
15	15	Val-de-Travers	324,331	385,256	73,888	73,402	85,351	90,136	122,510	127,792	207,861	217,928	13,857	14,528
11	11	Porrentruy-Boufol	130,341	141,695	7,378	8,367	36,092	36,568	10,656	12,385	46,748	48,953	4,250	4,450
7	7	Wald-Rütli	128,501	137,101	23,169	25,488	47,717	49,530	42,265	44,326	89,982	93,856	12,854	13,408
—	6	Nyon-Crassier ²	—	62,252	—	1,480	—	18,532	—	3,046	—	21,578	—	5,533
276	276	Gothardbahn	3,106,488	3,325,750	1,175,359	1,257,440	9,310,915	10,148,436	13,289,726	14,210,227	22,600,641	24,358,663	81,886	88,256
50	50	Schweiz. Südostbahn	621,791	598,426	96,075	97,303	553,516	538,265	287,024	310,426	840,540	848,691	16,810	16,973
50	50	Schweiz. Seetalbahn	478,247	499,053	107,833	117,223	264,498	280,145	305,449	313,497	569,947	593,642	11,399	11,872
43	43	Emmentalbahn	838,258	936,447	291,619	312,669	311,764	332,589	447,506	484,304	759,270	816,893	17,657	18,997
41	41	Burgdorf-Thun	513,913	542,558	81,364	84,167	211,571	225,234	254,952	258,434	466,523	483,668	11,378	11,796
43	43	Bern-Neuchâtel	590,289	607,853	105,596	125,016	542,017	549,529	322,480	364,709	864,497	914,238	20,104	21,261
12	12	Sensetalbahn ³	88,284	81,829	22,241	37,325	26,760	24,636	32,041	53,683	58,801	78,310	5,480	6,526
40	40	Trisetalbahn	507,347	545,059	83,983	91,946	211,461	217,924	215,807	227,011	427,268	444,935	10,681	11,123
40	40	Jura Neuchâtelois	1,414,894	1,446,820	208,276	189,022	694,384	701,830	508,826	505,594	1,203,210	1,207,424	30,080	30,185
33	33	Fribourg-Murtens-Ins.	216,273	230,834	52,927	62,105	123,590	131,796	115,888	135,737	239,478	267,533	7,257	8,107
31	31	Thunerseebahn	628,538	696,406	128,528	143,880	496,795	551,278	413,621	455,330	910,416	1,006,608	29,368	32,471
34	34	Gürbetalbahn	552,099	603,931	92,341	108,741	244,604	251,261	126,324	148,691	370,928	399,952	10,909	11,763
24	24	Erlenbach-Zweismimmen	128,634	146,656	27,608	28,074	96,199	132,685	109,787	117,349	205,986	250,034	8,582	10,418
14	14	Spiez-Frutigen	151,987	155,945	17,864	21,485	93,841	96,390	57,294	67,224	151,135	163,614	10,795	11,686
12	12	Spiez-Erlenbach	159,652	184,490	33,624	34,137	78,645	96,999	70,255	73,796	148,900	170,795	12,408	14,233
26	26	Uerikon-Baum	137,478	142,098	24,534	27,218	52,459	51,158	50,553	53,585	103,012	104,743	3,962	4,028
25	25	Saiguelégier-Glovelier ⁴	54,387	62,367	7,224	13,636	37,912	43,948	21,965	38,763	59,877	82,711	3,926	3,308
19	19	Sihltalbahn	401,076	462,806	124,378	141,036	104,317	113,499	140,336	154,748	244,653	268,247	12,876	14,118
15	15	Langenthal-Huttwil	195,175	207,344	90,323	93,481	78,391	80,111	126,912	126,338	205,303	206,449	13,087	13,763
26	26	Huttwil-Volhusen	174,485	179,406	60,921	61,081	79,562	79,568	129,978	129,748	209,340	209,316	8,059	8,050
14	14	Le Pont-Brissus	82,380	83,123	11,196	11,241	46,310	46,296	39,675	35,564	85,985	81,860	6,141	5,847
5	5	Oensingen-Balsthal	163,337	202,381	51,066	61,726	26,229	29,195	61,456	71,986	87,685	101,181	17,537	20,236
3366	3372	Total	66,274,927	71,947,084	12,120,053	13,177,030	59,388,655	63,171,472	81,319,521	85,594,740	140,708,176	148,766,212	—	—
—	6	Vormehrung absolute — absolute Augmentation %	—	5,672,157 8,5 (8,2)	—	1,056,977 8,7 (3,3)	—	3,782,817 6,3 (3,3)	—	4,275,219 5,3 (2,4)	—	8,058,036 5,7 (2,3)	—	—
10	10	Uetlibergbahn	88,472	86,322	1,141	1,044	103,560	97,299	16,932	17,755	120,492	115,057	12,049	11,505
4	4	Orbe-Chavornay	88,446	83,838	38,802	32,530	30,362	28,493	41,840	34,370	72,202	62,863	18,050	15,715
3	3	Trambahn Luzern (Kriens-Luzern) ⁵	—	—	35,230	38,821	—	—	32,516	36,328	32,516	36,328	10,388	12,109
173	173	Rhätische Bahn ⁶	935,997	980,986	159,532	177,710	1,894,743	1,908,440	2,130,332	2,387,865	4,025,075	4,296,305	23,556	24,834
126	126	Tramways électriques Genève	13,928,429	14,564,740	67,918	81,298	1,986,640	2,057,840	123,527	140,754	2,110,167	2,198,594	16,747	17,449
46	63	Montreux-Oberland bernois ⁷	159,640	348,096	17,507	36,428	282,659	606,154	99,848	208,056	382,507	814,210	14,461	15,078
37	37	Chemins de fer de la Gruyère ⁸	230,889	268,179	24,432	39,205	136,780	175,461	65,789	99,503	202,569	274,964	5,957	7,431
7	7	Palézieux-Châtel St. Denis	77,299	85,139	17,468	21,674	26,013	29,404	28,648	34,628	54,661	64,032	7,808	9,147
36	36	Visp-Zermatt	73,221	78,452	5,237	7,932	529,090	548,710	85,279	110,681	614,369	659,391	17,065	18,316
32	32	Berner Oberland-Bahnen	346,083	366,791	17,565	22,502	711,830	752,755	100,228	113,322	812,058	866,077	25,377	27,064
30	30	Bière-Apples-Morges	101,278	110,262	11,398	11,068	66,750	72,338	39,137	40,556	105,887	112,894	3,529	3,763
27	27	Saiguelégier-La Chaux-de-Fonds	211,596	219,600	16,776	15,642	104,863	103,027	72,824	64,014	177,687	167,041	6,581	6,186
27	27	Chemins de fer électriques du Jorat	343,002	288,530	3,333	3,222	111,907	110,523	11,035	10,993	122,942	121,616	4,553	4,500
26	26	Appenzellerbahn	596,365	604,782	47,081	47,735	281,223	275,741	162,296	156,215	443,519	431,956	17,058	16,613
25	25	Yverdon-St. Croix	66,258	74,194	43,991	48,103	77,530	85,738	113,074	123,206	190,604	208,944	7,624	8,357
24	24	Lansanne-Echallens-Bercher	119,254	122,568	24,649	24,326	77,198	77,733	95,081	92,508	172,279	170,241	7,178	7,093
23	23	Stansstad-Engelberg	243,897	256,709	21,757	18,725	262,755	265,711	130,657	119,904	393,412	385,615	17,104	16,766
23	23	Wetzikon-Meilen	325,890	288,691	3,289	3,969	88,304	79,720	10,620	11,407	98,924	91,127	4,301	3,962
23	23	Wynentalbahn ⁹	387,900	506,036	8,246	12,223	118,190	136,361	19,584	37,856	137,774	174,217	7,528	7,574
20	20	Appenzeller Straßenbahn ¹⁰	333,372	350,773	16,594	16,909	217,096	229,465	81,033	84,204	298,129	313,669	17,798	15,683
—	19	Schaffhausen-Schleitheim ¹¹	—	89,083	—	876	—	42,322	—	5,873	—	48,195	—	7,335
18	18	Frauenfeld-Wil	185,485	193,119	16,327	18,955	90,557	89,873	47,773	51,328	138,330	141,201	7,085	7,844
17	17	Les Ponts-La Sagne-La Chaux-de-Fonds	128,036	136,092	6,868	6,432	50,265	54,807	19,921	19,656	70,186	74,463	4,128	4,380
17	17	Chemins de fer électriques veveysans ¹²	200,797	240,797	9,053	12,650	108,647	129,608	33,325	48,689	141,972	178,297	9,998	10,488
—	14	Sernftalbahn ¹³	—	18,605	—	1,774	—	27,045	—	8,016	—	35,061	—	6,294
14	14	Waldenburgerbahn	135,640	130,524	13,633	12,761	64,850	65,699	36,356	34,565	101,206	100,264	7,229	7,161
13	13	Birsigtalbahn	1,053,473	1,205,604	3,925	4,256	201,828	221,869	16,022	17,070	217,850	239,038	16,757	18,387
13	13	Bex-Gryon-Villars ¹⁴	156,100	168,476	7,895	9,311	90,512	89,793	44,189	54,393	134,701	144,186	13,470	11,091
12	12	Aarau-Schöftland	259,536	277,015	12,105	14,402	65,725	67,604	20,701	23,231	86,426	90,835	7,202	7,569
11	11	Rolle-Gimel	69,246	67,042	2,475	3,136	28,174	28,883	6,364	7,645	34,538	36,528	3,140	3,320
11	11	Bremgarten-Dietikon	96,250	84,511	3,346	3,679	54,185	46,471	10,217	11,049	64,402	57,520	5,855	5,229
10	10	Allaman-Aubonne-Gimel	99,306	95,681	2,787	3,005	35,417	36,425	9,777	9,525	45,194	45,950	4,519	4,595
10	10	St. Gallen-Speicher-Trogen	314,629	210,482	5,819	9,178	128,622	123,496	18,321	27,950	146,943	161,446	14,694	15,144
9	9	Tramelan-Tavannes	84,118	95,559	5,227	5,723	39,175	41,894	22,879	22,955	62,054	64,849	6,895	7,205
9	9	Val-de-Ruz	310,614	321,342	890	2,499	51,340	51,793	3,602	9,381	54,942	61,174	6,104	6,797
7	7	Rigi Kaltbad-Rigi Scheidegg	10,650	8,640	466	418	15,596	12,962	5,826	6,319	21,422	19,281	3,060	2,754
7	7	Aigle-Leysin	50,453	57,033	3,475	5,227	65,724	81,584	50,988	70,486	116,712	152,070	16,673	21,724
6	6	Genève-Veyrier	585,042	604,879	301	282	132,936	138,388	2,410	2,292	135,346	140,680	22,557	23,446
5	5	Régional des Brenets	160,812	153,357	949	1,024	45,493	41,898	3,196	3,369	45,689	42,267	9,737	9,05

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	
			1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Ende — Fin	1904	1905	Anzahl — Nombre	Anzahl — Nombre	Tonnen — Tonnes	Tonnen — Tonnes	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
km.	km.													
19	19	Wengernalpbahn	116,241	128,233	6,408	10,169	644,062	713,051	63,302	82,583	707,364	795,634	37,229	41,875
12	12	Arth-Rigibahn ¹⁵	96,849	120,919	4,508	4,241	174,069	172,548	27,451	27,354	201,520	199,902	16,793	16,658
10	10	Gornergratbahn	36,558	38,121	197	275	277,682	290,391	6,609	8,652	284,291	299,043	28,429	29,904
9	9	Monte Generoso	16,240	15,182	469	406	60,183	54,011	7,933	6,337	68,116	60,348	7,568	6,705
8	8	Brienzi-Rothorn-Bahn	13,191	11,614	69	91	44,505	39,355	1,433	1,874	45,938	41,229	5,742	5,153
8	8	Glion-Rochers de Naye	83,824	81,516	825	948	260,026	260,235	16,975	11,990	277,001	272,225	34,625	34,028
7	7	Rorschach-Heiden	119,351	127,523	28,929	26,122	97,810	99,716	80,553	79,064	178,363	178,780	25,480	25,540
7	7	Vitznau-Rigibahn ¹⁶	135,115	133,917	2,867	2,352	512,444	508,552	35,808	33,001	548,252	541,553	78,321	77,364
5	6	Jungfraubahn ¹⁷	58,036	73,333	343	561	167,171	355,436	994	1,180	168,165	356,616	33,633	69,719
5	5	Pilatusbahn	47,664	44,919	206	693	286,018	265,697	4,358	11,732	290,376	277,429	58,075	55,485
—	3	Brunnen-Morschach ¹⁸	—	28,163	—	180	—	33,246	—	1,252	—	34,498	—	11,490
5,49	5,49	Lauterbrunnen-Mürren	50,869	52,708	1,034	913	137,072	137,792	30,511	28,206	167,583	165,998	—	—
3,60	3,60	Stanserhornbahn	21,893	20,077	106	121	61,696	61,484	3,038	2,932	64,734	64,416	—	—
1,70	1,70	Lausanne-Ouchy	1,012,067	1,149,758	166,412	151,228	115,924	129,530	169,150	160,702	285,074	290,232	—	—
1,68	1,68	Biel-Magglingen	46,175	38,396	137	136	21,884	19,245	2,254	2,308	24,138	21,553	—	—
1,60	1,60	Beatenbergbahn	52,402	53,265	1,044	1,625	58,183	59,404	16,021	20,059	74,204	79,463	—	—
1,61	1,61	Vevey-Chardonne-Pélerin	128,642	77,419	2,227	1,257	52,511	65,542	20,774	11,432	73,285	76,974	—	—
1,61	1,61	Lugano-S. Salvatore	45,566	48,138	—	—	73,039	77,024	—	—	73,039	77,024	—	—
1,44	1,44	Römerhof-Dolderbahn ¹⁹	180,736	183,942	297	309	44,847	41,564	1,690	1,654	46,537	43,218	—	—
1,32	1,32	Rheineck-Walzenhausen	76,692	74,695	380	379	34,590	33,945	3,951	1,529	38,541	35,474	—	—
1,31	1,31	Cossonay gare C. F. F.—ville	55,586	50,338	618	823	11,427	10,446	2,659	3,118	14,086	13,564	—	—
1,03	1,03	Gurtenbahn	70,226	61,345	186	171	35,391	30,821	713	693	36,104	31,514	—	—
0,80	0,80	Biel-Evilard	191,749	198,470	264	298	42,578	42,563	3,120	3,130	45,698	45,693	—	—
0,88	0,88	Bürgenstockbahn	62,050	70,970	787	1,283	54,998	62,623	4,431	6,167	59,429	68,790	—	—
0,80	0,80	Kriens-Sonnenberg	52,866	50,462	142	165	40,953	39,408	946	1,091	41,899	40,499	—	—
0,76	0,76	Ragaz-Wartenstein	47,432	45,755	21	35	17,657	16,979	167	286	17,824	17,265	—	—
0,66	0,66	Reichenbachfallbahn	30,161	19,358	1	1	20,147	13,477	3	1	20,150	13,478	—	—
0,64	0,64	St. Imier-Sonnenberg	110,452	107,223	736	690	30,325	27,090	5,968	4,610	36,293	31,700	—	—
0,64	0,64	Davos-Schätzalp	63,903	75,278	1,007	1,328	34,351	42,056	9,997	12,849	44,348	54,905	—	—
0,66	0,66	Territet-Glion	174,932	190,474	1,130	1,256	117,751	126,413	18,007	11,501	135,758	137,914	—	—
0,46	0,46	Lausanne-Signal	127,118	128,627	58	53	25,062	25,258	288	249	25,350	25,507	—	—
0,87	0,87	Ecluse-Plan ²⁰	127,400	104,442	—	—	14,596	18,111	172	139	14,768	18,250	—	—
0,80	0,80	St. Gallen-Mühleck	471,366	259,297	428	410	53,774	27,802	1,069	1,026	54,843	28,828	—	—
0,88	0,88	Rigiviertel Zürich	128,396	132,139	—	—	15,090	15,207	—	—	15,090	15,207	—	—
0,84	0,84	Funicolare di Lugano [*]	493,122	626,141	—	—	41,987	45,800	2,808	2,477	44,795	48,277	—	—
0,16	0,16	Zürichbergbahn [*]	456,004	655,988	—	—	44,047	54,000	417	438	44,464	54,438	—	—
0,15	0,15	Gütschbahn	126,409	113,729	27	20	32,248	32,248	177	149	35,184	32,397	—	—
—	0,14	Engelberg-Grand Hotel Terrasse ²¹	—	985	—	—	—	162	—	—	—	162	—	—
0,11	0,11	Neuveville-St. Pierre (Fribourg) [*]	163,049	180,263	—	—	12,601	14,402	395	—	12,996	14,402	—	—
0,10	0,10	Mazilibahn [*]	149,777	141,068	—	—	9,659	8,944	—	175	9,659	9,119	—	—
26,86	26,86	Tramways Neuchâtel	3,408,742	3,565,781	227	233	458,385	470,866	6,835	5,915	465,220	476,781	17,655	18,094
23,66	26,12	Kant. Strassenbahnen Basel ²²	12,819,710	14,000,862	187	193	1,441,679	1,543,159	3,127	3,313	1,444,806	1,546,472	61,065	62,357
6,88	6,88	Birsekbahn	708,760	996,350	—	—	125,530	135,962	300	300	125,830	136,262	20,036	21,697
24,88	24,88	Städt. Strassenbahn Zürich	14,292,579	15,773,370	—	—	1,719,247	1,888,664	—	—	1,719,247	1,888,664	70,663	77,626
23,20	23,20	Tramways Lausanne	4,817,387	5,134,959	—	—	633,257	678,849	—	—	633,257	678,849	27,295	29,260
12,01	12,01	Limmattal-Strassenbahn	634,627	676,082	—	—	72,872	86,676	4,140	—	77,012	86,676	6,412	7,216
11,34	11,34	Allstätt-Berneck	572,760	590,436	54	57	81,320	83,643	4,492	4,785	85,812	88,428	7,634	7,867
10,88	10,88	Vevey-Montreux-Chillon	1,938,625	2,110,676	1	2	292,105	319,582	5	8	292,110	319,590	26,848	29,374
2,68	2,68	Chillon-Byron-Villeneuve	77,326	84,470	—	—	13,239	12,610	30	—	13,269	12,610	5,142	4,867
10,82	10,82	Städt. Strassenbahnen Bern [*]	7,113,804	7,052,597	—	—	700,133	765,132	—	—	700,133	765,132	64,707	70,714
10,62	10,62	Trambahn Luzern ²³	2,984,848	3,197,760	—	—	347,930	368,960	517	—	348,447	368,960	32,810	34,742
9,70	9,70	Bern-Muri-Worb	177,552	222,488	1,067	1,332	52,779	61,006	5,361	6,919	58,140	67,925	5,993	7,002
9,29	9,29	Trambahn St. Gallen	3,557,700	3,522,000	—	—	448,302	443,986	—	—	448,302	443,986	48,256	47,791
5,60	5,60	Zürich-Oerlikon-Seebach	1,776,782	1,949,804	—	—	251,130	273,943	—	—	251,130	273,943	45,650	49,807
4,64	5,18	Tramvie elettrica Lugano ²⁴	723,345	761,474	—	—	64,220	66,525	—	—	64,220	66,525	14,145	14,337
5,02	5,02	Tramway Biel [*]	985,721	1,020,222	—	—	112,042	113,352	9,804	9,804	121,846	123,156	24,272	24,533
4,22	4,22	Zentrale Zürichbergbahn	1,115,013	1,189,218	—	—	151,870	162,891	—	—	151,870	162,891	35,985	38,600
3,29	3,29	Strassenbahn Schaffhausen	625,036	696,213	—	—	85,851	97,658	—	—	85,851	97,658	21,516	24,475
3,88	3,88	Tramways La Chaux-de-Fonds	763,569	744,425	—	—	68,529	67,349	—	—	68,529	67,349	20,579	20,224
3,08	3,08	Tramways Fribourg	871,542	1,040,791	—	—	76,701	86,420	—	—	76,701	86,420	25,313	28,521
3,01	3,01	Zürich-Höngg	262,978	280,511	—	—	35,828	39,305	1,203	—	37,031	39,305	12,302	13,058
1,80	1,80	Winterthur-Töss	618,615	658,266	—	—	57,244	60,665	—	—	57,244	60,665	31,802	33,702
1,78	1,78	Schwyz-Seewen	160,171	171,452	67	77	24,642	26,590	535	619	25,177	27,209	14,553	15,727
1,64	1,64	Strassenbahn St. Moritz	147,888	131,826	—	—	24,726	22,122	—	—	24,726	22,122	15,076	13,488
—	1,64	Speizer Verbindungsbahn ²⁵	—	21,360	—	—	—	3,633	—	185	—	3,818	—	3,078

Anmerkungen. — Remarques.

- ¹⁵ Ausschließlich des Anteiles am Ertrag der Strecke Staffelhöhe—Rigi-Kulm (1904 Fr. 99,374; 1905 Fr. 98,521). — *A l'exclusion des parts afférentes au produit du tronçon Staffelhöhe—Rigi-Kulm (1904 frs. 99,374; 1905 frs. 98,521).*
- ¹⁶ Einschließlich des Anteiles der Arth-Rigibahn an der Strecke Staffelhöhe—Rigi-Kulm (1904 Fr. 99,374; 1905 Fr. 98,521). — *Y compris les parts afférentes au chemin de fer Arth-Rigi pour le tronçon Staffelhöhe—Rigi-Kulm (1904 frs. 99,374; 1905 frs. 98,521).*
- ¹⁷ Betriebseröffnung der Strecke Eigerwand-Eismeer den 25. Juli 1905. — *Ouverture de l'exploitation du tronçon Eigerwand-Eismeer le 25 juillet 1905.*
- ¹⁸ Betriebseröffnung den 1. August 1905. — *Ouverture de l'exploitation le 1^{er} août 1905.*
- ¹⁹ Inklusive elektrische Strassenbahn Waldhaus-Hotel Dolder. — *Y compris le tramway électrique Waldhaus-Hôtel Dolder.*
- ²⁰ Betrieb vom 1. September bis 19. Dezember 1904 wegen Vornahme von Reparaturen eingestellt. — *Exploitation suspendue du 1^{er} septembre au 19 décembre 1904 pour cause de réparations.*
- ²¹ Betriebseröffnung den 30. August 1905. — *Ouverture de l'exploitation le 30 août 1905.*
- ²² Betriebseröffnung der Linie Morgartenplatz-Allschwil den 1. Juli 1905. — *Ouverture de l'exploitation de la ligne Morgartenplatz-Allschwil le 1^{er} juillet 1905.*
- ²³ Angaben betreffend Güterlinie Kriens-Luzern siehe Vorderseite. — *Indications concernant la voie à marchandises Kriens-Luzern voir au recto.*
- ²⁴ Betriebseröffnung der Linie Molino nuovo-Vignola den 1. November 1905. — *Ouverture de l'exploitation de la ligne Molino nuovo-Vignola le 1^{er} novembre 1905.*
- ²⁵ Betriebseröffnung den 2. August 1905. — *Ouverture de l'exploitation le 2 août 1905.*
- * Angaben über das Gewicht der beförderten Gepäck- und Gütersendungen nicht erhältlich, da diese nach der Stückzahl taxiert werden. — *Il n'est pas possible de donner d'indications au sujet du poids des bagages et marchandises transportés, ceux-ci étant taxés d'après le nombre des colis.*

schen und hessischen, sowie der sächsischen Staatsbahnen einerseits und schweizerischen Stationen anderseits, am 7. Juli ;

Reglementarische Bestimmungen im Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäck zwischen niederländischen und deutschen Stationen einerseits und Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn anderseits, im Transit durch die Schweiz, am 27. Oktober.

Internationaler Güterverkehr.

Neuausgabe des Teiles I, Abteilung A, der österreichisch-ungarisch-französischen Gütertarife, im Transit durch die Schweiz, am 22. April, erneuert am 3. November ;

Nachtrag I zum Teil I, Abteilung A, der belgisch-deutschen Gütertarife, zur Anwendung auf den belgischen Verkehr mit Basel via Delle, am 29. Mai ;

Neuausgabe des Teiles I, Abteilung A, der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife, am 26. August ;

Änderung am Teil I, Abteilung A, der schweizerisch-italienischen Gütertarife, am 8. September.

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

2. Rechnungswesen und Statistik.

a. Vollziehung des Rechnungsgesetzes.

Allgemeines. Die gesetzmässige Rechnungsprüfung erstreckte sich auf die Ausweise für das Jahr 1904. Solche lagen vor : von 74 Haupt- und Nebenbahnen, von 28 Drahtseilbahnen und von 27 Strassenbahnen (Tramways), im ganzen von 129 Unternehmungen. Wie früher, war auch im Berichtsjahre keine Notwendigkeit vorhanden, von den ausländischen Bahnunternehmungen, die einzelne Linien auf Schweizergebiet betreiben, Rechnungsvorlagen einzuverlangen.

Alle bei der Prüfung der Rechnungen und Bilanzen zu Tage getretenen, unerledigten Anstände wurden, nach Vernehmlassung der Bahnverwaltung, dem Bundesrate zur Entscheidung vorgelegt. Gegen die Verfügungen des letztern ist von keiner Seite rekuriert worden.

Im vorjährigen Berichte berührten wir das von den eidgenössischen Räten gestellte Postulat über die Frage der Anwendung des Rechnungsgesetzes auf die schweizerischen Bundesbahnen. Nach Entgegennahme eines Mitberichtes der Verwaltung der Bundesbahnen legten wir das Ergebnis unserer Untersuchung in einem bezüglichen Bericht und Antrag vom 15. Juni 1905 (Bundesbl. 1905, IV, 505) nieder. Wir gelangten dabei zu dem Vorschlage: es sei die Anwendung des Rechnungsgesetzes auf die Bundesbahnen, insoweit als Voraussetzungen dazu vorhanden sind, als verbindlich zu erklären, dagegen von einer Revision des Gesetzes abzusehen.

B a u r e c h n u n g e n. Die belegweise Durchsicht der Bauausgaben der Unternehmungen führte auch diesmal wieder zur Entdeckung von Posten, die nicht zu den Anlagekosten gerechnet werden dürfen oder die für beseitigte oder untergegangene Einrichtungen vom Baukonto abzuschreiben sind. Die aufgegriffenen Beträge erreichen im ganzen Fr. 1,213,836. Davon sind Fr. 468,874 in den Bilanzen pro 1904 schon berücksichtigt und Fr. 744,962 in den Rechnungen des Jahres 1905 noch auszuschneiden. Unter den beanstandeten Beträgen befinden sich: ein Beitrag von Fr. 100,000 an Bahneinrichtungen in fremdem Eigentum, die Reduktionen auf Bauzinsen mit Fr. 317,353, Geldbeschaffungskosten von Fr. 300,000 und Kursverluste von Fr. 176,025.

Die Baurechnungen weisen, mit Inbegriff der Separatkonten für unvollendete Bauten, an Ausgaben pro 1904, sowie an Gesamtverwendungen nach:

	Bauausgaben pro 1904 Fr.	Totalausgaben bis Ende 1904 Fr.
Haupt- und Nebenbahnen . . .	50,037,175	1,493,285,489
Drahtseilbahnen	601,492	15,862,705
Strassenbahnen (Tramways) . .	804,678	51,666,058
Zusammen 1904	51,443,345	1,560,814,252
1903	35,309,945	1,509,361,864
1902	69,163,104	1,474,053,919

An Ausgaben für neue Linien, die erst eröffnet wurden oder die als Teile von bestehenden Unternehmungen im Bau begriffen sind, verzeichnen wir:

Bundesbahnen: Simplontunnel	Fr. 11,831,010
Rickenbahn	„ 1,303,093

Vevey-Chexbres	Fr.	1,692,436
Sensetalbahn	„	1,406,467
Saignelégier-Glovelier	„	2,946,946
Wynentalbahn	„	2,030,850
Appenzeller Strassenbahn: Gais-Appenzell	„	716,726
Gruyèrebahn	„	982,193
Montreux-Oberland bernois	„	1,918,425
Rhätische Bahn: Reichenau-Ilanz	„	178,017
Thusis-St. Moritz	„	1,001,497
Chemins de fer électriques veveysans	„	242,288
Jungfraubahn	„	616,875

Von den Ausgaben für die Ergänzung und Erweiterung bestehender Bahnen sind als wesentlich anzuführen:

Bundesbahnen: Netto-Verwendung	Fr.	16,077,044
Bern-Neuenburg: Schlusszahlungen etc.	„	291,376
Freiburg-Murten-Ins: Schlusszahlungen etc.	„	202,724
Gotthardbahn: Netto-Verwendung	„	1,589,765
Neuenburger Jurabahn: Bahnhof La Chaux-de-Fonds etc.	„	1,125,691
Thunerseebahn	„	219,920
Erlenbach-Zweisimmen: Schlussabrechnung	„	378,720
Appenzeller Strassenbahn	„	226,491
Montreux-Oberland bernois: Vollendungsarbeiten	„	959,213
Rhätische Bahn	„	840,155
Wengernalpbahn	„	206,007
Lausanne-Ouchy	„	539,680
Tramways de Neuchâtel	„	207,660

Erneuerungsfonds. Der seit 1899 anhängige und nach der Verstaatlichung von vier Hauptbahnen einzig noch von der Gotthardbahn vertretene Rekurs gegen das bundesrätliche Regulativ betreffend den Erneuerungsfonds hat am 28. Dezember 1905 durch einen von den Parteien vor der bundesgerichtlichen Instruktionskommission abgeschlossenen Vergleich Erledigung gefunden. Die Einigung erfolgte auf Grund des Gutachtens einer vom Bundesgerichte beigezogenen ausländischen Expertenkommission. Während die von der Rekurrentin vorgeschlagene jähr-

liche Einlage in den Erneuerungsfonds bloss etwa 52 % der vom Bundesrat normierten Quote betrug, gelangten die Experten bei ihren sehr ausführlichen Erhebungen auf einen Einlagebetrag von 65 % der hierorts festgestellten Jahresrücklage. Die noch verbleibende Differenz erklärt sich daraus, dass die ersten von der Bundesverwaltung vorgenommenen Berechnungen mehr aus allgemeinen, bei den schweizerischen Bahnen bestandenen Erfahrungsgrundsätzen gesucht werden mussten, während die Erhebungen der Experten sich auf zahlreiche genaue Schienenmessungen und auf einlässliche Untersuchungen des Betriebsmaterials der Gotthardbahn stützen konnten. Die auf diesem Wege gewonnenen Anhaltspunkte über das Verhalten der Geleise und die Beschaffenheit des Fahrmaterials liessen eine längere Gebrauchsdauer als anfänglich angesetzt war, als zutreffend erscheinen.

Nach der Beilegung des Streites ist nun die Möglichkeit vorhanden, auch die Einlagen in den Erneuerungsfonds der übrigen Bahnen, insbesondere in denjenigen der Bundesbahnen, endgültig bestimmen zu können. Die Erfüllung dieser Aufgabe wird indessen, trotz der vorliegenden grundsätzlichen Entscheidung, immer noch keine leichte und einfache sein, weil ein richtiges Abmessen aller Faktoren, d. h. die Prüfung des Geleise- und Betriebsmaterials jeder Bahn auf seine Güte und Zweckmässigkeit und auf dessen Beanspruchung durch den Betrieb viel Zeit und Arbeit erfordert.

Bis eine solche endgültige Normierung erzielt ist, werden die Bahnverwaltungen weiters verhalten, die Einlagen in den Fonds nach vorläufig vereinbarten Jahresbeträffen vorzunehmen.

Zu amortisierende Verwendungen. Auf diesen Konto kommen die in der Baurechnung nicht zulässigen Ausgabeposten, die Geldbeschaffungskosten u. dgl., sofern deren direkte Aufnahme in die Betriebsrechnung oder in die Gewinn- und Verlustrechnung nicht tunlich erscheint. Die Tilgung der non-valeurs erfolgt dann nach und nach aus den spätern Rechnungsüberschüssen.

Für das Jahr 1904 sind auf dem Amortisationskonto folgende Bewegungen und Schlussbestände nachzuweisen :

	Neue Belastung pro 1904 Fr.	Abschreibung pro 1904 Fr.	Bestand Ende 1904 Fr.
Haupt- und Nebenbahnen	1,231,725	1,845,856	20,773,819
Drahtseilbahnen	27,719	48,883	235,659
Strassenbahnen (Tramways)	290,771	422,178	8,730,821
Zusammen 1904	1,550,215	2,316,917	29,740,299
1903	9,056,369	3,080,714	30,427,001
1902	5,206,031	6,532,261	32,507,087

Von den neuen Verlusten entfallen Fr. 995,736 auf die Bundesbahnen. Diese Summe zergliedert sich in Konversionskosten von Anleihen, in Wertabgänge bei Umbauten und in Abschreibungen.

An der Verlusttilgung ist die Gotthardbahn mit Fr. 1,420,000 beteiligt.

b. Reinerträge.

Letztes Jahr berichteten wir, dass der Bundesrat mit Beschluss vom 31. Mai 1904 bestimmte Grundsätze zur Berechnung des Reinertrags der Privatbahnen aufstellte, sei es für die Ansetzung der Konzessionsgebühren oder für die Ausmittlung der im Nebenbahngesetz aufgeführten Postentschädigung oder für die konzessionsmässige Herabsetzung der Transporttaxen.

Dieser Beschluss erfuhr nach zwei Richtungen hin Anfechtung.

Eine Unternehmung, die im Sinne der Konzessionsbestimmung zur Einreichung von Vorschlägen für eine Taxreduktion aufgefordert worden war, gab die Auffassung kund, dass unter „Reinertrag der Bahnunternehmung“, wie es in der Konzession heisst, der für das gesamte Anlagekapital und nicht nur der für die Aktien sich ergebende Reingewinn zu verstehen sei. Eine solche Auslegung der Konzession konnte der Bundesrat nicht billigen. Dies veranlasste die Bahngesellschaft zu einer Klage beim Bundesgericht. Das letztere beschränkte sich darauf, die von uns bestrittene Frage der Zuständigkeit zu prüfen und gelangte dazu, die Klage wegen Inkompetenz abzuweisen. Das Gericht stützte sich namentlich auf die Erwägung, dass die Bundesversammlung nicht nur über das allenfalls streitige Mass der Herabsetzung der Taxen, sondern auch über die

Vorfrage, ob der nötige Reinertrag und damit die konzessionsgemässe Voraussetzung zur Taxherabsetzung vorhanden sei, zu urteilen habe.

Einen andern Einwand erhob der Verband der Sekundärbahnen, indem er geltend machte, der Einbezug der Einlagen in Reservefonds und andere vorsorgliche Reserven in den Reinertrag einer Unternehmung widerspreche dem Wortlaute und Sinn der Gesetze. Die vom Verband gewünschte gemeinsame Besprechung der Angelegenheit mit einer Vertretung des Bundesrates konnte erst Anfang des laufenden Jahres erfolgen. Eine Einigung wurde nicht erzielt. Über die Erledigung der Angelegenheit kann demnach erst später berichtet werden.

c. Konzessionsgebühren.

Die Rechnungsergebnisse pro 1904 berechtigten zur Ansetzung folgender Gebühren:

für 31 Bahnunternehmungen	Fr. 102,640
für 17 Dampfschiffgesellschaften	„ 10,069
für 7 Automobilunternehmungen	„ 178
Zusammen 1904	Fr. 112,887
1903	„ 116,377
1902	„ 157,065

Pro 1904 hatten 11 Dampfschiff- und 6 Automobilanstalten wegen ungenügendem Ertrag nur je eine Minimalgebühr von Fr. 10 zu entrichten.

Den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, die infolge der Verstaatlichung der von ihr gepachteten Strecke Basel-St. Ludwig zur Gebührenzahlung nicht mehr verpflichtet werden konnten, sind auf gestelltes Gesuch hin die seit 1901 eingesandten Gebühren mit Fr. 13,608. 09 rückvergütet worden.

d. Vollziehung des Hülfskassengesetzes.

Organisation der Hülfskassen. Drei Verwaltungen haben für das Personal neue Hülfsinstitute gegründet und fünf andere die Statuten von bestehenden Instituten revidiert. Für zwei Pensionskassen wurden neue versicherungstechnische Bilanzen im Sinne von Art. 3, Alinea 2, des Gesetzes berechnet. Der Bundesrat hat die bezüglichen Vorlagen nach erfolgter Prüfung genehmigt.

Die versicherungstechnische Bilanz der Pensionskasse der Gotthardbahn, welche im Sinne des Gesetzes auf Ende 1904 zu erstellen war, ist erst Ende Januar 1906 eingegangen und noch nicht behandelt.

Bei den Bundesbahnen konnte die in unsern Berichten wiederholt erwähnte einheitliche Pensionskasse noch nicht geschaffen werden, weil die daherigen Vorarbeiten und Untersuchungen der Bundesbahnverwaltung noch nicht abgeschlossen sind.

Die der Regierung von Neuenburg gestellte Frist für eine neue Vorlage betreffend die Hilfskasse des Personals der Neuenburger Jurabahn wurde überschritten. Eine versicherungstechnische Arbeit ging erst im Januar 1906 zur vorläufigen Prüfung ein. Wir hoffen, das Geschäft im Laufe dieses Jahres erledigen zu können.

Um der Vorschrift der Konzession zu genügen, beabsichtigen drei neue Unternehmungen für das Personal eigene Hilfsinstitute einzuführen, während zwei andere, erst entstandene Eisenbahnen erklärt haben, das Personal bei einer öffentlichen Krankenkasse gegen Krankheit zu versichern. Bis zur Einrichtung dieser Versicherungen wird das Personal in Krankheitsfällen aus der Betriebskasse unterstützt.

Jahresrechnungen. Im Sinne von Art. 5 des Hilfskassengesetzes sind die Jahresrechnungen und Bilanzen pro 1904 von 101 Hilfsinstituten der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen eingesandt und nach Gesetz und Statuten geprüft worden.

Die Jahresbilanz der Hilfskasse des Jura Neuchâtelais kann erst nach Erledigung der oben erwähnten neuen Vorlage endgültig behandelt werden.

Bei der Pensionskasse der Gotthardbahn musste die Bereinigung der Bilanz vorbehalten werden für den Fall, dass die neuen versicherungstechnischen Berechnungen dies bedingen würden.

Die übrigen Ausweise gaben dem Bundesrate zu Bemerkungen oder Entscheiden nicht Anlass.

Für diejenigen Hilfskassen, welche die Invaliditäts- oder Alters- und Todesversicherung zum Zwecke haben, lassen wir hiernach die übliche Zusammenstellung der Bilanzen auf Ende 1904 folgen.

Bilanzen der Hilfskassen auf Ende 1904.

Bezeichnung der Hilfskassen.	Letzte versicherungs- technische Bilanz auf Ende	Aktiven.			Passiven.		
		Vorhandenes Vermögen.	Defizit.	Total der Aktiven.	Deckungs- kapital.	Reserve.	Total der Passiven.
1. Bundesbahnen: ¹		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
a. Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn	1898	17,662,311	—	17,662,311	17,662,311	—	17,662,311
b. Gegenseitige Kranken- und Unterstützungskasse für die ständigen Arbeiter und Bediensteten beiderlei Geschlechts der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn	1895	588,954	46,955	635,909	635,909	—	635,909
c. Hilfskasse für die Beamten der ehemaligen Centralbahn	1889	9,587,644	—	9,587,644	9,587,644	—	9,587,644
d. Pensions- und Hilfskasse für die Angestellten der ehemaligen Nordostbahn	1897	13,677,258	—	13,677,258	13,677,258	—	13,677,258
e. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen	1900	5,877,184	—	5,877,184	5,731,822	145,362	5,877,184
2. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn	1899	7,604,788	—	7,604,788	7,604,788	—	7,604,788
3. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Emmentalbahn	1902	381,997	—	381,997	381,997	—	381,997
Übertrag		55,380,136	46,955	55,427,091	55,281,729	145,362	55,427,091

¹) Die durch die letzten Expertisen der Privatbahnen festgesetzten, in den Bilanzen der Pensionskassen der vier verstaatlichten Bahnen eingestellten Deckungskapitalien werden nach Abschluss der neuen Berechnungen der Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen der S. B. B. Berichtigungen erfahren. ²) Reserve für Zinsausfälle.

Bezeichnung der Hülfskassen.	Letzte versicherungs- technische Bilanz auf Ende	Aktiven.			Passiven.		
		Vorhandenes Vermögen.	Defizit.	Total der Aktiven.	Deckungs- kapital.	Reserve.	Total der Passiven.
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag		55,380,136	46,955	55,427,091	55,281,729	145,362	55,427,091
4. Hülfs- und Pensionskasse der Ange- stellten des Jura Neuchâtelois	—	344,132	—	344,132	344,132	—	344,132
5. Hülfskasse für die Beamten und An- gestellten der Seethalbahn	1903	138,192	11,959	150,151	150,151	—	150,151
6. Hülfs- und Pensionskasse für die An- gestellten der Bern-Neuenburg-Bahn und der Thunerseebahn	1902	183,785	—	183,785	183,785	—	183,785
7. Hülfskasse für die Beamten und An- gestellten der Rigibahn	1900	170,315	—	170,315	170,315	—	170,315
8. Hülfs- und Pensionskasse für die An- gestellten der Tramways Lausannois .	1902	105,729	12,179	117,908	117,908	—	117,908
9. Unterstützungs- und Pensionskasse für die Angestellten der Dampfschiffgesell- schaft des Vierwaldstättersees	1904	617,722	133,187	750,909	750,909	—	750,909
10. Hülfskasse für die Beamten und An- gestellten der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienersees	1902	237,632	85,143	322,775	322,775	—	322,775
Total		57,177,643	289,423	57,467,066	57,321,704	145,362	57,467,066

Das Vermögen sämtlicher Hilfsinstitute betrug auf den 31. Dezember 1904 Fr. 59,948,811. Weitere Einzelheiten über die Rechnungsergebnisse derselben enthält die schweizerische Eisenbahnstatistik.

e. Sicherstellung der Hilfskassenfonds und der Barkautionen des Eisenbahnpersonals.

Das Vermögen der 94 Hilfsinstitute der Eisenbahnen betrug Ende 1904 Fr. 58,632,810; davon waren Fr. 508,129 oder 0,87 % noch nicht vom Vermögen der Bahneigentümer ausgeschieden.

Von den Barkautionen des Personals, auf Ende 1904 Fr. 901,258 betragend, fanden sich noch Fr. 21,384 oder 2,37 % in den Passiven der Bahngesellschaften eingeschlossen. Bei 26 Gesellschaften hat das Personal nur Bürgschaften zu leisten und bei 52 Verwaltungen werden vom Personal gar keine Kautionen verlangt.

f. Versicherungsverträge gegen Unfall.

Im Berichtsjahre hatten drei neue Unternehmungen das Personal und die Reisenden im Sinne der Konzession bei einer Anstalt gegen Unfälle zu versichern und bezügliche Versicherungsverträge vorzulegen. Acht Gesellschaften hoben die bisherigen Versicherungen auf und sandten neue Verträge ein. Die übrigen Versicherungen erfuhren keine grundsätzliche Änderung.

Mit dem Inkrafttreten des neuen Haftpflichtgesetzes vom 28. März 1905 ist die Haftung der Eisenbahnen erweitert worden. Sie erstreckt sich nun auf den Bau und Betrieb der Bahnen, sowie auf die Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden ist. Dieser Ausbau der Haftpflicht erfordert, dass die Unternehmungen bei der Erteilung der Konzession auch zur Versicherung der beim Bau beteiligten Personen angehalten werden, und dass der Bundesrat sich die hierauf bezüglichen Versicherungsausweise ebenfalls vorlegen lässt.

g. Eisenbahnstatistik.

Die letzte Veröffentlichung bestand in dem Anfang Mai 1905 herausgegebenen Band XXXI mit den Ergebnissen des Jahres 1903. Der Band für 1904 wird im Monat März 1906 fertiggestellt werden können.

E. Starkstromkontrolle.

Dem Starkstrominspektorat wurden im Jahr 1905 im ganzen 937 Planvorlagen eingereicht, von denen sich 566 auf Leitungen und 371 auf Maschinen und Transformatoren bezogen. Die Vorlagen betreffend Leitungen hatten 122 neue Hochspannungsfreileitungen, 19 neue Hochspannungskabelleitungen, 294 neue Niederspannungsnetze und 141 Erweiterungen oder Änderungen bestehender Leitungsanlagen zum Gegenstand. Bemerkenswert ist auch diesmal die grosse Zahl von Vorlagen für neue Niederspannungsnetze. Sie beweist, dass sich auch in kleineren und abgelegenen Ortschaften das Bedürfnis nach elektrischer Energie immer mehr geltend macht. Diesem Bedürfnis wird durch die Elektrizitätswerke in weitgehendem Masse entsprochen, so dass heute schon ausgedehnte Gebiete existieren, in welchen nicht nur sämtliche grösseren Ortschaften, sondern auch kleine Weiler und einzelne Gehöfte mit elektrischer Energie versorgt sind. Mit dieser Zunahme der Niederspannungsnetze steht auch die grosse Zahl der Hochspannungsfreileitungen im Zusammenhang, welche grösstenteils zum Anschluss von neuen Niederspannungsnetzen an bestehende Zentralen gebaut wurden.

Von den Vorlagen für Maschinenanlagen bezogen sich 19 (wovon 7 mit einer Leistung von mehr als 200 KW) auf grössere neue Zentralen von Elektrizitätswerken und 14 (wovon 10 mit einer Leistung von mehr als 200 KW) auf Erweiterungen bestehender Zentralen. An 9 der neuen Elektrizitätszentralen sind ausgedehnte Hochspannungsfreileitungen angeschlossen. Die überwiegende Mehrzahl der Planvorlagen für Maschinen und Transformatoren betraf neue Transformatorstationen, die zur Speisung von Niederspannungsverteilungsnetzen, sowie in beträchtlicher Anzahl zur Abgabe von elektrischer Energie in industriellen Etablissements errichtet wurden.

Rekurse gegen Verfügungen des Starkstrominspektorats waren keine zu behandeln.

Auch im Berichtsjahre wurde die Statistik der Starkstromanlagen unter Mitwirkung des Inspektorats vom Generalsekretariat des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins durchgeführt und als Beilage zum Jahrbuch des letztern veröffentlicht. Diese Statistik enthält vollständige Angaben über die Anlagen und Betriebsverhältnisse von 165 Elektrizitätswer-

ken. Für weitere 262 Werke sind wenigstens das Stromsystem, die Art der Betriebsmotoren und die verfügbare Leistung angegeben, soweit diese Daten ermittelt werden konnten.

Von 23 Gesuchen um Erteilung des Expropriationsrechts für elektrische Anlagen wurden drei durch Rückzug und eines durch Ablehnung erledigt. Drei waren am Schlusse des Berichtsjahres noch pendent; den übrigen konnte entsprochen werden.

Die Einsprachen, welche in 13 Fällen gegen die Expropriation für Starkstromanlagen erhoben wurden, mussten in 10 Fällen als unbegründet abgewiesen werden; in einem Falle wurde die Einsprache geschützt; in einem weiteren durch Vergleich erledigt und in einem Falle infolge Rückzuges gegenstandslos.

Gegen drei Elektrizitätswerke und eine Bahngesellschaft wurden wegen Nichtbefolgung von Weisungen der Aufsichtsbehörden auf Grund des Artikels 60 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 Bussen ausgesprochen. Zwei Wiedererwägungsgesuche solcher gebüssten Werke haben wir abgewiesen.

Die Statistik der durch elektrischen Strom verursachten Unfälle weist 30 Personenverletzungen, wovon 21 mit tödlichem Ausgang, auf. Von den verunglückten Personen gehören 7 zum Betriebspersonal, 16 zum übrigen Personal der betreffenden Starkstromunternehmungen; die weiteren 7 waren Drittpersonen. Die meisten Unfälle betrafen Monteurpersonal, bei welchem eben eine zu grosse Sorglosigkeit und Gleichgültigkeit herrscht, wogegen die Starkstromunternehmungen mit den schärfsten Massregeln zu kämpfen haben.

Als Ursache der Unfälle ergab sich in 62 % der Fälle Selbstverschulden.

Zwei Unfälle an Drittpersonen zeigten, dass die Instruktion über das Verhalten gegenüber herabgefallenen Drähten noch nicht Gemeingut des Publikums geworden ist. Insbesondere scheint noch zu wenig bekannt zu sein, dass nicht nur die direkte Berührung der auf dem Boden liegenden Drähte, sondern auch die blossen Annäherung an dieselben gefährlich werden kann.

Es wurden herbeigeführt
 durch Niederspannung (bis 250 Volt) 6 Unfälle = 21 %;
 durch Mittelspannung (250—1000 Volt) 3 Unfälle = 11 %;
 durch Hochspannung (über 1000 Volt) 20 Unfälle = 68 %.

Dass die Höhe der Spannung im einzelnen Falle nicht ausschliesslich massgebend ist für den Umfang des Schadens, geht u. a. daraus hervor, dass an einem Ort eine Spannung von 2×120 Volt genügte, um einen Mann zu töten, während anderswo ein Verunglückter trotz der hohen Spannung von 26,000 Volt mit dem Leben davon kam.

Die Wiederbelebungsversuche, die in 15 Fällen angestellt wurden, waren nur in einem Falle von Erfolg.

Durch elektrischen Strom herbeigeführte Sachbeschädigungen wurden dem Starkstrominspektorat 13 gemeldet. In den meisten Fällen waren die Beschädigungen durch Muthwillen oder Fahrlässigkeit von Drittpersonen verursacht. Auf höhere Gewalt (Blitzschlag) war ein Fall, auf mangelhafte Einrichtungen und Defekte waren 4 Fälle zurückzuführen. Ein Schaufensterbrand in Luzern bewies die Notwendigkeit, die provisorischen Installationen der fraglichen Art einer genauen Kontrolle zu unterstellen.

In Ausführung der Artikel 3 und 14 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen hat der Bundesrat besondere Vorschriften aufzustellen zu tunlichster Vermeidung derjenigen Gefahren und Schädigungen, welche aus dem Bestande der Starkstromanlagen überhaupt und aus deren Zusammentreffen mit Schwachstromanlagen entstehen, und ein Reglement zu erlassen über die Stärke der für die verschiedenen Arten von Starkstrombetrieben zulässigen Spannungen. Die Vorarbeiten für diese Vorschriften führten im Berichtsjahre zur Aufstellung von fünf Entwürfen, die voraussichtlich im Jahr 1906 noch die Genehmigung des Bundesrates erhalten werden.

Die Kommission für elektrische Anlagen hielt im Berichtsjahre 7 Sitzungen zur Behandlung der ihr gemäss Artikel 19 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 vorgelegten Geschäfte.

II. Postverwaltung.

I. Allgemeines.

Im Jahre 1905 ist das finanzielle Ergebnis der schweizerischen Postverwaltung folgendes:

Einnahmen	Fr. 44,549,954. 55
Ausgaben	„ 40,053,836. 86
Reinertrag	<u>Fr. 4,496,117. 69</u>

Es ist dies der höchste Reinertrag, der in der schweizerischen Postverwaltung seit der Zentralisation im Jahre 1849 erzielt worden ist.

Daraus darf jedoch nicht der Schluß gezogen werden, daß der Reinertrag auf dieser oder einer annähernd gleich großen Höhe auch in den folgenden Jahren bleiben werde. Das Berichtsjahr war insofern ein besonders günstiges, als in demselben keine allgemeine Erhöhung der Besoldungen vorgenommen worden ist. Im nächsten Jahre wird dies dagegen der Fall sein. Infolge der allgemeinen Besoldungsrevision und der übrigen vorgesehenen Dienstverbesserungen sind im Budget für das laufende Jahr allein in der Rubrik „Gehalte und Vergütungen“ rund Fr. 2,259,000 mehr eingesetzt als im Jahr 1905; so ist denn auch nach dem Budget pro 1906 bei der Postverwaltung nur ein Reinertrag von Fr. 1,275,000 vorgesehen.

Der Reinertrag für das Jahr 1904 betrug Fr. 3,377,603. 82, somit übersteigt der Reinertrag pro 1905 denjenigen des Vorjahres um Fr. 1,118,513. 87.

Im Voranschlag für das Jahr 1905 war ein Reingewinn von Fr. 3,056,000 vorgesehen. Mit Berücksichtigung der im Laufe des Jahres bewilligten Nachkredite im Betrage von Fr. 247,000 erreicht der ursprünglich veranschlagte Reinertrag noch die Summe von Fr. 2,809,000.

Mit Einbezug der Nachtragskredite ergibt sich somit gegenüber dem Voranschlag ein Mehrertrag von Fr. 1,687,117. 69, der sich zusammensetzt aus

Mehreinnahmen von	Fr. 743,654. 55
Wenigerausgaben	„ 943,463. 14
	Fr. 1,687,117. 69

Die größte Mehreinnahme gegenüber dem Vorjahre im Betrage von Fr. 1,573,333. 41 und gegenüber dem Voranschlage von Fr. 360,220. 52 ergibt sich aus der Rubrik „Wertzeichen“. Mit Ausnahme des Monats Februar, der im Berichtsjahre nur mit 28, im Jahre 1904 als Schaltjahr dagegen mit 29 Tagen in Berechnung gefallen ist, verteilt sich die Vermehrung auf alle Monate des Jahres. Die größte Vermehrung im Betrage von Fr. 308,939. 89 gegenüber dem Vorjahre ergibt sich im Monat Mai, sodann folgt der Monat August mit Fr. 253,636. 58; außer dem bereits erwähnten Monat Februar mit einem Ausfall von Fr. 222. 70 ergibt sich die kleinste Vermehrung im Betrage von Fr. 13,306. 93 im Monat März.

Wenn der Umfang des Postverkehrs einen Maßstab bilden kann für den Gang der Geschäfte im allgemeinen, so darf angenommen werden, daß die Geschäftslage im Jahre 1905 eine günstige gewesen ist.

Eine weitere wesentliche Vermehrung im Betrage von Fr. 334,518. 45 gegenüber dem Vorjahre und Fr. 71,141. 25 gegenüber dem Voranschlage ergibt sich unter Rubrik „Bestell- und Lagergebühren; Fach- und Zollbehandlungsgebühren“; diese Vermehrung ist im wesentlichen dem Umstande zuzuschreiben, daß die Bestellgebühren nunmehr in dieser Rubrik verrechnet, statt durch Postwertzeichen gedeckt werden.

Als Wenigerausgabe gegenüber dem Voranschlage fällt in Betracht im Betrage von Fr. 572,924. 83 die Rubrik „Gehalte und Vergütungen“; gegenüber dem Vorjahre weist diese Rubrik, ohne daß eine allgemeine Besoldungserhöhung eingetreten ist, immerhin noch eine Vermehrung von Fr. 497,199. 82 auf. Fernere größere Wenigerausgaben gegenüber dem Voranschlage ergeben sich aus den Rubriken „Fuhrwesenmaterial“ im Betrage von Fr. 126,858. 54, aus „Transportkosten“ im Betrage von Fr. 122,270. 07.

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

10,990,628	Briefe,
5,395,255	Postkarten,
2,755,513	Druksachen,
6,585,065	Zeitungen (nur Inlandverkehr),
530,211	Postanweisungen,
120,721	Einzugsmandate,
1,406,015	Fahrpoststücke.

Eine besonders große Vermehrung ergibt sich bei den Briefen, den Postkarten und den Zeitungen. Bei den Postkarten ist die Gepflogenheit des Austausches von solchen mit Bilderschmuck in vollem Maße beibehalten worden.

Der nachfolgende Auszug aus der Statistik der Postverwaltung gibt nähern Aufschluß über den Verkehr der einzelnen Dienstzweige im Jahr 1905 gegenüber dem Vorjahre.

Auszug aus der Statistik der Postverwaltung.

	Anzahl.	
	1905.	1904.
Postbureaux	1,677	1,677
Postablagen, rechnungspflichtige	1,440	1,408
„ nicht rechnungspflichtige	617	621
Agenturen im Auslande	13	13
Beamte (fest angestellte)	4,043	3,957
Gehülffen, Aspiranten und Lehrlinge	824	719
Angestellte (Ablagehalter, Briefträger, Kondukteure etc.), ohne Aushelfer	7,094	6,863
Bediensteten-Aushelfer, ständig verwendete	407	309
Zahl der beförderten Reisenden	1,617,930	1,555,474
Briefpost:		
Interner Verkehr:		
Briefe	122,306,940	112,693,040
Postkarten	59,441,244	55,323,982
Drucksachen	44,445,347	43,485,602
Warenmuster	953,290	1,017,704
Zeitungen	145,946,953	139,361,888
Rekommandierte Briefpostsendungen	3,821,113	3,551,335
Zahlungsbefehle und Konkursandrohungen	261,465	265,319
Gerichtliche Akten	40,376	37,242
Verkehr mit dem Auslande:		
Briefe Versand	24,447,816	23,071,088
Postkarten „	24,326,701	23,048,708
Drucksachen „	13,229,473	11,433,705
Warenmuster „	1,254,374	1,141,088
Geschäftspapiere „	182,408	171,782
Rekommandierte Briefpostgegenstände „	1,444,079	1,434,633

	1905.		1904.	
	Anzahl.	Wert, resp. Betrag.	Anzahl.	Wert, resp. Betrag.
		Fr.		Fr.
Postanweisungen:				
Interner Verkehr	7,708,930	786,909,677	7,267,160	741,051,766
Verkehr mit dem Auslande	1,319,156†	51,588,249†	1,244,013	48,000,403
	723,817	38,369,486	709,973	34,889,472
Fahrpost:				
Interner Verkehr	22,356,712	1,822,012,797	21,268,583	2,003,914,637
Verkehr mit dem Auslande (inkl. Poststücke — colis postaux)	1,757,306	98,932,590	1,694,200	96,305,135
	2,992,503	44,670,038	2,768,406	51,113,403
	904,660	31,492,283	873,977	22,281,761
Nachnahmen:				
Interner Verkehr	10,198,534	71,181,382	9,786,409	70,857,276
Verkehr mit dem Auslande	199,752	3,742,589	218,950	3,555,658
	471,956	7,115,321	359,574	6,778,343
Einzugsmandate:				
Interner Verkehr	1,564,276	113,039,307	1,446,486	104,776,369
Verkehr mit dem Auslande	21,014	—	19,087	—
	76,582	4,446,571	75,578	4,659,566
† Vorläufiger Abschluß.				

II. Vorlagen an die Bundesversammlung und Erlasse derselben.

1. Unterm 28. März 1905 hat die Bundesversammlung in Aufhebung bisheriger Gesetzesbestimmungen ein Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post erlassen. Dieses Gesetz ist nach unbenutztem Ablauf der Referendumsfrist in die eidgenössische Gesetzessammlung (Band XXI, Seite 378) aufgenommen und auf 1. August 1905 in Kraft erklärt worden. Es findet Anwendung auf den Postbetrieb, soweit die eidgenössische Postverwaltung nach Massgabe des Bundesgesetzes über das Postregal vom 5. April 1894 haftet.

2. In der Junisession der eidgenössischen Räte ist das Bundesgesetz betreffend den Postcheck- und Giroverkehr durchberaten und angenommen worden.

Dieses Gesetz wurde unterm 12. Juli 1905 öffentlich bekannt gemacht und, nachdem die Referendumsfrist abgelaufen war, in die eidgenössische Gesetzessammlung (Band XXI, Seite 661) aufgenommen und auf 1. Januar 1906 in Kraft erklärt. Der neue Dienstzweig ist tatsächlich auf diesen Zeitpunkt in Betrieb gesetzt worden.

Das neue Gesetz enthält bekanntlich nur den Grundsatz der Einführung des Postcheck- und Giroverkehrs und verweist die Details der Vollziehung und Durchführung in eine Verordnung.

Diese Verordnung ist am 3. November 1905 erlassen worden (eidg. Gesetzesammlung n. F., Bd. XXI, 688).

Ausserdem hat die Postverwaltung ausführliche Instruktionen aufgestellt betreffend den neuen Dienstzweig bei der Zentralverwaltung, bei den 11 Postcheckbureaux und bei den Poststellen.

Auch ist eine Anleitung für die Inhaber von Postcheck- und Girorechnungen bearbeitet und herausgegeben worden.

Für den Druck dieser Instruktionen, sowie den ersten Bedarf an Formularen (Checkbüchern, Rechnungen, Einzahlungsscheinen, Zahlungsanweisungen etc.) haben wir auf die Dezembersession der eidgenössischen Räte ein Nachtragskreditbegehren von Fr. 20,000 eingereicht, das bewilligt worden ist.

Die Berichterstattung über das anfängliche Funktionieren des Postcheck- und Giroverkehrs und seine Entwicklung fällt in das Jahr 1906.

Zu gegebener Zeit werden wir auch das Postulat vom 16. Juni 1905 beantworten, durch das der Bundesrat eingeladen wird, zu prüfen, ob nicht neben den Postcheckbureaux am Sitze der Kreisdirektionen solche Bureaux auch an Orten mit grossem industriellem oder Handelsverkehr eingerichtet werden sollten. Den Intentionen der eidgenössischen Räte gemäss muss jedoch erst abgewartet werden, welchen Umfang der neue Dienstzweig annimmt und welche Bedürfnisse sich nach den zu machenden Erfahrungen geltend machen werden.

3. Mit Bezug auf das in den drei letzten Geschäftsberichten an dieser Stelle erwähnte Postulat vom 23./24. März 1897 betreffend Herabsetzung der Transporttaxe für die abonnierten Zeitungen haben die gesetzgebenden Räte unterm 12./13. Dezember 1905 beschlossen, die weitere Behandlung dieses Traktandums bis zur Beratung des neuen Posttaxengesetzes zu verschieben und das Geschäft einstweilen von der Traktandenliste abzusetzen. Dadurch hat sich die Bundesversammlung der von uns im letztjährigen Geschäftsbericht vertretenen Ansicht angeschlossen.

4. Im letztjährigen Geschäftsbericht ist an gleicher Stelle erwähnt worden, dass die Eingabe des Zentralkomitees des Vereins schweizerischer Post-, Telegraphen- und Zollangestellter, vom 16. Januar 1902, betreffend Vollzug des neuen Besoldungsgesetzes durch übereinstimmenden Beschluss der eidgenössischen Räte ihre Erledigung gefunden habe. Hierzu ist zu bemerken, dass im Berichtsjahre ein Postangestellter in dieser Sache eine Forderungsklage gegen die Eidgenossenschaft beim Bundesgericht eingereicht hat. Anfang Februar 1906 hat das Bundesgericht sich als zur Beurteilung dieser Klage mangels des erforderlichen Streitwertes inkompetent erklärt.

5. Unterm 2. Oktober 1905 ist im Nationalrat folgendes Postulat angenommen worden:

„Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen, ob nicht Art. 34, lit. b, des Posttaxengesetzes vom 17. Juni 1891 in der Weise zu handhaben sei, dass die Portofreiheit nicht nur den Präsidien der kantonalen Gesetzgebungs- und

Verwaltungsbehörden, sondern auch den einzelnen Mitgliedern in dem Sinne gewährt wird, dass die Zirkulation amtlicher Akten taxfrei stattfinden kann, und darüber Bericht zu erstatten.“

Der Bundesrat beabsichtigt, dieses Postulat zu beantworten anlässlich der Vorlage des Entwurfs zu einem neuen Postgesetz (s. Abschnitt III, Ziffer 1, hiernach).

6. Durch Beschluss der eidgenössischen Räte vom 1. Juli 1905 ist der Bundesrat eingeladen worden, über den Versicherungsfonds der Postverwaltung gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht bei Tötung oder körperlicher Verletzung von Personen beim Postbetrieb (Bundesratsbeschluss vom 21. Februar 1899) als Eigentum des Bundes inskünftig in der Staatsrechnung unter F. „Rechnungen der Spezialfonds“ Rechnung abzulegen.

Unterm 11. September 1905 hat der Bundesrat die zur Vollziehung des erwähnten Bundesbeschlusses erforderlichen Weisungen erlassen.

7. Durch Beschluss der eidgenössischen Räte vom 24. März 1905 (A. S. n. F. XXI, 303) sind die erforderlichen Kredite für den Umbau des Post-, Telegraphen- und Telephongebäudes an der Rue du Stand in Genf und die Erstellung eines Nebengebäudes zum Hauptpostgebäude an der Rue du Mont Blanc in Genf bewilligt, und es ist der Bundesrat zum Ankauf der Besitzung Bourrit ermächtigt worden. Mit der Bauausführung wurde im Berichtsjahre begonnen.

8. Die im Jahr 1904 (siehe Geschäftsbericht 1904, Abschnitt IV a, Ziffer 8) begonnenen Verhandlungen betreffend die Frage der Erstellung eines Post- und Telegraphengebäudes in Sarnen konnten im Berichtsjahre zu Ende geführt werden. Unterm 4. Oktober 1905 (A. S. n. F. XXI, 657) hat die Bundesversammlung den für die Erwerbung des Bauplatzes und die Erstellung des Gebäudes benötigten Kredit bewilligt. Mit dem Bau soll im Jahr 1906 begonnen werden.

9. Durch Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1905 (A. S. n. F. XXI, 755) ist für den Umbau des alten Postgebäudes in Bern der erforderliche Kredit ausgesetzt worden. Im Erdgeschoss dieses Gebäudes werden Abteilungen des Hauptpostbureaus Bern untergebracht, die im unmittelbaren Verkehr mit dem Bahndienst stehen.

10. In der Angelegenheit betreffend die Lage der Postillone ist im Berichtsjahre ein Bundesbeschluss zustande gekommen, indem der Nationalrat unterm 1. Juli 1905 den Beschlüssen, die der Ständerat am 31. März 1905 gefasst hat, beiträt. Dieser Bundesbeschluss ist im schweizerischen Postamtsblatt vom Jahr 1905 (Nr. 7, Seite 73) in seinem Wortlaute veröffentlicht worden. Wir erlauben uns, der Kürze halber, auf diese Publikation zu verweisen.

Unterm 19. Juli 1905 hat der Bundesrat die Oberpostdirektion beauftragt, die Dienstvorschriften betreffend die Postillone mit den von den eidgenössischen Räten gefassten Beschlüssen in Einklang zu bringen.

Demgemäss wurden die Instruktionen für die Postpferdhalter und für die Postillone, sowie die bezüglichlichen Ausführungsbestimmungen neu aufgestellt.

Die neuen Vorschriften betreffend die Löhnungszulagen haben mit Rückwirkung auf 1. Januar 1905 in dem Sinne Anwendung gefunden, dass die neuen, erhöhten Ansätze erstmals im Dezember 1905 ausgerichtet wurden.

Die neuen Bestimmungen betreffend :

- a. die Erhöhung des Minimallohnes von Fr. 40 auf Fr. 50 für diejenigen Postillone, die Verköstigung und Unterkunft vom Postpferdhalter erhalten,
- b. den Lohnbezug im Falle von Krankheit, Militärdienst oder anderen unfreiwilligen Verhinderungen,
- c. den Vergütungsanspruch für Pflege und ärztliche Behandlung bei unverschuldeter Krankheit,
- d. die Ruhetage und die Ruhezeit der Postillone,
- e. den Schutz gegen willkürliche Entlassung, bezw. gegen willkürlichen Dienstaustritt,
- f. die Haftpflicht der Postpferdhalter und Versicherung der Postillone,

sind auf 1. Januar 1906 in Kraft gesetzt worden.

11. Der Bundesrat hat das Postulat betreffend Verwendung des Automobils für den Postverkehr (Geschäftsbericht 1904, Abschnitt II, Ziffer 9) dadurch beantwortet, dass er unter eingehender Begründung um Bewilligung des zur Vornahme der geplanten Versuche nötigen Kredites einkam. Es wird diesfalls auf die Ausführungen in der Botschaft betref-

fend Bewilligung von Nachtragskrediten vom 10. Juni 1905 (Bundesbl. 1905, IV, 313) verwiesen.

Nach Bewilligung des Kredites waren weitläufige Unterhandlungen mit den schweizerischen Automobilfabriken, welche überhaupt in Betracht kommen konnten, nötig; schliesslich erhielten drei verschiedene Fabriken den Auftrag zur Erstellung je eines der in Aussicht genommenen drei 14plätzig en Omnibuswagen. Aber keiner der drei Lieferanten hat den ursprünglich vorgesehenen Ablieferungstermin einhalten können. Vermutlich werden in Anbetracht der Schwierigkeiten, die bei der Fabrikation dieser Wagen zu Tage getreten sind, die ersten Probefahrten kaum vor dem Monat März 1906 vorgenommen werden können.

Die regelmässigen Automobilkurse sollen, wie schon erwähnt, so eingerichtet werden, dass die Wagen vom Postgebäude Bern ausgehen und dahin zurückkehren müssen. Der Betrieb und die unmittelbare Aufsicht sind der Kreispostdirektion Bern übertragen worden, wobei die Oberpostdirektion den Betrieb überwachen und durch ihre administrativen und technischen Organe jederzeit Einsicht in die Einzelheiten des Betriebes und in alle Vorkommnisse nehmen lassen kann.

Die mittlere Fahrgeschwindigkeit der Postautomobile ist auf rund 15 km. in der Stunde festgesetzt, während die Maximalgeschwindigkeit 20 km. in der Stunde nicht überschreiten darf.

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

1. Im letztjährigen Geschäftsbericht haben wir der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass es möglich sein werde, Ihnen im Laufe des Jahres 1905 Bericht und Antrag zu unterbreiten über die Erledigung des Postulates betreffend Vereinigung der Verwaltungen der Post und der Telegraphen. Dieser Bericht konnte aber bis zur Stunde noch nicht erfolgen und deshalb musste auch mit der Beratung über den Entwurf zu einem einheitlichen Bundesgesetz betreffend das schweizerische Postwesen (siehe Geschäftsbericht der Postverwaltung pro 1904, Abschnitt III, Ziffer 2) noch zugewartet werden.

2. Durch Bundesratsbeschluss vom 10. Januar 1905 (A. S. n. F. XXI, 1) sind die Ziffern 22 und 23 der Verordnung über Heranbildung, Prüfung und Verwendung von Postaspiranten vom 1. März 1895 abgeändert und ergänzt worden, und zwar im Sinne der Erhöhung des Taggeldes um 50 Ct. für diejenigen Aspiranten, die während eines Jahres als solche im Dienste gestanden sind, sofern deren Leistungen und Verhalten befriedigen, sowie der Zuerkennung des Taggeldes in Fällen von Militärdienst und Krankheit, wobei allerdings, soweit es sich um Krankheitsabwesenheiten handelt, der Zentralpostverwaltung der Entscheid für jeden einzelnen Fall vorbehalten bleibt.

3. Durch Schlussnahme vom 17. Januar 1905 hat der Bundesrat die Bestimmungen von Art. 22, Ziffer 3, und von Art. 49, Ziffer 1, der Transportordnung für die schweizerischen Posten (A. S. n. F. XIV, 555) abgeändert. Der neue Wortlaut der abgeänderten Bestimmungen ist enthalten in der amtlichen Gesetzsammlung, Band XXI, Seite 3.

Es handelte sich bei diesen Änderungen um die Vereinfachung des Nachnahmedienstes; die nochmalige Vorweisung der bei der ersten Bestellung nicht bezahlten Nachnahmen hatte sich nach und nach zu einer äusserst fühlbaren Erschwerung des Dienstes des Bestellpersonals gestaltet, zumal das Publikum sich immer mehr daran gewöhnte, die Nachnahmen erst bei der zweiten Vorweisung einzulösen oder dann zu refusieren. An Stelle der zweiten Vorweisung ist nun die Avisierung getreten. Dem Adressaten, der die Nachnahme bei der ersten Vorweisung nicht einlöst, sondern Frist verlangt, wird ein Avis übergeben, auf dem der den Einzug besorgende Angestellte vormerkt, bis zu welchem Tage die Sendung auf der Bestimmungspoststelle abgeholt werden kann. Dieses neue Verfahren hat sich bewährt, weshalb der Bundesrat sich denn auch veranlasst gesehen hat, eine Eingabe des Vereins der schweizerischen Zeitungsverleger, in der das Begehren um Wiedereinführung der zweimaligen Vorweisung gestellt wurde, abschlägig zu bescheiden.

4. Durch Schlussnahme des Bundesrates vom 14. März 1905 ist die Ziffer 2 von Art. 83 der Transportordnung für die schweizerischen Posten (A. S. n. F. XIV, 555), handelnd von der Befugnis der Kreispostdirektionen

zur Verabfolgung von Freiplätzen in den Postwagen, im Sinne der Erweiterung der Kompetenz der Kreispostdirektionen abgeändert worden. Bisher konnten die Kreispostdirektionen den ihnen unterstellten Beamten und Angestellten von sich aus nur Freiplätze für Dienstreisen bewilligen; für andere Freifahrten des Postpersonals musste stets die Bewilligung der Oberpostdirektion eingeholt werden. Diese Bewilligung ist jetzt nur noch nötig, wenn es sich um Freifahrten auf Kursen handelt, die nicht vom Gebiete des Postkreises ausgehen, dem der Gesuchsteller zugeteilt ist. Das frühere Verfahren hat den Schriftenwechsel ohne nennenswerten Nutzen ungebührlich vermehrt.

5. Auf 1. Januar 1905 sind die Fahrdienstentschädigungen des Postpersonals neu geordnet worden, nachdem die eidgenössischen Räte den hierfür benötigten Kredit bewilligt hatten. Es handelte sich dabei namentlich um die Erhöhung des Ansatzes für das Nachtlager, sowie um eine Erhöhung des die Gesamtentschädigung darstellenden Ansatzes für kleinere Kurse mit einer Dienstbereitschaft von mehr als vier Stunden. Im fernern ist bestimmt worden, dass in Fällen, wo der Dienstantritt, beziehungsweise der Dienstaustritt, unmittelbar vor oder nach der gewöhnlichen Essenszeit erfolgt, ohne dass indessen das Personal genötigt ist, sich auswärts zu verköstigen, die Hälfte der für das Auswärtsessen festgesetzten Entschädigung zu vergüten ist. Endlich werden die Nachtdienstentschädigungen im Bahnpostdienst nunmehr nach den gleichen Grundsätzen berechnet wie im Bureaudienst.

6. Der schweizerische Posthalterverband hat im Berichtsjahre das Gesuch gestellt, es möchten die Vorschriften über die Tragung der Stellvertretungskosten bei Erkrankungen von Posthaltern und Ablagehaltern in dem Sinne abgeändert werden, dass die Postverwaltung förmlich verpflichtet sei, diese Kosten in allen Fällen zu tragen, und zwar auch dann, wenn die Ersetzung durch ein Familienglied stattfindet.

Diesem Begehren gegenüber glaubte die Postverwaltung, sich ablehnend verhalten zu sollen. Tatsächlich wäre es zu weit gegangen, wenn die Postverwaltung ausnahmslos in allen Fällen von Erkrankung eines Posthalters oder eines Ablagehalters zur Übernahme der Stellvertretungskosten verpflichtet würde. Die gegenwärtig zu Kraft bestehenden Vorschriften räumen ihr die Befugnis ein, diese Stellvertretungskosten ganz

oder teilweise zu übernehmen, wenn die Stellvertretung nicht durch Familienglieder oder andere Hausgenossen des dienst-abwesenden Beamten oder Angestellten ohne besondere Kosten für den letztern geschehen kann. Die Postverwaltung konnte in ihrer Antwort an die Petenten sich darauf berufen, dass mit Ausnahme einiger weniger Fälle, wo der Stelleinhaber sich an den Postgeschäften entweder gar nicht oder nur wenig beteiligt oder wo der Postdienst nur als Nebensache betrachtet wird, die Stellvertretungskosten überall entweder zum grossen Teil oder vollständig von der Postkasse getragen worden sind. Sie gab die Zusicherung, dass sie auch in Zukunft die Gesuche dieser Art wohlwollend behandeln werde. Mit diesem Bescheid gaben sich denn auch die Petenten zufrieden. Ihrem Wunsche, es möchte die Zentralverwaltung darüber wachen, dass in den einzelnen Postkreisen eine gleichmässige Handhabung der einschlägigen Vorschriften Platz greife, wurde durch Erlass geeigneter Weisungen entsprochen.

7. Das Begehren der Postangestellten um Verbesserung der Dienstkleidung und Dienstausrüstung ist durch Gewährung entsprechender Kredite in der Dezembersession der Bundesversammlung erledigt worden.

8. Unter Hinweis auf die Ausführungen im letztjährigen Geschäftsbericht der Postverwaltung (Abschnitt III, Ziffer 10), die Erstellung neuer Postmarken betreffend, geben wir bekannt, dass die Vorarbeiten im Berichtsjahre so weit gefördert worden sind, dass aus der unter einigen bewährten Künstlern veranstalteten engern Ideenkonkurrenz eine Anzahl geeigneter Entwürfe zu neuen Markenbildern hervorgegangen sind. Ende Dezember konnte die Frage seitens des Postdepartements zum endgültigen Entscheid dem Bundesrat vorgelegt werden. Dieser Entscheid ist im Laufe des Monats Januar 1906 gefällt worden. Wir behalten uns die näheren Ausführungen für den nächstjährigen Geschäftsbericht vor.

9. Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte Bearbeitung und Erstellung einer neuen offiziellen Postkarte der Schweiz wurde im Berichtsjahre tunlichst gefördert, und es ist nach dem gegenwärtigen Stand der Arbeiten vorauszusehen, dass die Fertigstellung der neuen Karte gegen Ende 1906 wird erfolgen können.

10. Im Berichtsjahre sind neue Instruktionen erlassen worden:

- a. unterm 1. Juni 1905 eine solche über die Beförderung von Reisenden und deren Gepäck mit regelmässigen Postkursen;
- b. unterm 15. September 1905 eine solche für die Postpferdhalter;
- c. unterm 1. Oktober 1905 eine solche für die Postillone der schweizerischen Postverwaltung.

Zu den ad b und c genannten Instruktionen sind sodann unterm 1. Oktober 1905 noch nähere Ausführungsbestimmungen aufgestellt worden.

IV. Unterhandlung, Abschluss und Vollziehung wichtiger Verträge.

a. Inland.

1. Die Vertragsunterhandlungen mit der Rhätischen Bahn, von denen in den Geschäftsberichten pro 1903 und 1904 an gleicher Stelle die Rede ist, sind zu Ende geführt worden; der neue Vertrag wurde am 10. Februar 1905 durch den Bundesrat genehmigt; er hat rückwirkende Kraft bis zum 1. Juni 1903 und eine feste Dauer bis zum 31. Dezember 1906.

Ausserdem sind im Berichtsjahre neue Verträge abgeschlossen worden mit folgenden Nebenbahnen: Brunnen-Morschach, Erlenbach-Zweisimmen, Spiez-Frutigen, Spiez-Erlenbach, Glion-Rochers-de-Naye, Territet-Glion, Nyon-Crassier, Saignelégier-Glovelier, Schaffhausen-Schleitheim, St. Imier-Sonnenberg und Sernfetalbahn (Schwanden-Elm).

2. Unterm 10. Mai 1905 ist zwischen der Postverwaltung und der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen ein Übereinkommen abgeschlossen worden betreffend Errichtung eines Dienstgebäudes für die S. B. B. und eines Remisengebäudes für die Postverwaltung westlich vom alten Postgebäude beim Bahnhof Bern. Es handelte sich

bei diesem Übereinkommen vorerst um einen Landaustausch zur Ermöglichung der rationellen Anlage des von der S. B. B. geplanten Dienstgebäudes. Der nördliche Teil dieses Gebäudes wird für die Zwecke der Postverwaltung eingerichtet; die neuen Räumlichkeiten, die nach Leistung eines Beitrages von Fr. 15,000 an die S. B. B. in das Eigentum der Postverwaltung übergehen, ersetzen die jetzigen Einrichtungen, d. h. die Postremise und die Lampisterie etc., westlich vom Posthof und ergänzen dieselben durch Herstellung einer 156 m² grossen, günstig gelegenen Sammelstelle für Transitstücke mit Zugang von der Bahnseite.

3. Die schon vor längerer Zeit eingeleiteten Unterhandlungen mit der Bundesbahnverwaltung betreffend Erstellung der für das Transitpostbureau im Bahnhof Lausanne benötigten Räumlichkeiten sind im Berichtsjahre weitergeführt worden. Eine befriedigende Lösung dieser wichtigen Lokalfrage steht in sicherer Aussicht.

4. Auch im Jahr 1905 ist ein Vertragsverhältnis mit den schweizerischen Bundesbahnen betreffend die Überlassung der im neuen Bundesbahnhof in Basel von der Postverwaltung benötigten Räume für ein Aufgabe- und ein Transitbureau nicht zu stande gekommen. Wohl aber sind die Unterhandlungen weitergeführt worden, und es steht eine befriedigende Lösung dieser Lokalfrage in sicherer Aussicht.

5. Im letztjährigen Geschäftsbericht ist an gleicher Stelle ausgeführt worden, dass mit der Bundesbahnverwaltung Unterhandlungen angeknüpft worden seien betreffend Überlassung von Lokalen für den Paketpostdienst im Bahnhof St. Gallen oder Abtretung eines Bauplatzes im Bahnhofareal. Es wurde dabei betont, dass die richtigste Lösung unzweifelhaft die Schaffung von Lokalen im Areal des gegenwärtig im Umbau begriffenen Bahnhofes bilden würde; sowie dass Aussicht auf eine solche Lösung der wichtigen Frage vorhanden sei. Leider haben die im Berichtsjahre weitergeführten Verhandlungen noch nicht zu dem gewünschten Ziele geführt. Diese Verhandlungen werden daher im Jahr 1906 fortgesetzt werden müssen.

6. Unter Bezugnahme auf die Ausführungen unter Abschnitt IV, a, Ziffer 9, des letztjährigen Geschäftsberichtes der

Postverwaltung bemerken wir, dass in der Angelegenheit betreffend Erstellung eines Post- und Telegraphengebäudes in Appenzell im Berichtsjahre eine Konferenz stattfand, bei der wegen des Bauplatzes und des für ihn zu bezahlenden Preises eine Einigung erzielt werden konnte. Es wurde dann zur Ausarbeitung von Vorprojekten geschritten; im Laufe des Monats Dezember 1905 ist der appenzell-inner-rhodischen Kantonalbank, die ihre Bureaux in dem projektierten Gebäude unterzubringen wünscht, ein solches (zweites) Projekt zur Prüfung unterbreitet worden. Die weitere Behandlung des Geschäftes — Vorlage an die Bundesversammlung zur Bewilligung der erforderlichen Kredite — fällt in das Jahr 1906.

7. Im letztjährigen Geschäftsbericht haben wir an gleicher Stelle erwähnt, dass Verhandlungen eingeleitet worden seien zum Zwecke des Austausches des als Baustelle für ein neues Post-, Telegraphen- und Telephongebäude in Lugano von der Eidgenossenschaft erworbenen Lyzeumsplatzes gegen den ursprünglich in Aussicht genommenen Platz, auf dem das jetzige Postgebäude und die Kirchen Santa Márta und Sta. Maria stehen, sowie dass diese Verhandlungen zu Ende des Jahres 1904 so weit gediehen seien, dass den eidgenössischen Räten in Bälde eine Vorlage werde unterbreitet werden können. Leider sind die seither mit dem Stadtrat von Lugano getroffenen und von der Gemeindeversammlung im Frühjahr 1905 genehmigten Abmachungen von verschiedener Seite angefochten worden. Die Beurteilung der gegen den Gemeindebeschluss eingereichten Rekurse war zu Ende des Berichtsjahres noch nicht erfolgt. Inzwischen — am 11. Januar 1906 — hat aber der Staatsrat des Kantons Tessin einen dieser Rekurse als begründet erklärt. Bei dieser Sachlage blieb nichts anderes übrig, als zur Bauausführung auf dem Lyzeumsplatze zu schreiten. Die daherigen Vorarbeiten fallen ins Jahr 1906.

8. Unter Abschnitt IX, Ziffer 7, des letztjährigen Geschäftsberichtes ist ausgeführt worden, dass sich in dem dem Bunde gehörenden Postgebäude Luzern Platzmangel fühlbar mache, und dass deshalb die Frage der Erweiterung dieses Gebäudes, beziehungsweise die Erstellung eines weiteren Dienstgebäudes einer Prüfung unterzogen worden sei, ohne dass indessen irgendwelche Beschlüsse bereits gefasst worden wären. Im Berichtsjahre nun fand in Sachen eine Konferenz in Luzern

statt, an der auch Vertreter der Bundesbahnverwaltung und des Stadtrates von Luzern teilnahmen. Das Postdepartement glaubte nämlich auch die Frage der Erstellung eines neuen Post-, Telegraphen- und Telephongebäudes in Luzern prüfen zu sollen und richtete daher an den Stadtrat von Luzern die Anfrage, ob und zu welchem Preise er geneigt wäre, dem Bunde einen etwa 4000 m² haltenden Teil des Platzes, auf dem zurzeit das Friedensmuseum steht, käuflich abzutreten. In seiner Antwort führte der Stadtrat von Luzern aus, dass diese Frage gemeinsam mit derjenigen betreffend Erweiterung des Bahnhofes nach Osten behandelt werden sollte. Die Folge dieser Antwort war dann die Anberaumung der erwähnten Konferenz, bei welcher der Vertreter der Bundesbahnverwaltung sich anheischig machte, einen Entscheid darüber, ob letztere auf das Erweiterungsprojekt, beziehungsweise die Erwerbung von Terrain zur spätern Ausführung eines solchen eintreten wolle, herbeizuführen. Die Verhandlungen werden im Jahre 1906 ihren Fortgang nehmen.

9. Im Berichtsjahre ist die Postverwaltung der Frage der Erstellung eines Post- und Telegraphengebäudes in Schwyz näher getreten. Nachdem seitens des Gemeinderates von Schwyz ein günstig gelegener Bauplatz namhaft gemacht worden war, erfolgte die Aufstellung eines Lokalitätenprogramms und gestützt hierauf die Ausarbeitung von zwei Vorprojekten für das Gebäude. Die Prüfung dieser Projekte und die weitere Behandlung der Angelegenheit fällt in das Jahr 1906.

10. Im letztjährigen Geschäftsbericht ist erwähnt worden, es seien zwischen der Postverwaltung und der Direktion einer Nebenbahn Meinungsverschiedenheiten entstanden über die Frage der Auslegung von Art. 4 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 21. Dezember 1899 (A. S. n. F. XVIII, 42), welche zu einem Prozesse vor Bundesgericht geführt haben. Dieses letztere hat unterm 14. Februar 1906 sein Urteil gefällt, indem es die Klage der betreffenden Nebenbahn unter etwelcher Reduktion ihrer Zinsforderung schätzte.

b. Ausland.

1. Die Unterhandlungen in Sachen der Beschaffung von Räumen für ein Transitpostbureau in dem neu pro-

jektierten badischen Bahnhof in Basel (siehe Geschäftsbericht 1904, Abschnitt IV, b, Ziffer 2) sind im Berichtsjahre weitergeführt worden, und zwar auf konferenziellem Wege. Die dabei in Aussicht gestellte Planvorlage ist bis zur Stunde noch nicht erfolgt. Es ist aber nicht daran zu zweifeln, dass diese wichtige Lokalfrage eine befriedigende Lösung finden wird.

2. Am 11. April 1905 hat das eidgenössische Postdepartement dem eidgenössischen politischen Departement zu Händen der italienischen Regierung den Entwurf zu einem Übereinkommen zwischen der Schweiz und Italien betreffend den Postdienst auf der Simplonroute übermittelt. Der Anregung der italienischen Regierung vom Monat November 1905, es möchte dieser Entwurf gleichzeitig mit den Entwürfen zu Übereinkommen betreffend den Zolldienst, den internationalen Bahnhof Domodossola und den Betrieb der Strecke Domodossola-Iselle an einer Konferenz von Delegierten der beteiligten Verwaltungen in Beratung gezogen und bereinigt werden, wurde hierseits zugestimmt. Die weitere Behandlung des Geschäftes (Vorlage an die Bundesversammlung) fällt ins Jahr 1906.

3. Mit Bezug auf die Frage des Abschlusses eines Poststückvertrages mit den Vereinigten Staaten von Amerika ist die Postverwaltung von ihrem Standpunkt, wonach es sich empfiehlt, eine zuwartende Haltung einzunehmen, auch im Berichtsjahre nicht abgekommen. Es lag hierzu aus den im letztjährigen Geschäftsbericht an gleicher Stelle (Abschnitt IV, b, Ziffer 4) angeführten Gründen keine Veranlassung vor, dies um so weniger, als zu den schon bestehenden günstigen Beförderungsgelegenheiten auf 1. Januar 1905 eine weitere solche Gelegenheit durch Leitung der Poststücke nach den Vereinigten Staaten im Offentransit über Frankreich hinzugekommen ist. Dass die von der schweizerischen Postverwaltung eingerichteten Speditionsgelegenheiten günstige sind, beweist u. a. der Umstand, dass Poststücke aus Italien und rückliegenden Ländern nach den Vereinigten Staaten wieder über schweizerisches Gebiet zur Beförderung mit dem von der schweizerischen Postverwaltung eingerichteten Spezialdienst ab Basel geleitet werden, nachdem die italienische Beförderungsgelegenheit via Genua eingegangen ist, und dass auch andere Länder diese Gelegenheiten benützen.

4. Im letztjährigen Geschäftsbericht sind unter Abschnitt IV, b, Ziffer 9, längere Ausführungen enthalten über die Bemühungen der schweizerischen Postverwaltung zur Herabsetzung der Taxen im Poststückverkehr mit Grossbritannien und Irland. Die Sachlage, wie sie dort geschildert wurde, hat sich inzwischen nicht verändert. Die Unterhandlungen über die Erneuerung des Poststückvertrages zwischen den Postverwaltungen der Schweiz und von Grossbritannien und Irland, vom Jahr 1896, sind immer noch schwebend.

5. Im letztjährigen Geschäftsbericht ist an nämlicher Stelle ausgeführt worden, dass die mit der Postverwaltung von Grossbritannien und Irland angeknüpften Unterhandlungen über den Abschluss eines neuen Vertrages betreffend den gegenseitigen Austausch von Postanweisungen noch schwebend seien. Unterm 8./17. Oktober 1905 ist nunmehr das bezügliche Übereinkommen abgeschlossen und auf 1. November 1905 in Vollzug gesetzt worden. Weitere, als die bereits im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Verkehrsneuerungen hat dieses Übereinkommen nicht mit sich gebracht. Es bedeutet eine Zusammenfassung der Artikel über den Postanweisungsdienst des Postvertrages von 1868 und der Zusatzartikel von 1871 und 1900.

6. Mit Note vom 8. April 1905 hat die italienische Gesandtschaft den vom 1. Juli 1905 an gültigen Beitritt der italienischen Kolonie Erithrea zum internationalen Übereinkommen betreffend den Postanweisungsdienst erklärt.

7. Unterm 30. Juli 1905 hat die Gesandtschaft der Argentinischen Republik in Bern dem Bundesrate den ab 12. Juni 1905 gültigen Beitritt von Argentinien zum internationalen Übereinkommen betreffend die postalische Besorgung von Abonnenten auf Zeitungen und andere periodische Veröffentlichungen notifiziert.

8. Unterm 28. November/4. Dezember 1905 ist zwischen den Postverwaltungen der Schweiz und von Dänemark ein Übereinkommen betreffend die Ausgleichung der Nachnahmen auf Poststücken und Fahrpoststücken durch Postanweisungen abgeschlossen worden.

9. Im Laufe des Monats Februar 1905 sind die Gewichtstaxen für Fahrpoststücke über 4,914 kg. nach andern als den

westlichen Grenzgebieten Russlands von der russischen Postverwaltung erheblich erhöht worden. Gleichzeitig wurde das zulässige Höchstgewicht für Paketsendungen nach Sibirien auf 40 russische Pfund = 16,380 kg. herabgesetzt. Eine weitere Änderung hatte der Fahrposttarif mit Russland bereits im Laufe des Monats Januar 1905 erfahren durch Aufstellung neuer Ansätze für die Werttaxen.

10. Auf 1. Juli 1905 sind die Gewichtstaxen für Pakete über 5 kg. nach Schweden bedeutend ermässigt worden, nämlich um Fr. 1 bis Fr. 1.10 für jeden Gewichtssatz von 500 g.

11. Ferner trat am 1. August 1905 eine Herabsetzung der Gewichtstaxen im Poststückverkehr mit Spanien (Spezialdienst) in Kraft, und zwar um 75 Ct. für die Gewichtssätze von 3 und 5 kg. und um 95 Ct. für diejenigen von 8 und 10 kg.

12. Auf den 15. Dezember 1905 ist ein neuer Paketposttarif für Sendungen bis 20 kg. Gewicht nach einer Anzahl überseeischer Länder (Ägypten, Britisch und Niederländisch Indien, Ceylon, China, Japan, Straits-Settlements, Philippinen-Inseln, Argentinien, Brasilien, Australien u. a.) in Wirksamkeit gesetzt worden. Dieser neue Tarif verbindet mit verschiedenen Taxermässigungen den Vorteil rascher Beförderung. Die Sendungen werden in Genua eingeschifft. Bis zur Eröffnung der Simplonlinie erfolgt die Leitung durch den Gotthard; nachher werden sie via Brig und durch den Simplon in den Einschiffungshafen befördert werden.

13. Mit dem 1. August 1905 trat ein neuer, sämtliche Orte in China umfassender Tarif für Poststücke in Kraft. Zulässig sind Pakete bis zu 10 kg. nach einer grösseren Zahl wichtiger Verkehrsorte und bis zu 3 kg. nach weiter im Innern gelegenen Orten. Die Pakete werden über Frankreich geleitet und in China durch Vermittlung der chinesischen Staatspost weiterbefördert und bestellt.

14. Im Postanweisungsdienst mit Bolivia und Chile ist auf 1. Januar 1905 insofern eine Änderung eingetreten, als die Anweisungen nun ausschliesslich in Frankenwährung auszustellen sind.

15. Auf 1. Mai 1905 ist im Verkehr mit Niederländisch Indien die Auswechslung telegraphischer Postanweisungen eingeführt worden.

16. Im Berichtsjahre ist der Postanweisungsdienst auf die Mariannen-Inseln ausgedehnt worden.

17. Im Verkehr mit Britisch Indien ist der Maximalbetrag für eine Postanweisung von 20 auf 40 Pfund erhöht worden.

18. Mit dem 1. Juli 1905 ist ein Postanweisungsdienst zwischen Japan und Serbien ins Leben getreten, bei dem die schweizerische Postverwaltung die Vermittlung übernommen hat.

19. Im Berichtsjahre ist der zulässige Höchstbetrag der Nachnahme auf Poststücken, die mit den österreichischen Postbureaux in der Türkei ausgewechselt werden, von Fr. 500 auf Fr. 1000 erhöht worden.

20. Die im Verkehr mit Italien bestandene Gewichtsbeschränkung für Warenmuster aus roher Seide ist auf 1. Juni 1905 aufgehoben worden, so dass derartige Sendungen nun bis zum Gewichte von 350 g. zulässig sind. Gleichzeitig ist das zulässige Gewicht für Warenmuster aus gefärbter Seide im Verkehr mit Italien von 200 auf 250 g. erhöht worden.

21. Unter Abschnitt IV, b, Ziffer 25, des letztjährigen Geschäftsberichtes sind die Länder aufgeführt worden, welche schriftliche Mitteilungen auf der Adressseite der Privatpostkarten zulassen. Diese Vergünstigung ist im Berichtsjahre ausgedehnt worden auf den Verkehr mit Belgien, Dänemark, den dänischen Kolonien, Deutschland, Grossbritannien und Irland, den Niederlanden, Norwegen, Österreich-Ungarn und Schweden.

22. Die japanische Postverwaltung hat im Berichtsjahre bekannt gegeben, dass sie die Leitung der Postgeschäfte in Korea auf vertraglicher Grundlage übernommen habe.

23. Der Bericht des internationalen Bureau des Weltpostvereins pro 1905 liegt zur Einsichtnahme

für die Mitglieder der Bundesversammlung bereit. Wir entnehmen demselben folgendes:

Die ordentlichen Verwaltungsausgaben betrugen Fr. 99,071. 05 gegenüber Fr. 105,695. 17 im Jahre 1904. Es bleiben sonach von den gemäss den Bestimmungen des Ausführungsreglements zum Weltpostvertrag auf Fr. 125,000 limitierten ordentlichen Ausgaben des genannten Bureaus verfügbar Fr. 25,928. 95, welche Summe gemäss dem Beschluss des Berner Kongresses vom Jahr 1900 zur Äufnung des Denkmalfonds verwendet wird. Dieser Fonds beläuft sich auf Ende 1905 auf Fr. 99,732. 73, hat sich mithin gegenüber dem gleichen Zeitraume des Vorjahres, wo er Fr. 73,003. 78 betrug, um Fr. 26,728. 95 vermehrt.

Der Beitrag der Schweiz an die Kosten des internationalen Postbureaus beläuft sich pro 1905 auf Fr. 1900.

V. Personal und Besoldungen.

1. Poststellen.

Die Gesamtzahl der Postbureaux belief sich Ende 1905 auf 1677.

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

Die Zahl der Filialbureaux und der Postbureaux II. und III. Klasse hat keine Veränderung erfahren.

Die Gesamtzahl der Poststellen, einschliesslich 13 Agenturen im Auslande, beträgt 3747, was einer Vermehrung im Berichtsjahre um 33 Stellen entspricht.

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

I. Klasse (Sitz der Kreispostdirektion)	11
Filialen	55
II. Klasse (Bureaux mit mehreren Beamten)	178
III. Klasse (übrige Bureaux)	1433
	<u>1677</u>

Von diesen 1677 Postbureaux entfallen 1185 auf die deutsche, 414 auf die französische und 78 auf die italienische Schweiz.

Die 2057 Postablagen zerfallen in 1440 rechnungspflichtige und 617 nicht rechnungspflichtige. Alle rechnungspflichtigen Ablagen sind mit dem gesamten internen Postanweisungs- und Einzugsmandatdienst betraut. Von diesen letztern Ablagen sind überdies 232 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 2057 Postablagen befinden sich 1256 in der deutschen, 555 in der französischen und 246 in der italienischen Schweiz.

2. Personal.

Die Gesamtzahl des festangestellten Postpersonals belief sich Ende 1905 auf 11,137 Beamte und Angestellte, gegenüber 10,826 im Vorjahre. Dieses Personal setzte sich wie folgt zusammen:

a. Zentralverwaltung.

Oberpostdirektor	1
Abteilungschefs und Adjunkte	6
Traininspektoren, Materialverwalter und Wertzeichenkontrollleur	6
Sekretäre, Kanzlisten und Gehülften	35
Revisoren und Gehülften	34
Angestellte	6
Total	<u>88</u>

(Ende 1904: 85.)

b. Kreisverwaltungen.

Direktionsbeamte (Kreispostdirektoren, Adjunkte, Kassiere und Kontrolleure)	44
Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs	44
Commis	205
Angestellte	62
Total	<u>355</u>

(Ende 1904: 336.)

c. Betriebsdienst.

Bureaux I. Klasse.

Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs	141
Commis	1145
Angestellte	1816
Total	<u>3102</u>
(Ende 1904: 2978.)	

Bureaux II. Klasse.

Postverwalter, Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs .	215
Commis	717
Angestellte	1589
Total	<u>2521</u>
(Ende 1904: 2433.)	

Bureaux III. Klasse und Ablagen.

Posthalter	1433
Postablagehalter	2056
Landbriefträger und Landboten	1372
Total	<u>4861</u>
(Ende 1904: 4779.)	

Agenturen.

Beamte	17
Angestellte	6
Total	<u>23</u>
(Ende 1904: 23.)	
Kondukteure	187
(Ende 1904: 192.)	

Im Berichtsjahre hat das Personal bei der Zentralverwaltung eine Vermehrung um zwei Revisoren und einen Kanzlisten I. Klasse erfahren.

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

Im Betriebsdienst hat bei den Bureaux I. Klasse eine Personalvermehrung um 9 Chefbeamte, 30 Commis und 85 Angestellte stattgefunden.

Bei den Bureaux II. Klasse ist eine Vermehrung um 1 Chefbeamten, 27 Commis und 60 Angestellte eingetreten.

Die Vermehrung der Posthalterstellen beträgt 1 und diejenige der Ablagehalterstellen 34. Die Landbriefträger- und Landbotenstellen sind um 47 vermehrt worden.

Im Personalbestand der Agenturen im Auslande ist gegenüber dem Vorjahr keine Änderung eingetreten.

Beim Kondukteurpersonal hat im Berichtsjahre infolge Abnehmens etc. eine Verminderung um 5 Mann stattgefunden, indem auch im abgelaufenen Jahre frei gewordene Kondukteurstellen zum Teil durch Bureaudienerstellen ersetzt wurden.

Die Gesamtvermehrung des fest angestellten Postpersonals beträgt somit 311, gegenüber 396 im Vorjahre.

Die Personalvermehrung im Berichtsjahre ist in erster Linie eine Folge der Verkehrszunahme und der eingeführten Dienstverbesserungen aller Art; im fernern machte die Durchführung des neuen Arbeitsgesetzes auch im Jahr 1905 noch vielerorts eine Verstärkung des Personals nötig.

Vom gesamten festangestellten Personal der Postverwaltung sind weiblichen Geschlechts:

von den	88 Beamten und Angestellten der Oberpostdirektion	0	=	0,00 %
" "	293 Beamten der Kreisverwaltungen	23	=	7,85 %
" "	62 Angestellten der Kreisverwaltungen	0	=	0,00 %
" "	1286 Beamten der Bureaux I. Klasse	41	=	3,19 %
" "	1816 Angestellten der Bureaux I. Klasse	1	=	0,05 %
" "	932 Beamten der Bureaux II. Klasse	42	=	4,50 %
" "	1589 Angestellten der Bureaux II. Klasse	5	=	0,31 %
" "	1433 Beamten der Bureaux III. Klasse	489	=	34,13 %
" "	2056 Ablagehaltern	546	=	26,55 %
" "	1372 Landbriefträgern und Landboten	52	=	3,79 %
" "	23 Beamten und Angestellten der Agenturen	0	=	0,00 %
" "	187 Kondukteuren	0	=	0,00 %

Sodann sind		Deut- scher Zunge	Franzö- nischer Zunge	Italie- nischer Zunge	
von den	88 Beamten und Angestellten der Ober- postdirektion	71	14	3	
" "	293 Beamten der Kreisverwaltungen .	205	70	18	
" "	62 Angestellten der Kreisverwaltungen	38	21	3	
" "	1286 Beamten der Bureaux I. Klasse .	911	317	58	
" "	1816 Angestellten der Bureaux I. Klasse	1354	432	30	
" "	932 Beamten der Bureaux II. Klasse .	584	275	73	
" "	1589 Angestellten der Bureaux II. Klasse	1058	450	81	
" "	1433 Beamten der Bureaux III. Klasse .	1023	340	70	
" "	2056 Ablagehaltern	1267	545	244	
" "	1372 Landbriefträgern und Landboten .	1038	316	18	
" "	23 Beamten und Angestellten der Agen- turen	2	8	13	
" "	187 Kondukteuren	145	36	6	
<u>11,137</u>		<u>Total</u>	<u>7696</u>	<u>2824</u>	<u>617</u>

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

	Beamte	Angestellte	Total
Versetzungen (freiwillige)	144	32	176
Todesfälle	55	77	132
Freiwillige Rücktritte	41	59	100
Abberufungen (einschließlich Entlassungen auf Einladung der Verwaltung hin)	9	60	69
Total	<u>249</u>	<u>228</u>	<u>477</u>

3. Provisorisches Personal.

a. Aspiranten und Lehrlinge.

Im Berichtsjahre wurden 250 Lehrlinge aufgenommen, gegen-
über 235 im Vorjahre. Weibliche Bewerber konnten auch im
Berichtsjahre aus dienstlichen Gründen nicht berücksichtigt werden.

240 Lehrlinge legten die Patentprüfung ab. Davon erhielten
 37 die Note 1 (vorzüglich);
 93 " " 2 (gut);
 92 " " 3 (genügend);
 18 konnten nicht patentiert werden.

Total 240

Ende 1905 standen in Verwendung:

514 patentierte Aspiranten (1 weiblicher);
 264 Lehrlinge (0 weibliche).

Total 778 Aspiranten und Lehrlinge, wovon 1 weiblicher.

b. Gehülfen und Aushelfer.

Im Jahre 1905 wurden während des ganzen oder eines Teiles des Tages ständig 46 Beamtenaushelfer (Gehülfen) und 407 Angestelltenaushelfer verwendet.

Die Zahl des gesamten provisorischen Personals betrug demnach 1231 (778 + 46 + 407) und die Gesamtzahl des fix angestellten und des provisorischen Personals 12,368 (11,137 + 1231).

4. Stand der Besoldungen.

Der Stand der Besoldungen auf Ende des Berichtsjahres, verglichen mit dem Stand auf Ende 1903 und 1904, findet sich auf nachstehender Tabelle dargestellt:

Gehaltsvergleichen.

Dezember 1903, 1904 und 1905.

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

		Zahl der fix Angestellten.	Fixe Jahres- besoldung derselben.	Durchschnitt der Jahres- besoldung.	Erhöhung gegenüber dem vorhergehenden Jahre.	Ver- minderung
			Fr.	Fr.	%	%
Oberpostdirektion . .	1903	77	334,620	4345	0,76	—
	1904	79	339,912	4302	—	0,98
	1905	82	345,204	4209	—	2,16
Kreispostdirektionen .	1903	277	1,062,152	3834	1,64	—
	1904	278	1,059,012	3809	—	0,65
	1905	293	1,073,380	3663	—	3,88
Chefs bei den Bureaux I. Klasse	1903	131	535,548	4088	1,13	—
	1904	132	548,072	4152	1,56	—
	1905	141	596,520	4230	1,87	—
Postverwalter und Chefs bei den Bureaux II. Klasse	1903	210	878,232	4182	1,28	—
	1904	214	879,420	4109	—	1,74
	1905	215	889,716	4138	0,7	—
Commis bei den Bureaux I. Klasse	1903	1062	2,652,532	2497	6,07	—
	1904	1115	2,727,284	2446	—	2,12
	1905	1145	2,700,116	2358	—	3,6
Commis bei den Bureaux II. Klasse	1903	654	1,691,640	2586	6,77	—
	1904	690	1,732,404	2510	—	2,97
	1905	717	1,740,108	2427	—	3,3
Bureaux III. Klasse .	1903	1425	2,705,184	1898 ¹	5,44	—
	1904	1432	2,677,128	1869 ¹	—	1,52
	1905	1433	2,646,384	1846 ¹	—	1,28
Ablagen	1903	1896 ²	2,063,184	1088	8,8	—
	1904	1910 ²	2,091,456	1078	—	0,91
	1905	1971 ²	2,110,528	1070	—	0,74
Briefträger, Boten etc.	1903	4396	8,442,576	1920	8,04	—
	1904	4655	8,773,166	1884	—	1,87
	1905	4851	9,013,632	1858	—	1,98
Kondukteure	1903	198	511,704	2584 ³	6,38	—
	1904	192	492,000	2562 ³	—	0,85
	1905	187	481,488	2574 ³	0,31	—

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

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

³ Fahrtentschädigungen nicht inbegriffen.

5. Bürgschaften.

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

	Anzahl	Betrag Fr.
Personalkaution . . .	460	1,478,300
Realkaution	4	12,000
Amtsbürgschaftsverein	13,871	42,136,000
Total	14,335	43,626,300

2. Der schweizerische Amtsbürgschaftsverein hatte im Be-
richtsjahre Verluste im Betrage von Fr. 12,201.87 zu vergüten
(1904: Fr. 20,812.06).

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

	Zahl der Mitglieder auf 1. Januar		Bürgschaftssummen auf 1. Januar	
	1905	1906	1905 Fr.	1906 Fr.
Postverwaltung . . .	12,587	13,871	39,075,500	42,136,000
Telegraphenverwaltung	1,470	1,521	2,749,000	2,795,000
Zollverwaltung . . .	1,123	1,176	2,360,400	2,498,900
Andere eidgenössische Verwaltungen . .	76	73	665,500	655,500
Total	15,256	16,641	44,850,400	48,085,400

4. Die von jedem Mitgliede des Amtsbürgschaftsvereins zu
entrichtende jährliche Prämie beträgt $\frac{1}{2}$ pro mille der Bürg-
schaftssumme. Auf Ende 1905 besaß der Verein nach dem vor-
läufigen Rechnungsabschluß ein reines Vermögen von Fr. 274,282.61
(Ende 1904: Fr. 259,756.61).

VI. Inspektionen.

Es wurden folgende Inspektionen vorgenommen:

	1905	1904
1. Bei Ortspoststellen	4151	4093
2. Bei fahrenden Postbureaux (Bahn- und Schiffs- posten)	859	811
3. Über die Besorgung des Trainmaterials . . .	519	393
4. „ „ Inventarführung	77	84
Total	5606	5381

Sodann sind im Berichtsjahre die Inspektionen der Kreispostkontrollen durch die Oberpostkontrolle wieder aufgenommen worden, indem eine Kreispostkontrolle inspiziert wurde. Diese Inspektion erstreckte sich auf die allgemeine Geschäftsordnung und die Kontrollierung der Revisionsarbeiter durch Stichproben.

Die Inspektionen wurden vorgenommen:

bei den Ortspoststellen,

119 durch Beamte der Oberpostdirektion,

4033 durch Beamte der Kreispostdirektionen:

bei den fahrenden Bureaux,

92 durch Beamte der Oberpostdirektion,

767 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:

						1905	1904
Zahl der Differenzen über Fr.	50	bis	100	.	.	197	195
" " " " " "	100	"	200	.	.	131	93
" " " " " "	200	"	500	.	.	40	38
" " " " " "	500	"	1000	.	.	11	10
" " " " " "	1000	"	2000	.	.	4	3
" " " " " "	2000	"	5000	.	.	2	3
" " " " " "	5000	.	.	.	.	—	3
Total						385	345

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

	1905	1904	
Bußen in	67	82	Fällen
Zurückversetzung in provisorische Anstellung in	3	3	"
Entlassung in	8	14	"

Bei 1438 Inspektionen ergab sich eine tadellose Dienstbesorgung.

Die Zahl der Inspektionen, deren Befund tadellos war, hat sich gegenüber dem Vorjahre um 1 vermehrt.

Dem bei Beratung des Voranschlages pro 1905 in den eidg. Räten geäußerten Wunsche, es möchten bei der Postverwaltung die Bureauinspektionen vermehrt werden, ist dadurch Rechnung getragen worden, daß die Kreispostdirektionen angewiesen wurden, diejenigen Poststellen, bei denen in bezug auf die Geschäfts- oder Kassaführung wesentliche Aussetzungen zu machen sind, innerhalb eines Jahres je nach Bedarf mehrmals zu inspizieren. Der Geldumsatz sämtlicher Poststellen erreichte im Berichtsjahre den Betrag von Fr. 1,834,715,611 gegenüber Fr. 1,734,594,671 im Vorjahre.

VII. Unfälle im Postbetrieb.

Im Berichtsjahre sind in 350 Fällen zusammen Fr. 60,018. 25 als Entschädigungen für Unfälle im Postbetrieb ausgerichtet worden. 339 Fälle mit einer Entschädigungssumme von Fr. 20,168. 65 betreffen das Postpersonal und die Postillone. Für Unfälle anderer Personen wurden in 11 Fällen Fr. 39,849. 60 bezahlt. Es handelte sich dabei namentlich um grosse Zahlungen für einen Postwagenunfall aus dem Jahre 1900; im fernern wurde der Versicherungsfonds im Berichtsjahre durch zwei derartige Unfälle ernsterer Art ziemlich stark in Anspruch genommen. Bei einer Zunahme der Zahl der Unfälle um 27 ist gegenüber dem Vorjahre eine Ausgabenvermehrung von Fr. 16,277. 20 zu verzeichnen.

Das Nettovermögen des Versicherungsfonds der Postverwaltung betrug auf Ende des Jahres 1904 . Fr. 109,672. 66 wogegen es auf Ende des Jahres 1905 sich nur noch bezifferte auf „ 97,250. 11

Es ergibt sich somit auf Ende des Berichtsjahres eine Vermögensabnahme von . . . Fr. 12,422. 55

Unter Bezugnahme auf die im letztjährigen Geschäftsbericht an gleicher Stelle enthaltenen Ausführungen bemerken wir, dass das dem Fonds bisher zur Verfügung gestellte Vorschussmandat von Fr. 40,000 Ende 1905 auf Wunsch des eidgenössischen Finanzdepartements zurückbezahlt worden ist.

VIII. Postregal.

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

1. Besorgung des nach Art. 2 des Regalgesetzes der Postanstalt allein vorbehaltenen Transports von Personen und Sachen	6
2. vorschriftswidriges Zusammenpacken von Sendungen an verschiedene Adressaten	41
3. Überschreitung der Konzession (Art. 7 des Gesetzes)	—
4. Verwendung bereits benutzter Wertzeichen, Beifügung von brieflichen Mitteilungen in Drucksachen und absichtliche Umgehung von Posttaxen	1365
5. unbefugte Benutzung der Portofreiheit	23
6. unbefugtes Mitfahren in Postwagen	1
7. Aufgabe von Sendungen verbotenen Inhalts	3
Total	<u>1439</u>

IX. Postlokale.

1. Das neue Postgebäude in B e r n war Mitte März 1905 vollendet. Nach erfolgter Kollaudation wurde es am 17. März 1905 seitens der Zentralpostverwaltung und der Kreispostdirektion bezogen. Am 20. gleichen Monats erfolgte der Umzug der Betriebsbureaux. Während das Erdgeschoss und der erste und zweite Stock ausschliesslich von der Post- und der Telegraphenverwaltung beansprucht werden, befinden sich im dritten Stock die Bureaux des eidgenössischen Amtes für Gold- und Silberwaren, sowie der Abteilung Handelsstatistik der Oberzolldirektion.

2. Das neue Postgebäude in C h u r wurde am 7./8. Februar 1905 bezogen.

3. Mit der Ausführung der Bauarbeiten für das neue Postdienstgebäude an der Zentralbahnstrasse in B a s e l (Geschäftsbericht pro 1904, Abschnitt II, Ziffer 7) ist im Berichtsjahre begonnen worden, nachdem die Baupläne bereinigt waren.

4. Bei dem Wettbewerb für Entwürfe zu dem geplanten neuen Postgebäude in C h a u x - d e - F o n d s sind fünf Preise zuerkannt worden. Gestützt auf das Ergebnis der Plankonkurrenz ist im Berichtsjahre zur Ausarbeitung eines als Grundlage für die Kreditbewilligung dienenden Projektes geschritten worden. Die Vorlage des Kreditbegehrens an die eidgenössischen Räte fällt in das Jahr 1906.

5. Die für 1905 geplante Erweiterung der Postdienstlokale im Postgebäude Sitten, von der im letztjährigen Geschäftsbericht die Rede ist, musste verschoben werden und wird nun im Jahr 1906 zur Ausführung gelangen.

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

Château-d'Oex	am	1. Januar,
Leysin	"	1. Januar,
Arbon	"	1. März,
Glion	"	1. März,
Zürich-Neumünster	"	1. April,
Hochdorf	"	15. Mai,
Cernier	"	25. Juli,
Winterthur-Filiale	"	1. August,
Goldach	"	1. August,
Basel Missionsstrasse	"	1. September,
Lachen-Vonwil	"	1. September,
Stäfa	"	1. November,
Wengen	"	2. November,
Kölliken	"	15. November,
Grindelwald	"	19. November,
Aigle	"	15. Dezember,
Andeer	"	15. Dezember,
Lausanne-Pontaise	"	25. Dezember.

7. Vergrössert wurden die gemieteten Lokale in

Baden	auf	1. Januar,
Genf-Plainpalais	"	15. Januar,
Seewis im Prättigau	"	10. März,
Frutigen	"	1. Juli,
Spiez	"	1. Juli,
Luzern-Obergrund	"	1. Juli,
Boudry	"	1. Oktober,
Romanshorn	"	8. Dezember.

X. Kursdienst.

1. Hinsichtlich der Verwendung von Automobilen im Postdienste sind für das Jahr 1905 wesentliche Fortschritte nicht zu verzeichnen. Die Postverwaltung hat wohl mit einigen neu entstandenen Unternehmungen, die

auf Grund von provisorischen Konzessionen Automobilkurse ausführen, Verträge abgeschlossen in bezug auf die Beförderung der Postsendungen, wobei sie ihre eigenen Postwagenkurse auf den betreffenden Routen aufhob und den Reisendentransport der Automobilunternehmung überliess. Die Unternehmungen, welche sich bisher mit diesen Transporten befassten, haben in finanzieller Beziehung meistens ungünstige Erfahrungen machen müssen, obschon die Postverwaltung mit der Entschädigung für die Besorgung der Posttransporte in jedem einzelnen Falle gegenüber der beteiligten Gesellschaft so weit gegangen ist, als dies in Ansehung aller Verhältnisse zulässig war.

Die Compagnie des omnibus automobiles du district de Porrentruy, welche auf Ende 1904 in Liquidation getreten war, hat ihre Wagen noch bis Ende Januar 1905 zwischen Pruntrut und Damvant verkehren lassen. Vom 1. Februar 1905 an sind auf dieser Route wieder bespannte Postwagen zur Verwendung gekommen.

Neue Verträge sind im Berichtsjahre vereinbart worden

- a. mit der Automobilgesellschaft Liestal-Reigoldswil, zur Besorgung des Postdienstes auf der Route Liestal-Bubendorf-Reigoldswil und
- b. mit der Automobilgesellschaft für den Kanton Zug, welcher die Postbesorgung zwischen Zug-Postbureau und Oberägeri und zwischen Baar und Menzingen übertragen wurde.

Infolge dieser Verträge kamen die Postkurse Bubendorf-Reigoldswil, Zug-Oberägeri und Baar-Menzingen in Wegfall.

Die Automobilgesellschaft Hinterthurgau, A.-G. in Münchenwilen, mit der im Berichtsjahre ebenfalls ein Vertrag betreffend den Transport der Postsendungen aller Art zwischen Eschlikon-Station und Turbenthal und Sirnach-Station und Fischingen abgeschlossen wurde, ist gegen Ende des Jahres 1905 in Liquidation getreten aus Gründen, die in der finanziellen Lage dieser Unternehmung gesucht werden müssen. Im Monat Januar 1906 musste daher die Wiedereinführung der Postkurse Eschlikon-Turbenthal und Sirnach-Fischingen nach einer Unterbrechung von kaum sechs Monaten angeordnet werden.

2. Der Postverwaltung ist im Budget pro 1905 ein Kredit zur Anschaffung von zwei neuen Automobifourgons eingeräumt worden, mit dem Vorbehalt, dass diese Wagen nur dann bestellt werden sollen, wenn sich der jetzt in Zürich im Dienste stehende Automobifourgon auch im Winter bewähre. Die Erfahrungen, die mit diesem Fourgon gemacht worden sind, können im allgemeinen als befriedigende bezeichnet werden. Es sind daher zwei neue Wagen gleicher Konstruktion bei schweizerischen Fabriken bestellt worden, mit Ablieferungstermin bis Ende Oktober 1905. Die Ablieferung ist aber infolge eingetretener Schwierigkeiten aller Art so sehr verzögert worden, dass die Indienststellung der zwei neuen Automobifourgons im Berichtsjahre nicht mehr möglich war. Voraussichtlich werden sie im Februar oder März 1906 zur Verwendung kommen können.

3. Über die im Laufe des Berichtsjahres eingetretenen Änderungen im Postkursbetrieb im allgemeinen mag erwähnt werden, dass 21 bespannte Kurse für den Personen- und Postransport neu errichtet worden sind; 11 davon verkehren auf Strassen, die bisher von Postwagen nicht befahren worden sind; 8 Kurse betreffen vermehrte Leistungen auf Routen, die schon bedient waren, und zwei sind Kurse, die an Stelle eingegangener Automobilkurse wieder eingeführt werden mussten.

Es kommen noch hinzu: ein neuer Kurs mit Mauleselbespannung, ein neuer Fahrbotenkurs und ein neuer Fourgonkurs für den Bestelldienst.

Dagegen sind im ganzen 8 Postkurse aufgehoben worden. In 4 Fällen erfolgte die Aufhebung wegen Eröffnung von Eisenbahnen, in 3 Fällen wegen Übertragung der Postbesorgung an Automobilunternehmungen und in einem Fall zufolge vorgenommener Reorganisation.

Drei subventionierte Kurse sind in solche umgewandelt worden, welche für Rechnung der Verwaltung betrieben werden.

Ferner sind, abgesehen von der Einführung neuer Kurse, zahlreiche, zum Teil wichtige Verbesserungen getroffen worden durch Vermehrung der Fahrten bei bestehenden Post- und Fourgonkursen, Umwandlung von Sommerkursen in Jahreskurse, Verlängerung der Kursdauer, Indienststellung grösserer Wagen und Ausdehnung der Kursstrecke.

4. Die Firma Carl Stangens Reisebureau in Berlin ist mit ihren sämtlichen Abteilungen auf 1. Januar 1905 von der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hamburg-Amerika Linie“ übernommen worden, welche vom gleichen Tage an ein allgemeines deutsches Reisebureau unter der Firma „Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie (vormals Carl Stangens Reisebureau)“ eröffnet hat, dessen Hauptsitz sich in Berlin befindet. Die mit Carl Stangens Reisebureau abgeschlossenen Verträge betreffend die Ausgabe von Reisebilletten für die schweizerischen Postwagen und von Anweisungen für die Abfertigung von schweizerischen Extraposten sind unverändert auf die neue Firma übertragen worden.

Die Reisebureaux der „American Express Company“ in Paris und London sind durch Vertrag ermächtigt worden, eigene Coupons zur Fahrt mit den schweizerischen Postwagen auszugeben.

5. Das seit dem Jahre 1893 von der Oberpostdirektion zweimal jährlich herausgegebene Postkursbuch der Schweiz ist auf Ende September 1905 eingegangen. An dessen Stelle trat auf 1. Oktober das gemeinschaftlich von der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der schweizerischen Oberpostdirektion herausgegebene „Offizielle schweiz. Kursbuch“, das jährlich viermal zur Ausgabe gelangt, nämlich je am 1. Mai, 1. Juli, 1. Oktober und Mitte November. Druck und Verlag des neuen Kursbuches sind provisorisch der Buchdruckerei Stämpfli in Bern übertragen worden. Das offizielle schweizerische Kursbuch wird in zwei verschiedenen Ausgaben gedruckt und in den Verkehr gesetzt, wovon die eine, die Eisenbahnausgabe, in rotem Umschlage, zum Verkauf an das Publikum bestimmt ist, während die andere, die Postausgabe, in gelbem Umschlage, zwar auch verkäuflich ist, aber doch vor allem aus zum Dienstgebrauche für die Poststellen als Ersatz des früheren Postkursbuches bestimmt ist.

6. Die Öffnung der Alpenpässe für Radfahrwerke konnte erfolgen:

Maloja	am 15. April,
Ofen	„ 19. April,
Simplon	„ 2. Mai,
Bernina	„ 20. Mai,

Julier	am 22. Mai,
Flüela	" 24. Mai,
Splügen	" 29. Mai,
Bernhardin	" 1. Juni,
Lukmanier	" 8. Juni,
Oberalp	" 9. Juni,
Furka	" 10. Juni,
Klausen	" 10. Juni,
Umbrail	" 13. Juni,
Grimsel	" 19. Juni.

7. Neue Bahnposten sind im Laufe des Jahres 1905 in 32 Züge eingestellt worden. Zur Vermittlung von Briefpostsendungen durch das Eisenbahnpersonal wurden 31 Züge neu in Anspruch genommen. Davon bestanden 24 Bahnposten und die Briefpostbeförderung in 22 Zügen nur im Sommer.

8. Mit den beteiligten Verwaltungen Deutschlands und Italiens ist zum Zwecke einer Vermeidung von Verspätungen in der Beförderung der jeden Samstag über Brindisi abzufertigenden Posten aus Deutschland und weiterher, sowie aus der Schweiz nach überseeischen Gebieten die Vereinbarung getroffen worden, dass in den Fällen, wo der Gotthardzug 113 an einem Samstag den Anschluss in Mailand nicht erreicht, von Mailand aus ein Sonderzug zur Nachführung der verspäteten Posten abzulassen ist, welcher bis Bologna zu verkehren und dort die Verbindung mit dem Sonderzug London-Brindisi, der sogenannten „Malle de l'Inde“, herzustellen hat. Diese Einrichtung hat sich bisher gut bewährt. Die Kosten des Sonderzuges werden je zur Hälfte von der deutschen und der schweizerischen Postverwaltung getragen.

9. Wegen Unterbrechung der russischen Bahnverbindungen infolge der politischen Ereignisse in Russland musste die Annahme von Paket- und Wertsendungen nach Russland durch die schweizerischen Poststellen vom 28. Oktober an bis auf weiteres sistiert werden. Für die Beförderung der Briefsendungen nach St. Petersburg und darüber hinaus waren zwischen Memel und St. Petersburg russische Kriegsschiffe in Verwendung. Nach Warschau erfolgte die Briefpostbeförderung auf russischem Gebiet mit Landfuhrwerk. Der Postverkehr mit Russland, ausgenommen Russisch-Polen, wurde

erst gegen Ende November wieder hergestellt. Nach dem Gouvernement Warschau war Ende Dezember 1905 der regelmässige Postdienst noch nicht wieder eingerichtet.

10. Die Anordnungen zur Bewältigung des Festverkehrs über die Weihnachtszeit und beim Jahreswechsel haben auch im Berichtsjahre wieder einen bedeutenden Umfang angenommen.

Es wurden unter anderem 30 Bahnpostwagen ausserordentlichweise in Dienst gestellt, welche in 70 Zügen Verwendung finden konnten. Durch zeitweise Ausdehnung der regelmässigen Bahnpostkurse konnten für weitere 32 Züge Bahnpostwagen verfügbar gemacht werden. Ausserdem sind in 82 Zügen gemietete Eisenbahnwagen für die Postbeförderung benutzt worden.

Bei den angeordneten Massnahmen wurde insbesondere auf eine tunliche Verminderung des Umladgeschäftes und schonliche Behandlung der Pakete Bedacht genommen. Zu diesem Zwecke liess die Verwaltung die Extrawagen auf möglichst langen Strecken durchlaufen. So bestanden beispielsweise Kurse zwischen Buchs (St. Gallen) und Brig, St. Gallen und Bern, Romanshorn und Biel, Basel und Chur, Zürich und Chaux-de-Fonds, Genf-Biel-Zürich und Romanshorn, Genf-Bern und St. Gallen, Pruntrut und Zürich etc.

Diesen weitgehenden Anordnungen ist es meistens zu verdanken, dass sich der gewaltige Postverkehr, der in diesem Jahre wegen gesteigerter Wareneinfuhr aus dem Auslande im Hinblick auf die neuen Zollverhältnisse ganz besonders stark war, ohne nennenswerte Störung des Bahnbetriebs abwickeln konnte.

11. Der Frage der Zugverspätungen ist von der Verwaltung auch im verflossenen Jahre stetsfort die grösste Aufmerksamkeit geschenkt worden.

12. Es sind im Berichtsjahre 10 dreiachsige Bahnpostwagen neuen Systems ohne Seitengang (Galerie) gebaut worden. Der durch Weglassung des Seitenganges gewonnene Raum ist zum Zwecke einer praktischeren Ausstattung der Bureauabteilung und des Gepäckraumes im Innern des Wagens vorteilhaft ausgenutzt worden. Es wird diese Neuerung auf die geordnete Abwicklung des namentlich auf den wichtigeren Routen immer mehr belasteten Bahnpostdienstes von günstiger Einwirkung sein.

Für den Bahnpostdienst in den Expresszügen der Gotthardbahn zwischen Basel und Mailand sind von der Bahnverwaltung drei neue vierachsige Post- und Gepäckwagen gebaut worden, welche ausschliesslich für die Expresszüge bestimmt sind. Sie sind Eigentum der Gotthardbahngesellschaft.

21 Bahnpostwagen, die früher mit Petrollampen beleuchtet wurden, sind mit elektrischen Beleuchtungsanlagen nach dem System Brown Boveri & Cie. ausgerüstet worden.

Durch die neue Verordnung über den Unterhalt des Rollmaterials der schweizerischen Hauptbahnen vom 27. Oktober 1905 wird die Revisionsgrenze für die Bahnpostwagen von 40,000 auf 60,000 zurückgelegte Kilometer festgesetzt, was zur Folge hat, dass die Wagen weniger häufig dem Betriebe entzogen werden müssen. Ein dreiachsiger Bahnpostwagen, Nr. 134, wurde in Lausanne durch Zusammenstoss demoliert und musste ausrangiert werden.

Zwei ältere dreiachsige Bahnpostwagen sind in Gepäckwagen umgebaut worden.

Die Bahnpostwagen haben im Jahr 1905 gegenüber 1904 täglich 3435 effektive Kilometer mehr zurückgelegt, im ganzen täglich 53,681 gegen 50,246 im Vorjahre.

13. An Fuhrwerken sind erstellt worden: 91 Wagen und 55 Schlitten. Von den Wagen sind 5 zweiplätzig, 46 vierplätzig, 12 sechsplätzig, 3 achtplätzig und 25 Fourgons. Von den Schlitten sind 10 zweiplätzig, 35 vierplätzig, 6 sechsplätzig und 4 Gepäckschlitten.

Bestellt, aber noch nicht abgeliefert sind, wie schon erwähnt, 3 vierzehnplätzige Automobilomnibuswagen und 2 Automobilfourgons.

Ausserdem sollen 8 Feldpostfourgons älterer Konstruktion, die durch Feldpostbureauwagen ersetzt und im Feldpostdienst entbehrlich geworden sind, soweit tunlich im Zivilpostdienst Verwendung finden.

Ausrangiert sind worden: 69 Wagen und 57 Schlitten

XI. Verschiedenes.

1. Im Laufe des Monats Mai 1905 ist eine dritte Auflage der „Sammlung der Bundesgesetze, bundesrätlichen Verordnungen und Vollziehungs-

vorschriften betreffend das schweizerische Postwesen“, mit zahlreichen Erläuterungen versehen, zur Ausgabe gelangt. In diese dritte Ausgabe sind mehrere wichtige Erlasse neu einbezogen worden. Die Sammlung ist ein bequemes Nachschlagebuch und für die Verwaltungsorgane unentbehrlich. Sie kann aber auch im Betriebsdienste mit Nutzen Verwendung finden; dem Postlehrling ist sie ein gutes Hilfsmittel, um sich mit der Postgesetzgebung etc. vertraut zu machen. Im September 1905 wurde auch eine neue französische Auflage der erwähnten Sammlung herausgegeben.

2. Unter Bezugnahme auf Abschnitt XI, Ziffer 1, des letztjährigen Geschäftsberichts erwähnen wir, dass im Berichtsjahre auch die Mitgliederkarten des schweizerischen Alpenklubs im Postverkehr als Mittel zum Nachweis der Identität zugelassen worden sind, unter der Bedingung, dass diese Karten mit der Photographie und der Unterschrift des Inhabers, sowie mit der Unterschrift des Sektionskassiers versehen sind und die Echtheit der Unterschrift des Inhabers von einer öffentlichen Behörde oder Amtsstelle beglaubigt ist. Unter ähnlichen Bedingungen erfolgte im Berichtsjahre ferner die Zulassung der Mitgliederkarten des schweizerischen Velozipedenbundes als Identitätsausweis im Postverkehr.

3. Im Berichtsjahre ist anlässlich einer Neuauflage auf der Adressseite der von der Postverwaltung ausgegebenen Postkarten à 5 Ct. für die Anbringung der Adresse des Aufgebers ein besonderer Raum mit Vordruck bestimmt worden. Es geschah dies auf mehrfach aus dem Publikum geäußerten Wunsch hin. Natürlich ist die Vormerkung der Adresse dem Aufgeber völlig freigestellt.

Bei der nächsten Neuauflage wird die Neuerung auf die Postkarten à 10 Ct. ausgedehnt werden.

Es wäre sehr zu begrüßen, wenn auch die vielen von der Privatindustrie herrührenden Postkarten mit Bilderschmuck diesen Vermerk tragen würden.

Wenn das Publikum sich daran gewöhnt, die Postkarten auch nach der angedeuteten Richtung hin zu benutzen, so wird die Zahl der unbestellbaren Postsendungen nicht unwesentlich abnehmen.

4. Im Berichtsjahre ist die Aufhebung der Taxmarken à Fr. 5 verfügt worden. In letzter Zeit fand diese Sorte von

Taxmarken in der Hauptsache nur noch Verwendung zur Deckung der Bestellgebühren, die Ende Monats in einem Posten erfolgte. Infolge der Einführung der direkten Verrechnung dieser Gebühren wurde die genannte Markensorte entbehrlich.

5. Im Jahr 1905 gelangte ein für den besondern Zweck eingerichtetes neues Formular für Postanweisungen an Militärs im Dienste zur Ausgabe.

6. Auf Ende 1905 bestanden 387 Privatverkaufsstellen für Postwertzeichen. Der Bestand hat sich gegenüber dem Vorjahre auffälligerweise nicht verändert. Die Privatwertzeichenverkäufer bezogen an Provisionen Franken 10,589. 58 (1904 Fr. 10,197. 26).

7. Zu Anfang des Berichtsjahres ist dem gesamten Postpersonal neuerdings die schonliche Behandlung der Postsendungen zur ersten Pflicht gemacht worden.

8. Der Feldpostbetrieb bei den Manövern des II. Armeekorps hat sich zur Zufriedenheit abgewickelt. Als Neuerung, die zur Vereinfachung des Postdienstes und zur Beschleunigung der Sendungsabfertigung wesentlich beigetragen hat, mag hier der Umstand erwähnt werden, dass zum erstenmal die Feldpostordnanz der Infanteriebataillone und der Geniehalbbataillone mit besonderen Metallstempeln zur Abstempelung der von den Truppen aufgelieferten Korrespondenzen und Pakete ausgerüstet worden sind.

Während den Manövern der kombinierten Infanteriebrigaden I und IV waren besondere Hülfsfeldposten im Betrieb. Besondere Massnahmen wurden auch getroffen für die Postbedienung der Truppen, die an den Manövern im Festungsbezirk von St. Maurice und am Zihlkanal, sowie an den Kavalleriemanoëvern teilzunehmen hatten.

9. Mit dem 1. Januar 1905 ist für die Postbureaux I. und II. Klasse hinsichtlich der Verrechnung der Bestell- und Lagergebühren ein neues Verfahren in Kraft getreten, darin bestehend, dass diese Gebühren nicht mehr durch Taxmarken zu decken, sondern auf dem Wege der Verrechnung zu vereinnahmen sind.

10. Identitätsbücher wurden im Jahre 1905 280 Stück verkauft gegenüber 474 im Vorjahre.

11. Die Zahl der Schlossfächer ist seit Ende 1904 von 9923 auf 10,240 Stück gestiegen, hat somit eine Vermehrung von 317 Stück erfahren. Die Zahl der kleinen Fächer (Dimensionen 12/12 cm.) hat sich um 132 Stück vermindert, diejenige der mittlern (Dimensionen 15/12 cm.) dagegen um 424 und diejenige der grossen (Dimensionen 15/25 cm.) um 25 Stück vermehrt.

12. In den Briefkasten, also unter den gewöhnlichen uneingeschriebenen Korrespondenzen, sind im Berichtsjahre durch das mit der Leerung betraute Personal 1234 Wertgegenstände (Plis, Groups etc.) im Gesamtbetrage von Fr. 26,876. 36 aufgefunden und zur richtigen Behandlung (Einschreibung) abgeliefert worden.

III. Telegraphenverwaltung.

1. Allgemeine Bemerkungen.

In beiden Betrieben, Telegraph und Telephon, ergab sich pro 1905 eine ganz bedeutende Verkehrszunahme, und dieser entsprechend ist auch das finanzielle Resultat ein über alles Erwarten günstiges. Es ergaben sich an

	1904	1905
Einnahmen . . .	Fr. 10,022,389. 85	Fr. 11,303,151. 25
Ausgaben . . .	„ 10,705,536. 12	„ 10,887,151. 34
Aktivsaldo . . .	Fr. —	Fr. 415,999. 91
Passivsaldo . . .	„ 683,146. 27	„ —

Das Rechnungsergebnis pro 1905 ist somit um Fr. 1,099,146. 18 günstiger als dasjenige des Vorjahres.

Im Ursprungsbudget war ein Defizit vorgesehen von	Fr. 942,699. —
Dazu der für Rubrik I. D. Gehaltsnachgenüsse bewilligte Nachtragskredit von	„ 18,000. —
Total Passivsaldo nach Voranschlag	Fr. 960,699. —
Statt einem Defizit ergab sich aber ein Aktivsaldo von	„ 415,999. 91
so dass die Rechnung sich um	Fr. 1,376,698. 91
günstiger stellt als der Voranschlag inklusive Nachtragskredit von	„ 18,000. —
und um	Fr. 1,358,698. 91
besser als das ursprüngliche Budget.	

Der Aktivsaldo von Fr. 415,999. 91 pro 1905 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 1905 betrug der Schätzungswert	
a. des verzinslichen Inventars	Fr. 11,164,257. 68
b. des unverzinslichen Inventars	„ 20,610,750. 15
Total Schätzungswert des gesamten Inventars der Telegraphenverwaltung somit	Fr. 31,775,007. 83

Auf Rechnung des Baukontos wurden im Jahre 1905 für Neuanlagen Fr. 2,524,005. 75 verausgabt (budgetiert, die bewilligten Nachtragskredite von im ganzen Fr. 338,500 nicht mitgerechnet, Fr. 2,619,140), die Amortisation (ordentliche 15 % und ausserordentliche) aber betrug Fr. 2,837,651. 06, so dass der Baukonto auch pro 1905 wieder eine Reduktion erfahren hat, und zwar um Fr. 313,645. 31. Der Gegenwert des Baukontos liegt im Inventarwert der Linien, der die gesamte Baukontoschuld (Fr. 15,830,695. 62) um Fr. 4,780,054. 53 übersteigt.

Wie schon eingangs bemerkt, weisen die Verkehrsziffern durchwegs eine erfreuliche Zunahme auf. Am auffälligsten ist die Zunahme im internen Telegrammverkehr. Während nämlich die Zahl dieser Telegramme seit 1892 und bis vor 2 Jahren mit wenig Ausnahmen alljährlich einen Rückgang aufwies und auch der Zuwachs pro 1903 und 1904 nur ein geringer war,

ergibt sich pro 1905, bei einer Gesamtzahl von 1,576,154, eine Vermehrung von 67,580 oder 4,48 % gegenüber dem Vorjahre (1904 = 1,058 %; 1903 = 1,2 %). Auch die budgetierte Zahl wurde überschritten und zwar um 62,154 oder 4,10 %.

Der internationale Verkehr weist mit 2,159,785 Telegrammen eine Vermehrung auf von 183,024 (9,26 %) gegenüber dem Vorjahre und von 149,785 (7,45 %) gegenüber dem im Budget veranschlagten.

Der Transitverkehr mit 854,937 Telegrammen ergab 94,428 (12,41 %) mehr als im Vorjahre und übersteigt die im Voranschlag angenommene Ziffer um 104,937 (13,99 %).

Der Gesamttelegraphenverkehr stellt sich um 345,032 oder 8,126 % besser als der vorjährige, welcher eine Vermehrung von nur 150,621 (3,677 %) aufwies.

Den so überaus günstigen Verkehrsverhältnissen entsprechend, hat denn auch der Gesamtertrag der Telegramme den vorjährigen um Fr. 258,252.03, den budgetierten um Fr. 260,925.67 überschritten.

Wie der Telegrammverkehr, so hat auch der Gesprächsverkehr die gehegten Erwartungen weit übertroffen. Statt der vorgesehenen 27,459,000 taxpflichtigen Lokalgespräche und 6,075.000 interurbanen Gespräche (inbegriffen die internationalen) ergaben sich 29,890,582 taxpflichtige Lokalgespräche und 6,579,893 interurbare Gespräche (240,698 ausgehende und eingehende internationale inbegriffen). Gegenüber dem Vorjahre ergibt dies einen Zuwachs von 2,643,429 Lokalgesprächen und 594,695 interurbanen (inklusive die internationalen).

Der Gesamtertrag der lokalen und interurbanen Gespräche (inbegriffen die internationalen) stellt sich mit Fr. 3,900,663.61 um Fr. 360,676.20 höher als im Vorjahre und um Fr. 340,663.61 besser als der budgetierte.

Pro Ende des Berichtsjahres hat die Zahl der Telephonabonnemente das 50. Tausend bereits überschritten. Sie belief sich auf 50,333, während im Voranschlag nur 48,600 angenommen wurden. Die Vermehrung gegenüber dem Bestande des Vorjahres (47,314) beträgt 3019 (1904 = 2695).

Dem stärkeren Zuwachs (1733) und dem Mehrertrag per Abonnement (97 Cts.) entsprechend, hat der Gesamtertrag der Abonnementsgebühren im Jahre 1905 den Budgetposten (Fr. 2,940,300) um Fr. 153,929.03 überschritten. Ebenso stellt sich derselbe um Fr. 194,883.24 höher als im Vorjahre.

Die Betriebseinnahmen (Ertrag der Telegramme, der Telephongespräche und der Telephonabonnementsgebühren) stellen sich um Fr. 755,518. 31, die übrigen Einnahmen (Gemeindebeiträge, Inventarvermehrung und Verschiedenes) um Fr. 172,632. 94 und die Gesamteinnahmen somit um Fr. 928,151. 25 höher als der Voranschlag. Andererseits blieben die Totalausgaben um Fr. 448,547. 66 unter der budgetierten Ausgabensumme (inklusive Nachkredite), so dass die Betriebsrechnung um Fr. 1,358,698. 91, beziehungsweise Fr. 1,376,698. 91 günstiger abschliesst, als nach dem ursprünglichen Voranschlag, beziehungsweise dem Budget inklusive Nachtragkredite vorgesehen wurde, welches letzteres einen Passivsaldo von Fr. 942,699, beziehungsweise Fr. 960,699 erwarten liess.

Mit Bundesratsbeschluss vom 23. Mai 1905 wurde Art. 5 der Verordnung vom 18. November 1898 über Errichtung von Telegraphenbureaux (A. S. n. F., Bd. XVI, S. 862) durch folgenden Absatz ergänzt: „Die genannten Leistungen, wie auch diejenigen der Gemeinden für Telegraphenbureaux mit durchschnittlich weniger als einem Telegramm per Tag fallen ebenfalls dahin, wenn mit dem Telegraphenbureau eine Telephonzentrale oder eine Telephonumschaltstation verbunden wird“ (A. S. n. F., Bd. XXI, S. 345). Durch diesen Beschluss ist eine grössere Zahl von Gemeinden von der Nachsubventionspflicht wegen zu geringem Telegrammverkehr entbunden worden. Für die Telegraphenverwaltung dagegen bedeutete er pro 1905 einen finanziellen Ausfall von zirka Fr. 20,500, der sich zusammensetzt aus zirka Fr. 9500 Mindereinnahmen und zirka Fr. 11,000 Mehrausgaben für Mietzinse solcher Bureaux, deren Lokal bisher von der Gemeinde gratis, an Stelle der Nachsubvention, geliefert wurde.

Ferner wurde Art. 17 der Verordnung über Heranbildung, Prüfung und Verwendung der Telegraphenaspiranten, vom 29. Dezember 1894 (A. S. n. F., Bd. XIV, S. 719), mit Bundesratsbeschluss vom 2. Juni 1905 durch einen neuen Absatz ergänzt, nach welchem denjenigen Aspiranten, die während eines Jahres als solche im Dienste gestanden sind, ab 1. Juli 1905 das Taggeld um 50 Cts. erhöht wird, sofern deren Leistungen und Verhalten befriedigen (vide A. S. n. F., Bd. XXI, S. 349). Da für 1905 nur eine verhältnismässig geringe Zahl von Aspiranten in Betracht fiel, so waren auch die finanziellen Folgen dieses Beschlusses keine erheblichen.

Von den im Berichtsjahre vollzogenen Lokalwechseln erwähnen wir nur diejenigen der Bureaux Bern und Chur. In Chur wurden unsere beiden Dienstzweige, sowie die Verwaltungs-

bureaux der Inspektion am 7. Februar ins neue Postgebäude verlegt. Der Umzug erfolgte glatt und ohne jegliche Verkehrsstörung.

In Bern handelte es sich nur um die Verlegung der Inspektionsbureaux und des Telegraphenbureaus ins neue Postgebäude. Die Inspektion übersiedelte am 17. März, wogegen das Telegraphenbureau in der Nacht vom 19. auf den 20. März seinen Umzug bewerkstelligte. Dank der sorgfältigst getroffenen Vorbereitungen war die ganze umfangreiche Arbeit in wenig Stunden vollendet und blieb auch nicht eine der zahlreichen Telegraphenlinien länger als höchstens 10 Minuten unterbrochen. Die nach der neuesten Technik getroffene Installation bewährt sich gut, sie funktionierte von Anfang an und auch seither tadellos.

Was die Telephonzentrale Bern anbetrifft, deren vollständige Neuanlage für 1905 vorgesehen war, so musste, der Lokalfrage wegen, von der Ausführung der geplanten Neuerung für einstweilen Umgang genommen werden.

Infolge einstweiliger Weiterbenutzung der Börsenlokale im I. Stock des im Jahre 1904 an die Eidgenossenschaft übergegangenen Postgebäudes in Basel durch den Börsenverein, gemäss Vertrag mit der Regierung des Kantons Basel-Stadt, mussten die Verwaltungsbureaux des Telephons Basel am 1. Juli 1905 ausserhalb des Postgebäudes verlegt werden und befinden sie sich seither im Basler Kantonalbankgebäude. Über die Bedingungen, unter welchen die Verlegung genannter Bureaux erfolgte, ist mit dem Regierungsrate von Basel-Stadt ein Übereinkommen getroffen worden, das allen billigen Anforderungen gerecht wird.

In der Leitung der Direktion der Telegraphenverwaltung fand im Berichtsjahre ein vollständiger Wechsel statt. Am 14. Januar 1905 verschied nämlich, nach langer Krankheit, in seinem 53. Dienstjahr, Direktor Konrad Fehr, und kurz darauf, am 5. April, folgte ihm im Tode, ebenfalls nach langer Krankheit und nach zurückgelegten 48 Dienstjahren, dessen Stellvertreter, Adjunkt J. J. Heer. An deren Stelle wählte der Bundesrat unterm 2. Juni gleichen Jahres, unter Vorbehalt der Reorganisation der Telegraphenverwaltung: a. zum Direktor Ingenieur Louis Vannoni, von Aurigeno (Tessin), bisheriger Chef der technischen Abteilung der Telegraphendirektion, und b. zu dessen Stellvertreter Emil Abrezol, Inspektor bei der Telegraphendirektion, von Montherod (Waadt).

Anlässlich der Beratung des Budgets für das Jahr 1906 wurde von der nationalrätlichen Kommission u. a. auch der Wunsch ausgesprochen, „es möchte getrennte Rechnung geführt werden über die Kosten der Erstellung neuer Linien einer- und über die Kosten der Reparatur bestehender Linien anderseits, und zwar sowohl für die Telegraphen- als auch für die Telephonlinien“. Es ist schon bei verschiedenen Anlässen darauf hingewiesen worden, dass eine genaue Ausscheidung der Ausgaben für Neubau, Umbau und Unterhalt der Telegraphen- und Telephonlinien in sehr vielen Fällen, wenn überhaupt möglich, so doch äusserst schwierig und zeitraubend wäre, und es hat die Bundesversammlung seinerzeit denn auch einem Antrage des Bundesrates, dahingehend, dass die Kosten des Neubaus jeweilen erst am Schlusse des Rechnungsjahres, und zwar gestützt auf die an Hand mehrjähriger Rechnungsergebnisse ermittelten Durchschnittspreise, zu bestimmen seien, zugestimmt. Wir verweisen diesbezüglich auf die Botschaft zum Budget pro 1897, Abteilung Telegraphenverwaltung, Ausgabenrubrik V. In diesem Sinne wurden die Neubauten (Baukonto) seither ausgeschieden, und es sind die Kosten jeder Neuanlage — entsprechend berechnet — in einem Anhange zur Jahresrechnung enthalten. Die auf Rechnung der Rubrik V, „Bau und Unterhalt der Linien“, gemachten Ausgaben, abzüglich die Kosten für Neubau, entfallen dann auf den ordentlichen Umbau und Unterhalt und verteilen sich natürlich auf beinahe alle bestehenden Linienanlagen. Trotzdem werden auch diese letztern alljährlich, wenn auch nur approximativ, nach Telegraph und Telephon ausgeschieden, und zwar auf Grund der Rechnungsbelege. — Wir verweisen auf die Rechnungsberichte. — Eine Änderung dieses bis jetzt, mit Zustimmung der Bundesversammlung, befolgten Verfahrens ist nicht zu empfehlen und würde übrigens kaum zu einem wesentlich anderen Resultate führen, als dem nach bisherigem Modus ermittelten. Als Beweis, wie schwierig eine getrennte Rechnungsführung im Sinne des von der Kommission geäusserten Wunsches wäre, dürfte übrigens auch der Umstand dienen, dass je länger je mehr an ein und demselben Gestänge Telegraphen- und Telephondrähte verlaufen, Neubau, Umbau und Unterhalt sowohl für Telegraph als auch für Telephon somit in der Regel gleichzeitig, vom selben Material und vom nämlichen Personal ausgeführt werden.

Anlässlich der Prüfung des Geschäftsberichtes des Post- und Eisenbahndepartements für das Jahr 1904 wurde im Nationalrate unter anderm darauf aufmerksam gemacht, „daß das längere

Schließen von Telegraphenbureaux mitten im Tage mit den modernen Verkehrsbedürfnissen schwer vereinbar sei“.

Gemäß der Verordnung des Bundesrates vom 2. November 1903 (A. S. n. F. XIX, 726), betreffend die Dienststunden der Telegraphenbureaux und der Telephonzentralstationen III. Klasse, ist denjenigen dieser Bureaux und Zentralstationen, welche einen gewissen Verkehr aufweisen, statt des beschränkten Tagesdienstes, d. h. von 7 (8) bis 12 Uhr morgens, von 2 bis 6 und von 8 bis 8½ Uhr abends, entweder der erweiterte Tagesdienst, von 7 (8) bis 12 Uhr morgens, 1 bis 6 und 7 bis 8½ Uhr abends, oder der ununterbrochene („volle“) Tagesdienst, d. h. von 7 (8) morgens bis 9 Uhr abends, vorgeschrieben.

Erweiterten Tagesdienst machen:

- a. die Telegraphenbureaux, welche einen Verkehr von wenigstens 5000 Telegrammen per Jahr aufweisen;
- b. die Telephonzentralstationen, welche wenigstens 20 Abonnenten zählen und mindestens 20,000 Gespräche per Jahr haben.

Ununterbrochenen Tagesdienst machen:

- a. die Telegraphenbureaux, welche wenigstens 10,000 Telegramme per Jahr haben;
- b. die Telephonzentralstationen, welche mindestens 30 Abonnenten zählen und mindestens 30,000 Gespräche per Jahr aufweisen.

Die Gesamtzahl der Telegraphenbureaux III. Klasse belief sich auf 31. Dezember 1904 auf 1158, von denen 458 gleichzeitig eine Telephonzentral- oder Umschaltestation und 700 nur den Telegraphen bedienen.

Von dieser Zahl war auf den gleichen Zeitpunkt der ununterbrochene oder erweiterte Tagesdienst in 189 Bureaux eingeführt, wovon 155 mit Telephondienst und 34 nur mit Telegraphendienst. Von diesen 189 Bureaux machen 105 den ununterbrochenen Tagesdienst während des ganzen Jahres, 29 den erweiterten Tagesdienst während des ganzen Jahres und 55 den erweiterten Tagesdienst während eines Teils und den beschränkten während des Restes des Jahres. Die Ausgabe für Entschädigungen, welche für diese Dienstverlängerungen während des Jahres 1905 bezahlt wurden, beläuft sich auf rund Fr. 45,500.

Das Budget für 1906 sieht die Einführung des erweiterten oder ununterbrochenen Tagdienstes in 15 neuen Bureaux ab 1. April 1906 vor. Die bezügliche Ausgabe ist auf Fr. 3100 berechnet, wodurch die Gesamtsumme für 1906 für 204 Bureaux ($189 + 15$) auf Fr. 48,560 oder rund auf Fr. 48,600 ansteigt. Wie weiter oben gesagt, ist für eine gewisse Anzahl dieser Bureaux die Dienstverlängerung nur während eines Teiles des Jahres eingeführt, d. h. während derjenigen Zeit, in welcher der Verkehr im Mittel die Entwicklung aufweist, welche in der vorerwähnten Verordnung vorgesehen ist. Daneben kann der ununterbrochene oder erweiterte Tagesdienst während eines Teiles oder während des ganzen Jahres auch in denjenigen Telegraphenbureaux oder Telephonzentralstationen eingeführt werden, welche nicht den genügenden Verkehr aufweisen, für welche aber die Interessenten (kantonale oder Gemeindebehörden oder Private) die Kosten übernehmen, die aus dieser Dienstverlängerung resultieren. Die Zahl der Bureaux mit erweitertem oder ununterbrochenem Tagesdienst steigt übrigens von Jahr zu Jahr, hauptsächlich infolge der Entwicklung des Telephonverkehrs. Wir haben bereits darauf aufmerksam gemacht, daß die Gesamtzahl der Telegraphenbureaux III. Klasse sich auf 31. Dezember 1904 auf 1158 belief, von welchen 204 auf nächsten 1. April den ununterbrochenen oder erweiterten Tagesdienst erhalten werden. Es bleiben somit auf letztgenanntes Datum 954 Bureaux mit beschränktem Dienst. Zieht man von dieser letztern Zahl 101 Privat- oder Sommerbureaux, die nicht in Betracht kommen, ab, so bleiben noch 853 Bureaux ohne Dienstverlängerung, darunter 300 mit Telephondienst und 553 nur mit Telegraphendienst (oder mit dem Postdienst vereinigt). Es versteht sich von selbst, daß nicht davon die Rede sein kann, in allen diesen Bureaux den ununterbrochenen oder auch nur den erweiterten Tagesdienst einzuführen, selbst nur im Sommer, ohne der Telegraphenverwaltung Opfer aufzubürden, die in Ortschaften, in welchen der Verkehr gegenwärtig sehr gering ist und häufig im Mittel kaum 1 Telegramm per Tag übersteigt, zu den wirklichen Bedürfnissen des Publikums in gar keinem Verhältnis stünden. Die Summe, welche ins Budget eingestellt werden mußte, um alle Bureaux III. Klasse den ganzen Tag offen halten zu können, belief sich auf ungefähr Fr. 350,000.

Immerhin wird der Bundesrat danach trachten, das Offenhalten der Telegraphenbureaux und Telephonzentralstationen III. Klasse den Bedürfnissen des Verkehrs noch besser anzu-

passen. Er wird daher auch prüfen, ob eine Diensterweiterung in größerem Maße eingeführt werden kann, als es bisher der Fall war.

Zu diesem Zwecke haben wir die Frage untersucht, welches bei Herabsetzung des oben angegebenen Minimalverkehrs die finanziellen Folgen der Einführung des erweiterten oder ununterbrochenen Tagdienstes in denjenigen Telegraphenbureaux und Telephonzentralstationen wären, die einen kleinern Verkehr aufweisen als derjenige, der bis dahin für Diensterweiterungen angenommen worden ist. Wir müssen hierbei bemerken, daß da, wo das Telegraphenbureau und eine Telephonzentralstation III. Klasse im gleichen Lokal vereinigt sind, die Einführung des erweiterten oder ununterbrochenen Tagdienstes für einen dieser beiden Dienste naturgemäß die gleichen Dienststunden auch für den andern Dienst mit sich bringt, selbst dann, wenn dieser letztere das verlangte Verkehrsminimum nicht erreicht.

Die Herabsetzung der Minimalzahl der Telegramme zur Einführung des verlängerten Dienstes, z. B. von 5000 auf 3000, würde die Zahl der Telegraphenbureaux, welche gegenwärtig diesen Dienst machen, nicht erheblich steigern, weil die Mehrzahl der Telegraphenbureaux, die mehr als 3000 Telegramme aufweisen, tatsächlich mit einer Zentralstation vereinigt sind, deren Verkehr die Einführung des verlängerten Tagdienstes nötig machte. Eine von der Telegraphendirektion aufgestellte Statistik für 3 Fälle der Herabsetzung der Verkehrsminima ergibt folgende Daten:

Bei Herabsetzung der Minima auf

- I. A. 8000 Telegramme oder 25 Abonnenten und 25,000 Gespräche per Jahr für Einführung des ununterbrochenen Tagdienstes, und auf
- B. 4000 Telegramme oder 15 Abonnenten und 15,000 Gespräche per Jahr für Einführung des erweiterten Tagdienstes.
 - a. Vermehrung der Zahl der Bureaux mit ununterbrochenem Tagdienst 10.
 - b. Vermehrung der Zahl der Bureaux mit erweitertem Tagdienst 49.
 - c. Vermehrung der jährlichen Ausgabe Fr. 10,500.

- II. A. 6000 Telegramme oder 20 Abonnenten und 20,000 Gespräche per Jahr für Einführung des ununterbrochenen Tagdienstes, und auf
 - B. 4000 Telegramme oder 12 Abonnenten und 12,000 Gespräche per Jahr für Einführung des erweiterten Tagdienstes.
 - a. Vermehrung der Zahl der Bureaux mit ununterbrochenem Tagdienst 26.
 - b. Vermehrung der Zahl der Bureaux mit erweitertem Tagdienst 72.
 - c. Vermehrung der jährlichen Ausgabe Fr. 22,000.
- III. A. 5000 Telegramme oder 15 Abonnenten und 15,000 Gespräche per Jahr für Einführung des ununterbrochenen Tagdienstes, und auf
 - B. 3000 Telegramme oder 10 Abonnenten und 10,000 Gespräche per Jahr für Einführung des erweiterten Tagdienstes.
 - a. Vermehrung der Zahl der Bureaux mit ununterbrochenem Tagdienst 43.
 - b. Vermehrung der Zahl der Bureaux mit erweitertem Tagdienst 113.
 - c. Vermehrung der jährlichen Ausgabe Fr. 38,000.

2. Telegraphenlinien.

Die Gesamtbestände der oberirdischen Telegraphenlinien und -Drähte, sowie der Bestand der Telegraphenkabel am 31. Dezember 1905 sind aus den beiden nachfolgenden Tabellen ersichtlich.

Bestand des Telegraphennetzes auf Ende 1905.

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	454,6	791,9	1246,5	2,364,5	1734,4	4,098,9
II. Bern	674,9	622,0	1296,9	3,087,0	1290,9	4,377,9
III. Olten	617,2	261,0	878,2	3,622,8	935,4	4,558,2
IV. Zürich	475,4	118,1	593,5	2,247,5	954,8	3,202,3
V. St. Gallen	534,2	409,7	943,9	2,714,4	690,4	3,404,8
VI. Chur	58,3	616,1	674,4	238,9	1663,4	1,902,3
VII. Bellinzona	135,1	266,1	401,2	888,9	427,0	1,315,9
Bestand auf Ende 1905 . .	2949,7	3084,9	6034,6	15,164,0	7696,3	22,860,3
„ „ „ 1904 . .	2965,2	3204,6	6169,8	14,869,6	7701,1	22,570,7
Vermehrung . .	—	—	—	294,4	—	289,8
Verminderung .	15,5	119,7	135,2	—	4,8	—

Bestand der Telegraphenkabel auf Ende 1905.

734

Kreise	Linien- länge ¹⁾	Adernlänge ²⁾				
		Für das Telegraphennetz benützte Adern	Für das Telephonnetz benützte Adern	Vermietete Adern	Unbenützte Adern	Total
	km.	km.	km.	km.	km.	km.
I. Lausanne	4,1	186,5	—	3,9	241,5	431,9
II. Bern	11,3	328,3	6,7	27,6	364,3	726,9
III. Olten	29,7	470,9	1,3	6,3	156,6	635,6
IV. Zürich	17,6	484,4	—	35,4	169,1	688,9
V. St. Gallen	36,2	172,4	63,3	4,2	209,3	449,2
VI. Chur	9,1	55,5	0,3	6,3	168,4	230,5
VII. Bellinzona	9,9	49,5	3,0	0,2	33,7	86,4
Bestand auf Ende 1905	117,9	1747,5	74,6	84,4	1342,9	3249,4
„ „ „ 1904	117,4	1654,4	74,0	84,4	1330,5	3143,3
Vermehrung	0,5	93,1	0,6	—	12,4	106,1

¹⁾ Gesamtlänge der verschiedenen Liniensektionen, welche einen oder mehrere Kabelkanäle umfassen. — Die Linienslänge 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 figurirt.

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

Die Verminderung der Telegraphenlinien um 135,2 km. im Vergleich zum Vorjahre erklärt sich zum grössten Teil durch die Übertragung gemischter Liniensektionen (mit Telegraphen- und Telephondrähten) vom Telegraphen- auf den Telephonlinienetat und zu einem kleinern Teil durch Linienabbruch infolge Aufhebung von Telegraphenbureaux etc.

Im Berichtsjahr ist die neu erstellte internationale Telegraphenleitung Frankfurt a. M.-Genua dem Betrieb übergeben worden. Das auf die Schweiz entfallende Teilstück Basel-Chiasso hat eine Länge von 305,1 km.

Da die im letzten Geschäftsbericht erwähnten Versuche betreffs Einführung des Hughes-Gegensprechsystems auf der Telegraphenleitung Basel-Mailand wegen der besondern Art der Zusammensetzung des schweizerischen Teilstückes dieser Leitung (häufige Aufeinanderfolge in kurzen Distanzen von oberirdischen und unterirdischen Leitungsstrecken) zu keinem befriedigenden Resultate führten, so ist im Budget pro 1906 die Einführung des Baudotsystems für den telegraphischen Verkehr zwischen den Bureaux Basel und Mailand vorgesehen worden.

Neue Telegraphenkabel wurden im Jahr 1905 in Sitten, Basel, Romanshorn, Landquart und Chur ausgelegt.

Von der Gesamtlänge der Telegraphendrähte:

22,860,8 km.

sind unterirdisch geführt:

- a. die laut vorstehender Tabelle für das Telegraphennetz benützten Adern der Telegraphenkabel . 1747,5 km.
- b. die für den Telegraphenbetrieb benützten Adern von Telephondrähten 499,7 "
- c. die für den Telegraphenbetrieb benützten Adern von Kabeln, die nicht der Telegraphenverwaltung angehören 3,8 "

somit:

Gesamtlänge der unterirdischen Telegraphendrähte	2,251,0 "
Gesamtlänge der oberirdischen Telegraphendrähte	20,609,8 km.

Die den Eisenbahnverwaltungen angehörenden Telegraphen- und Telephonlinien zeigen auf Ende 1905 den folgenden Bestand:

	Linienlänge in km.	Drahtlänge in km.
Selbständige Bahntelegraphenlinien . .	1442,9	4584,8
Bahndrähte an den Linien der Telegra- phenverwaltung	—	10,733,1
Bestand auf Ende 1905	1442,9	15,317,9
Bestand auf Ende 1904	1434,2	14,728,5
Vermehrung	8,7	589,4

Die konzedierte Privatlinien (Telegraph, Telephon, Läute-einrichtungen, elektrische Uhren, Wasserstandsanzeiger und dergleichen) hatten auf Ende 1905 den folgenden Bestand:

	Linienlänge in km.	Drahtlänge in km.
Selbständige Privatlinien	1460,7	2740,0
Privatleitungen an Staatslinien	—	276,6
Bestand auf Ende 1905	1460,7	3016,6
Bestand auf Ende 1904	1401,9	2926,9
Vermehrung	58,8	89,7

Die Gesamtlänge der in der Schweiz auf Ende 1905 bestehenden Linien, mit Ausnahme derjenigen der Telephonnetze und ihrer Verbindungen untereinander, sowie der Starkstromanlagen, beträgt:

	Linienlänge in km.	Drahtlänge in km.
Telegraphenlinien der Verwaltung . . .	6034,6	22,860,8
Telegraphenlinien der Bundes- und der Privatbahnen	1442,9	15,317,9
Privatlinien	1460,7	3016,6
Bestand auf Ende 1905	8938,2	41,194,8
Bestand auf Ende 1904	9005,9	40,226,1
Verminderung	67,7	—
Vermehrung	—	968,7

3. Telephonnetze und Telephonlinien.

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

	Zahl der Telephonnetze Abonnemente	
Ende 1905	366	50,333*
Ende 1904	351	47,314
Vermehrung im Jahr 1905	15	3,019
	Linienlänge in km.	Drahtlänge in km.
Ende 1905 (Total der Tabelle I) . . .	16,318,7	252,235,5
Ende 1904 (Tabellen I und V) . . .	15,791,5	242,127,9
Vermehrung im Jahr 1905	527,2	10,107,6

Von der Gesamtlänge der Telephonlinien und -Drähte:

	Linienlänge in km.	Drahtlänge in km.
(Tabelle I)	16,318,7	252,235,5
entfallen auf die Kabelanlagen:		
(Tabelle III)	679,1	168,406,8
und somit auf die oberirdischen		
Anlagen	15,639,6	83,828,7

Die jährlichen Kabelneulegungen und deren Gesamtlänge sind mit dem fortschreitenden Ausbau der Kabelnetze in den größeren Städten zurückgegangen. Dementsprechend ist auch die Länge der Kabeladern, die am Schlusse des Betriebsjahres ausgelegt, aber noch nicht dem Betrieb übergeben waren, im Vergleich zur Aderlänge des gesamten Kabelnetzes stets kleiner geworden; sie betrug Ende 1900 33 %, Ende 1904 noch 5,6 % der Gesamtlänge. Mit Hinsicht auf diesen Umstand glaubte man für die Zukunft von einer Ausscheidung der in Betrieb

* Inklusive die nicht an eine Zentrale angeschlossenen Abonnemente.

stehenden von den nicht in Betrieb befindlichen Kabeln absehen zu dürfen.

Die Bestände der Telephonabonnemente und Abonnentenstationen der einzelnen Netze und Umschaltstationen, sowie die Gesamtlängen der Telephonlinien und -Drähte der einzelnen Netze (die dazu gehörenden Umschaltstationen inbegriffen) sind aus der Tabelle I am Ende dieses Abschnittes ersichtlich.

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

Im Laufe des Jahres 1905 sind eröffnet worden die neuen Telephonnetze:

Acquarossa	Rain
Bassersdorf	Reichenburg
Bruzella	Rothkreuz
Dangio-Aquila	Schänis
Gähwil	Semione
Maglio di Colla	Stabio
Rabius	Wassen (Uri)

und die neuen Umschaltstationen:

Emmenmatt (Netz Langnau)
Giswil (Netz Sarnen)
Montana-Vermala (Netz Siders)
Osogna (Netz Biasca)
Valens (Netz Ragaz)

Die frühere Umschaltstation Gams ist in eine Zentralstation III. Klasse umgewandelt worden.

Im Bau begriffen oder in Vorbereitung dazu waren Ende 1905 die Netze:

Bedigliora	Orsières
Mühlen (Oberhalbstein)	Wattwil (Abtrennung vom Netz Lichtensteig)

und die Umschaltstationen:

Andwil, Kanton St. Gallen (Netz Gossau)
Champex (Netz Orsières).

Folgende interurbane Verbindungen wurden im Berichtsjahre dem Betrieb übergeben:

a. Interne Verbindungen.

Nr. der Leitung	Länge in km.
110 Montreux-Monthey	23,6
138 Bulle-Châtel-St-Denis	19,3
390 Solothurn-Burgdorf	26,6
463 Basel-Liestal IV	16,1
491 Aarau-Olten II	14,4
512 Root-Rothkreuz	4,8
520 Luzern-Rain	12,8
525 Luzern-Meiringen	51,5
577 Zug-Rothkreuz	10,0
578 Amsteg-Silenen-Wassen	10,0
668 Zürich-Bassersdorf	13,7
678 Kloten-Bassersdorf	4,2
710 Uznach-Schänis	9,3
711 Siebnen-Reichenburg	6,2
739 Winterthur-Pfäffikon (Zürich)	17,8
783 Frauenfeld-Ermatingen	23,8
794 Wil-Uzwil II	9,8
811 Bazenheid-Gähwil	5,8
817 Romanshorn-Arbon	9,2
868 St. Gallen-Rheineck	22,2
876 Herisau-Appenzell	13,9
877 Herisau-St. Peterzell	13,5
883 Chiasso-Bruzella	7,6
884 Acquarossa-Dangio-Aquila	5,2
885 Biasca-Acquarossa	12,5
886 Tesserete-Maglio di Colla	7,4
887 Mendrisio-Stabio	5,6
888 Biasca-Semione	6,0
914 Niederurnen-Schänis	5,4
927 Buchs (Rheintal)-Gams	5,5
954 Ilanz-Rabus	20,5

b. Internationale Verbindungen.

(Länge der Teilstücke auf Schweizergebiet).

1008 Pruntrut-Delle	13,5
1010 *Bonfol (Umschaltstation)-Ottendorf, Elsaß	2,9
1011 *Bonfol (Umschaltstation)-Pfetterhausen, Elsaß	3,2

Total	<u>433,8</u>
-------	--------------

Die beiden letzten, neben der Nummer mit einem Sternchen bezeichneten Verbindungen sind eindräftig, alle übrigen doppel-dräftig.

Vier eindräftige interurbane Leitungen sind im Jahr 1905 verdoppelt worden.

Über die Zahl der interurbanen Netzverbindungen am 31. Dezember 1905 und die Vermehrung im Berichtsjahre gibt folgende Vergleichung Aufschluss:

	Bestand auf Ende		Vermehrung
	1905	1904	im Jahr 1905
Interne Verbindungen . .	718	687	31
Internationale Verbindungen	36	33	3
Total	754	720	34

Von diesen 754 interurbanen Netzverbindungen sind nur noch 10 interne und 2 internationale Leitungen eindräftig; alle übrigen Verbindungen sind doppeldräftig. Die beiden eindräftigen internationalen Leitungen sind nur kurze Verbindungen für den lokalen Grenzverkehr.

Die Gesamtlänge der interurbanen Verbindungen beträgt auf Jahresende 19,770,4 km., diejenige der entsprechenden Drähte (die Schleifen doppelt gerechnet) 39,416,1 km.; davon entfallen auf die internationalen Leitungen, d. h. deren Teilstücke auf Schweizergebiet, 459,6 beziehungsweise 912,9 km.

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt, wie sich die interurbanen Verbindungen auf die verschiedenen Netze verteilen. Ende 1905 gab es:

118 Netze mit 1 interurbanen Verbindung			Verbindungen	
98	"	2	"	
52	"	3	"	"
23	"	4	"	"
22	"	5	"	"
9	"	6	"	"
8	"	7	"	"
4	"	8	"	"
3	"	9	"	"
5	"	10	"	"

1 Netz mit 11 interurbanen Verbindungen

2 Netze	"	12	"	"	
4 "	"	13	"	"	
5 "	"	14	"	"	
1 Netz	"	18	"	"	(La Chaux-de-Fonds)
2 Netze	"	20	"	"	(Genf u. Neuenburg)
1 Netz	"	21	"	"	(Aarau)
1 "	"	23	"	"	(Winterthur)
1 "	"	26	"	"	(Biel)
1 "	"	34	"	"	(Lausanne)
2 Netze	"	39	"	"	(Basel und Luzern)
1 Netz	"	44	"	"	(St. Gallen)
1 "	"	52	"	"	(Bern)
1 "	"	86	"	"	(Zürich).

Infolge Vergrößerung oder Verlegung, Einführung des doppelstrahligen Betriebes und aus andern Gründen mussten folgende Zentral- und Umschaltstationen teilweise oder ganz neu montiert werden:

a. Zentralstationen.

Adelboden, Aigle, Andeer, Avenches, Basel, Bex, Buchs (St. Gallen), Cernier, Châtel-St-Denis, Chesières, Chiasso, Coppet, Degersheim, Ebnet-Kappel, Engi (Glarus), Erstfeld, Escholzmat, Flims, Gersau, Grindelwald, Herisau, Hochdorf, Ins, Kerzers, Kreuzlingen, Langnau (Bern), Laupen, Linthal, Locarno, Lugano, Münsingen, Näfels-Mollis, Neuenburg, Olten, Orbe, Pruntrut, Rheineck, Riggisberg, Romanshorn, St. Gallen, St. Peterzell, Sarnen, Schleithelm, Schuls, Schüpfen, Schwarzenburg, Solothurn, Stäfa, Sumiswald, Wädenswil, Wattenwil, Winterthur, Zweisimmen.

b. Umschaltstationen.

Albigen, Allschwil, Anières, Arlesheim, Belp, Biglen, Blonay, Le Brassus, Broc, Cham, Chavannes-le-Chêne, Cornol, Cottens, Deisswil, Erlach, Gasel, Gonten, Grosshöchstetten, Guggisberg, Gümmenen, Jegenstorf, Jeuss, Kempthal, Kolliken, Köniz, Kronbühl, Löhningen, Matzingen, Romainmôtier, Rothenburg, Rubigen, Rüeggisberg, Rüschegg, St-Maurice, Sins, Stauffenbach, Teufen, Therwil, Trogen, Turgi, Veyrier, Wengen, Worb.

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

	Im Jahr	
	1905	1904
Imprägnierte Stangen	21,960	23,300
Isolatoren	210,770	178,726
kg. Eisendraht	71,628	71,087
kg. Stahldraht	16,385	16,590
kg. Bronzedraht	313,270	183,000

Von den Naturereignissen des Jahres 1905, welche den Betrieb der Telegraphen- und Telephonanlagen in nachteiliger Weise beeinflusst haben, sind vor allem die zahlreichen Gewitter des letzten Sommers zu nennen, bei denen die atmosphärischen Entladungen durch Schmelzen der Sicherungen eine sehr hohe Zahl von Betriebsstörungen verursachten.

Auch der Nassschneefall vom 19./20. Oktober hat wegen seiner grossen Ausdehnung eine ganz beträchtliche Zahl von Leitungsunterbrechungen und -Verwicklungen herbeigeführt.

Tabelle 1.

Bestand der Telephonnetze am 31. Dezember 1905.

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver- mehrung.			
Aadorf-Elgg . . .	45	1	48	30,7	120,7
Aarau	406	17	468	266,5	3,067,0
Gränichen . . .	8	1	8		
Köllikon	13	1	16		
Rupperswil . . .	8	— 1	10		
Schöftland . . .	36	2	38		
Teufenthal . . .	16	—	19	46,6	140,8
Aarberg	53	3	53		
Detligen	3	—	3		
Großaffoltern . .	6	—	6		
Seedorf	7	—	6		
Walperswil . . .	3	—	3	36,7	224,5
Aarburg	46	— 2	57		
Acquarossa . . .	17	17	17	4,8	34,2
Adelboden	25	4	26	14,6	41,3
Adliswil	38	1	44	15,8	71,5
Affoltern am Albis	72	—	78	27,3	158,3
Mettmenstetten .	20	1	20		
Aigle	86	7	102	44,1	331,2
Corbeyrier . . .	4	—	4		
Airolo	13	3	15	12,6	15,7
Altdorf	70	4	79	62,5	567,1
Unterschächen .	6	—	5		
Altstätten(St.Gallen)	70	5	72	36,8	165,7
Ambri Sopra . . .	24	1	28	10,0	38,6
Amriswil	68	3	71	27,7	113,3
Amsteg-Silenen .	9	1	9	12,7	101,0
Andeer	10	—	10	3,8	36,5
Andelfingen . . .	28	2	29	33,3	140,9
Flaach	8	—	8		
Ossingen	12	—	12		
Andermatt	17	3	20	3,7	19,1

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver- mehrung.			
Appenzell . . .	54	3	57	28,5	122,5
Gonten . . .	8	2	8		
Weißbad . . .	8	—	9		
Arbon . . .	86	15	93	23,2	91,8
Roggwil . . .	7	—	7		
Ardon . . .	9	1	9	6,8	18,5
Arosa . . .	63	4	67	9,5	89,7
Arth . . .	47	4	50	34,7	198,5
Rigi-Klösterli . .	9	—	9		
Äschi bei Spiez .	17	3	17	6,2	25,6
Au (St. Gallen) .	76	1	85	44,0	290,8
Diepoldsau . .	5	—	6		
Heerbrugg . .	18	3	18		
Aubonne . . .	44	1	47	34,6	134,8
Gimel . . .	10	—	10		
Avenches . . .	36	1	38	35,5	124,8
Salavaux . . .	9	— 1	9		
Villars-le-Grand	6	—	6		
Azmoos . . .	27	—	27	17,8	56,8
Baden . . .	274	23	353	144,8	1,358,6
Mellingen . . .	11	—	11		
Oberrohrdorf . .	12	1	12		
Turgi . . .	19	2	24	17,8	104,8
Balsthal . . .	44	2	45		
Matzendorf . . .	6	—	6		
Balterswil . . .	29	2	31	18,9	71,9
Bäretswil . . .	19	1	25	21,0	50,7
Basel (Bäle) . .	4,097	203	4,709	676,0	29,544,8
Allschwil . . .	18	— 4	19		
Arlesheim . . .	77	4	86		
Grellingen . . .	7	—	8		
Muttenz . . .	18	—	19		
Riehen . . .	35	1	41		
Schweizerhalle .	33	— 1	36		
Therwil . . .	23	—	23		

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver- mehrung.			
Bassecourt . . .	21	1	23	46,2	101,6
Undervelier . . .	9	—	10		
Bassersdorf . . .	11	11	11		
Bätterkinden . . .	26	2	30	17,3	64,3
Bauma . . .	45	2	49	34,5	103,1
Bazenheid . . .	42	5	44	19,1	98,1
Beatenberg . . .	27	1	28	2,5	41,3
Beckenried . . .	19	2	22	12,6	43,3
Bellinzona . . .	73	8	91	109,5	615,0
Bergün . . .	10	—	10	6,0	49,2
Preda . . .	2	—	2		
Bern (Berne) . . .	2,677	189	2,990	682,7	18,378,2
Belp . . .	34	2	38		
Biglen . . .	18	—	17		
Bümpliz . . .	39	2	40		
Deißwil . . .	7	—	7		
Gasel . . .	21	—	21		
Großhöchstetten . . .	19	—	20		
Kirchlindach . . .	6	—	6		
Köniz . . .	13	1	15		
Münchenbuchsee . . .	23	—	24		
Muri . . .	24	1	24		
Papiermühle . . .	19	1	19		
Wohlen . . .	19	—	19		
Worb . . .	49	—	51		
Zollikofen . . .	23	1	23		
Bex . . .	81	6	85	39,5	252,3
Gryon . . .	6	—	6		
St. Maurice . . .	16	3	17		
Biasca . . .	15	1	18	5,0	85,3
Osogna . . .	4	4	4		
Biel (Bienne) . . .	723	22	789	207,4	3,743,6
Brüttg . . .	9	1	9		
Orpund . . .	7	—	7		

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver- mehrung.			
Biel (Bienne):					
Pieterlen	9	—	9	—	—
Reuchenette	11	—	13		
Täuffelen	5	—	5		
Twann	17	—	16		
Bière	13	—	13	3,1	18,1
Bischofszell	63	2	73	31,1	106,6
Bissone	23	3	25	14,7	206,4
Boltigen	10	— 1	10	10,0	52,8
Boudry	28	2	30	12,8	59,9
Bremgarten (Aarg.)	51	4	55	36,2	146,5
Oberlunkhofen	7	—	7		
Brenets, Les	22	3	22	6,7	18,4
Brienz	17	—	20	11,9	77,9
Brig (Brigue)	37	5	45	37,2	350,8
Brissago	13	2	13	1,4	7,6
Brugg	130	12	143	100,8	708,9
Effingen	8	—	8		
Lupfig	—	— 5	—		
Schinznach - Dorf	10	—	10		
Villigen	8	—	8	43,0	685,8
Brunnen	59	9	71		
Bruzella	11	11	11		
Bubikon	17	— 1	18		
Buchs (St. Gallen)	80	4	84	43,0	196,6
Sevelen	11	1	10		
Bülach	38	3	38		
Embrach	15	— 1	15		
Glattfelden	9	2	10	109,6	471,0
Rorbas	16	— 1	18		
Bulle	101	5	110		
Albeuve	6	—	7		
Avry-devant-Pont	12	2	12	23	
Broc	17	2	23		

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver- mehrung.			
Bulle :					
Epagny . . .	6	—	6	—	—
Vaulruz . . .	7	—	7		
Büren a/d. Aare .	25	— 1	27		
Dießbach . . .	6	1	6	40,4	93,1
Lütterswil . . .	5	—	5		
Burgdorf (Berthoud)	197	14	221		
Kirchberg . . .	30	—	34	140,8	904,7
Wynigen . . .	11	—	12		
Bütschwil . . .	36	4	36		
Cernier	45	1	49	17,7	107,4
Dombresson . . .	8	—	9		
Fontaines . . .	14	— 1	15		
Château-d'Oex .	31	2	33	8,0	99,3
Rossinière . . .	3	—	3		
Châtel-St. Denis .	17	1	18		
Attalens	5	—	5	29,1	127,5
Semsaies	5	1	5		
Chaux-de-Fonds, La	1,100	53	1,251		
Bois, Les	11	—	12	128,8	3,808,7
Renan	6	1	6		
Sagne, La	14	3	15		
Chesières-Villars .	16	2	17	2,7	17,0
Chiasso	78	12	85	34,8	168,2
Chur (Coire) . . .	289	23	314	74,0	1,144,7
Churwalden	16	3	16	4,9	37,5
Colombier(Neuenb.)	77	7	81	23,4	182,0
Concise	15	2	15	6,7	18,1
Coppet	29	—	30	20,4	79,5
Cossonay	34	— 1	34	53,4	178,4
Isle, L'	7	—	7		
Sarraz, La	12	1	14		
Couvét	41	— 1	44	15,4	50,0
Cully	24	1	24	17,3	73,2

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver- mehrung.			
Dangio-Aquila . .	13	13	14	4,2	23,1
Davos	316	24	346	56,7	1,667,1
Glaris	3	—	3		
Degersheim . . .	25	—	30	12,0	63,5
Delsberg (Delémont)	127	13	136	113,9	779,8
Courrendlin . . .	6	—	6		
Movelier	7	—	7		
Diablerets	13	—	14	4,4	38,0
Dielsdorf	38	1	39	37,5	109,4
Niederweningen	7	—	8		
Stadel	5	—	5		
Dießenhofen . . .	27	1	31	7,6	31,0
Dietikon	46	2	52	20,1	212,6
Disentis	14	3	14	1,4	67,7
Düdingen (Guin) .	20	—	21	17,8	67,8
Schmitten	6	3	6		
Dußang	22	1	22	13,9	45,1
Ebnat-Kappel . . .	51	7	51	15,8	62,4
Echallens	37	—	37	49,8	144,5
Bercher	14	—	15		
Egg (Zürich) . . .	22	—	22	14,5	40,0
Eglisau	16	—	17	23,0	39,5
Rafz	11	1	11		
Einsiedeln	76	4	78	57,8	155,5
Biberbrücke . . .	—	2	—		
Elm (Glarus) . . .	9	—	9	3,7	9,8
Engelberg	33	2	33	3,9	36,2
Engi (Glarus) . . .	16	2	21	9,1	56,9
Entlebuch	29	1	30	13,1	45,1
Erlenbach (Bern)	29	—	30	32,4	120,9
Weissenburg . . .	4	—	5		
Ermatingen	31	5	34	23,9	77,2
Erstfeld	7	—	7	12,0	67,9
Eschenbach (Luzern)	31	2	32	13,0	61,4
Eschenbach (St.Gall.)	17	—	17	7,2	38,8

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver- mehrung.			
Escholz matt . . .	21	1	23	23,1	95,9
Marbach . . .	8	1	7		
Schangnau . . .	6	—	5		
Estavayer-le-Lac .	21	3	23	27,6	86,2
Fahrwangen . . .	14	—	18	11,7	39,4
Faido	21	—	23	8,7	72,0
Fideris	13	—	14	5,3	60,2
Filisur	10	—	11	15,9	30,8
Finhaut	16	—	16	1,9	17,6
Fischenthal . . .	16	— 1	16	12,6	42,8
Flawil	81	6	96	31,8	114,7
Fleurier	90	10	93	19,8	286,9
Flims	15	2	16	2,4	52,8
Fraubrunnen . . .	20	—	20	62,9	256,6
Hindelbank . . .	11	1	11		
Jegenstorf . . .	17	1	17		
Messen	8	—	8	151,1	1,481,3
Frauenfeld . . .	228	14	242		
Felben	14	1	13		
Hüttwilen . . .	8	—	7	258,5	2,758,6
Islikon	13	3	13		
Matzingen . . .	15	—	14		
Thundorf	8	— 1	7	31,8	237,7
Üßlingen	5	—	5		
Freiburg (Fribourg)	430	39	486		
Avry-sur-Matran	2	—	2	31,8	237,7
Belfaux	9	1	9		
Cottens	14	1	15		
Courtepin	7	—	7	31,8	237,7
Giffers (Chevilles)	5	—	5		
Mouret, Le . . .	10	— 1	10		
Plaffeien (Planf.)	9	1	9	31,8	237,7
Posieux	9	1	10		
Tafers (Tavel) .	14	1	14		
Frick	31	2	33	31,8	237,7

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver- mehrung.			
Frutigen	29	3	29	35,9	126,1
Reichenbach . .	9	1	9		
Gähwil	10	10	10		
Gais	55	4	67		
Gams	12	1	14		
Gelterkinden . .	31	—	33	31,6	48,1
Genf (Genève) .	4,903	211	5,364		
Anières	15	2	16		
Bellevue	46	1	48		
Bernex	9	1	9		
Cartigny	12	—	12	754,6	29,002,4
Croix-de-Rozon .	4	1	4		
Jussy	8	—	8		
Satigny	19	—	20		
Vandœuvres . .	37	3	38		
Vernier	28	— 1	29		
Versoix	50	2	54		
Vésenaz	40	— 2	40		
Veyrier	15	3	17		
Gersau	14	2	16		
Glarus (Glaris) .	222	11	247	117,6	885,9
Hätzingen . . .	21	—	27		
Schwanden . . .	52	1	55		
Göschenen . . .	10	—	12		
Goßau (St. Gallen)	90	9	97		
Goßau (Zürich) .	31	—	33	14,8	52,8
Grandson	34	2	37		
Fontaines . . .	4	—	4		
Granges - Marnand	18	— 1	18		
Grenchen (Granges)	74	8	83		
Grindelwald . .	31	6	35	3,1	22,1
Großwangen . . .	9	— 1	10		
Buttisholz . . .	9	—	9		
Grüsch	11	2	11		

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver- mehrung.			
Hausen am Albis .	21	1	28	19,4	40,8
Heiden	79	4	82	20,7	131,4
Herisau	244	16	293	67,6	893,6
Schwellbrunn .	10	—	11		
Herzogenbuchsee .	60	2	64	52,4	211,5
Seeberg . . .	9	1	9		
Stauffenbach .	4	—	4		
Hessigkofen . . .	13	—	13	11,0	34,0
Hinwil	34	—	40	19,5	58,7
Hitzkirch	21	—	21	15,8	63,8
Hochdorf	42	6	53	15,3	40,1
Hombrechtikon . .	21	1	22	7,5	32,5
Horgen	110	6	126	27,8	301,4
Huttwil	37	2	38	23,8	125,8
Dürrenroth . .	6	—	6		
Ilanz	26	— 1	26	6,8	80,5
Illnau	43	1	44	35,9	157,9
Weißlingen . .	11	—	12		
Ins (Anet) . . .	24	—	24	40,6	213,6
Erlach (Cerlier)	13	—	14		
Interlaken . . .	329	15	360	108,6	1,046,6
Kalchhofen . . .	41	5	43	16,4	164,7
Kandersteg . . .	15	1	18	13,1	56,7
Kerzers (Chiètres)	28	1	28	20,4	49,7
Klingnau	19	1	21	15,6	43,8
Klosters	8	—	8	15,1	109,5
Kloten	16	— 10	22	9,6	63,1
Koblentz	11	1	12	8,4	26,0
Koppigen	12	1	12	6,1	11,7
Kreuzlingen . . .	139	17	176	68,9	502,7
Altnau	10	—	10		
Kußnacht (Schwyz)	33	3	36	11,9	40,6
Lachen	25	— 2	26	9,4	43,7
Langenbruck . . .	15	—	15	7,7	17,1

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Sta- tionen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.		
	Ende 1905.	Ver- mehrung					
Langenthal . .	150	5	172	109,9	773,8		
Aarwangen . .	14	—	14				
Kleindietwil . .	21	—	21				
Madiswil . .	9	1	9				
Melchnau . .	5	1	5				
Roggwil . .	12	—	12	61,8	277,8		
Langnau (Bern) . .	90	5	87				
Eggiwil . .	6	—	6				
Emmenmatt . .	6	6	7				
Signau . .	16	2	16				
Trubschachen . .	6	—	6	12,9	36,8		
Zollbrück . .	10	—	10				
Läufelfingen . .	15	2	15				
Laufen (Laufon) . .	65	3	65		62,1	233,6	
Breitenbach . .	14	—	15				
Laufenburg . .	27	2	29	25,4	56,7		
Etzgen . .	7	1	7				
Laupen . .	31	2	32	72,5	287,9		
Gümmenen . .	24	—	24				
Neuenegg . .	25	— 1	25				
Lausanne . .	2,068	133	2,321				
Cheseaux . .	7	—	7		452,8	12,692,8	
Crissier . .	13	—	14				
Lutry . .	18	—	18				
Lauterbrunnen . .	23	4	23				
Mürren . .	5	—	5				
Wengen . .	28	7	31	24,9	127,8		
Leißigen . .	10	—	13				
Lenk . .	10	—	10				
Lenzburg . .	108	7	123				
Seon . .	14	—	14		49,6	312,1	
Leuk-Stadt(Loèche- la-Ville) . .	11	—	12	23,6			88,7
Leukerbad(Loèche- les-Bains) . .	3	1	3				

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver- mehrung.			
Leyzin	23	—	26	7,9	25,8
Lichtensteig . .	57	5	64	21,8	150,4
Liestal	137	3	144	103,7	1,011,7
Seewen (Solothurn)	7	1	7		
Linthal	25	1	32	12,9	49,1
Locarno	120	33	133	30,8	157,1
Locle, Le	258	1	279	50,1	878,8
Cerneux-Péquignot, Le	11	1	11		
Lömmenswil . .	17	1	19	15,9	56,4
Lucens	15	—	15	18,8	40,5
Lugano	432	62	466	127,2	2,519,8
Lungern	13	1	13	3,2	9,8
Luzern	1,293	84	1,488	524,9	8,891,1
Hergiswil (Nidw.)	9	— 1	11		
Kastanienbaum	12	1	13		
Malters	18	2	19		
Rothenburg . .	11	— 1	11		
Lyß	43	4	49	13,8	53,1
Magadino	13	—	13	3,1	16,8
Maglio di Colla .	12	12	12	5,5	14,5
Malleray	18	1	25	16,2	75,6
Männedorf	53	4	58	13,7	65,4
Mariastein	14	—	14	12,6	75,2
Marthalen	25	1	26	20,3	74,1
Rheinau	5	—	8		
Martigny	49	4	49	46,2	368,8
Vernayaz	5	—	6		
Meggen	28	4	28	6,6	44,8
Meilen	61	— 1	62	15,6	145,5
Meiringen	41	4	43	37,0	155,8
Hof-Innertkirchen	3	—	5		
Mendrisio	29	1	30	13,1	49,9
Capolago	13	—	15		
Merligen	11	1	11	12,6	94,8
Gunten	12	2	12		

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver- mehrung.			
Mézières . . .	19	1	21	11,8	66,4
Monthey . . .	30	2	30	32,5	120,5
Champéry . . .	5	—	5		
Morgins . . .	5	—	5		
Montreux . . .	559	36	625	102,4	3,602,4
Bouveret . . .	5	—	5		
Villeneuve . . .	18	2	19		
Morges . . .	176	7	188	95,2	901,0
Aclens . . .	5	—	5		
Apples . . .	8	—	8		
St-Prex . . .	9	3	9	51,8	121,9
Moudon . . .	42	3	49		
Mühlehorn . . .	14	—	14	8,9	68,4
Müllheim-Wigoltingen	37	— 1	38	30,0	126,8
Münsingen . . .	24	1	28	19,9	65,4
Rubigen . . .	4	—	4		
Münster (Moutier).	47	5	56		
Crémines . . .	6	1	6	19,8	84,9
Muotathal . . .	10	—	11	9,7	30,8
Murgenthal . . .	28	—	29	23,9	120,8
Muri (Aargau) . .	37	—	37	52,0	164,1
Beinwil . . .	5	—	5		
Sins . . .	13	3	13		
Murten (Morat) . .	63	1	68	58,4	302,0
Gempnach (Champagny) . . .	5	—	5		
Jeuß (Jentes) . .	10	—	10		
Praz . . .	7	—	7	7,8	24,9
Näfels-Mollis . . .	19	3	19		
Nebikon . . .	21	1	24	22,2	91,0
Neker . . .	23	— 1	24	7,3	62,8
Neßlau . . .	26	3	27	8,5	63,5
Neuenburg(Neuchâtel)	791	42	897	235,5	4,576,5
Auvernier . . .	20	3	19		
Chaumont . . .	9	—	9		

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver- mehrung.			
Neuenburg:					
Corcelles . . .	52	4	51	—	—
St-Blaise . . .	43	4	45		
Neuendorf . . .	18	—	18	24,9	83,5
Neuenkirch . . .	21	—	23	16,8	56,3
Sempach . . .	8	—	7		
Neuenstadt (Neuveville)	31	—	35	13,1	79,7
Cressier . . .	4	—	4		
Lignièrès . . .	5	—	4		
Niederbipp . . .	14	1	15	4,6	11,6
Niederurnen . . .	20	3	22	12,1	48,2
Noiraigue . . .	18	1	19	5,0	28,2
Nyon . . .	165	7	183	86,2	352,0
Begnins . . .	32	1	34		
Crassier . . .	8	1	9		
Gingins . . .	7	—	8		
Gland . . .	10	—	11		
Oberendingen . . .	14	— 1	14	11,6	19,9
Oberriet . . .	24	1	26	18,5	81,5
Rüthi . . .	4	—	4		
Olten . . .	161	16	194	75,2	967,9
Hägendorf . . .	12	1	11		
Orbe . . .	53	5	57	64,8	267,9
Chavornay . . .	5	— 1	6		
Romainmôtier . . .	14	6	14		
Oron . . .	20	3	21	19,9	56,4
Payerne . . .	94	8	98	79,9	501,1
Cugy . . .	4	—	4		
Grandcour . . .	5	—	5		
Pfäffikon (Zürich)	60	4	64	43,6	148,0
Hittnau . . .	10	1	10		
Pfaffnau . . .	11	1	11	9,9	21,7
Pfungen . . .	24	—	33	24,1	150,3
Neftenbach . . .	4	—	4		

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver- mehrung.			
Ponte-Tresa . . .	10	—	10	2,5	19,4
Ponts-de-Martel, Les	26	— 1	27	10,8	67,5
Pruntrut (Porrentruy)	153	1	170	159,7	835,3
Boncourt . . .	7	—	7		
Bonfol . . .	8	—	8		
Charmoilie . . .	5	—	5		
Chevenez . . .	6	—	6		
Cœuve . . .	4	—	4		
Cornol . . .	3	—	3	0,9	75,2
Rabius . . .	13	13	13		
Ragaz . . .	84	3	86		
Landquart . . .	20	3	25	139,6	882,5
Mels . . .	27	— 1	32		
Valens . . .	2	2	2		
Rain (Luzern) . .	13	13	13	5,2	11,0
Rapperswil (St. Gallen)	107	13	115	59,6	549,6
Rebstein . . .	11	—	14	5,0	14,8
Rehetobel . . .	39	1	44	15,5	60,3
Reichenau . . .	20	2	23	4,3	66,6
Reichenburg . . .	9	9	9	4,0	19,5
Reiden . . .	26	4	27	11,4	36,5
Reigoldswil . . .	12	—	12	10,8	27,6
Reinach (Aargau)	113	6	124	58,2	817,7
Münster (Luzern)	12	—	11		
Rheineck . . .	50	7	55	13,3	74,2
Rheinelden . . .	64	1	74	40,6	175,5
Möhliln . . .	15	— 2	15		
Richterswil . . .	70	1	81	43,0	205,3
Freienbach (Schwyz)	6	—	6		
Hütten . . .	7	—	7		
Riggisberg . . .	26	1	27	22,7	126,4
Rüeggisberg . .	7	—	6		
Rolle . . .	108	5	117	49,3	223,0
Romanshorn . . .	92	10	100	41,5	352,1
Neukirch-Egnach	16	1	16		

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver- mehrung.			
Romont	51	—	57	53,1	263,8
Siviriez	3	—	3		
Villaz-St. Pierre	10	—	11		
Root	18	— 1	18	4,5	41,2
Rorschach . . .	269	26	306	65,9	1,190,0
Rothkreuz . . .	10	10	11	6,4	39,5
Roveredo (Graub.)	14	2	16	1,6	29,5
Rue	15	—	15	12,3	42,2
Ruswil	18	2	18	3,8	12,4
Rüti (Zürich) . .	72	— 1	79	38,0	185,7
St. Aubin (Neuchâtel)	34	2	35	18,7	62,8
St. Cergue . . .	11	—	11	2,8	6,4
Ste. Croix . . .	44	1	50	32,1	170,5
St. Gallen (St-Gall)	1,750	140	2,091	359,7	8,481,8
Abtwil	10	—	10		
Engelburg . . .	15	— 1	15		
Hundwil	16	3	17		
Kronbühl	17	2	17		
Mörschwil . . .	20	—	20		
Speicher	30	3	37		
Stein (Appenzell) .	12	2	12		
Teufen	51	4	58		
Trogen	20	2	22		
Untereggen . . .	5	—	5	77,0	849,6
St. Immer (St-Imier) .	134	2	162		
Courtellary . . .	23	2	26		
St. Moritz (Engadin)	186	24	199	54,1	1,250,5
Pontresina . . .	26	—	29		
Samaden	35	2	37		
Silvaplana . . .	8	— 1	8	9,0	83,6
St. Peterzell . . .	21	—	24		
St. Ursanne . . .	20	2	21		
Epauvillers . . .	3	—	3	22,5	49,0
Ocourt	3	—	3		
Saanen	15	2	15		

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver-mehrung.			
Saignelégier . .	45	—	45	42,4	228,5
Breuleux, Les .	6	—	6		
Montfaucon . .	8	1	9		
Noirmont, Le . .	10	2	12		
Salvan	29	1	29	3,6	32,8
Sarnen	46	5	48		
Alpnach-Dorf . .	4	1	4	48,2	205,0
Giswil	5	5	5		
Melchthal . . .	6	—	6		
Savognin	13	1	13	7,5	55,4
Saxon	16	— 1	18		
Schaffhausen (Schaff-house) . .	568	23	635	230,4	3,279,2
Löhningen . . .	18	3	18		
Merishausen . .	4	—	4		
Thayngen . . .	22	—	26		
Schänis	15	15	15	5,5	26,0
Schleitheim . .	25	5	25		
Schuls	48	6	51	13,2	284,6
Schüpfen	23	— 1	25		
Schüpfheim . . .	36	—	39	29,1	109,0
Flühli	13	—	12		
Schwarzenburg .	26	—	26		
Albigen	6	—	6	53,1	163,5
Guggisberg . . .	6	—	6		
Rüschegg	6	—	6		
Schwarzenegg . .	11	—	11	22,1	55,7
Schwyz	62	1	64		
Seengen	27	2	28	13,9	57,6
Semione	10	10	10		
Sennwald	14	—	14	17,3	85,7
Sentier, Le . . .	57	—	57		
Brassus, Le . . .	19	1	22	58,8	309,4
Lieu, Le	4	—	4		
Pont, Le	15	2	15		

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver-mehrung.			
Sépey	8	— 1	8	0,8	29,4
Siders (Sierre) . .	30	3	30	19,9	101,2
Montana-Vermala .	5	5	6		
Siebnen	18	— 1	18	18,5	43,7
Sils im Engadin . .	11	1	11	6,6	44,1
Maloja-Kulm . . .	7	1	8		
Sissach	36	1	39	18,8	70,8
Sitten (Sion) . . .	89	3	90	65,4	638,8
Granges-Lens . .	4	—	4		
Vex	12	—	13	200,1	3,373,8
Solothurn (Soleure)	424	37	474		
Gerlafingen . . .	9	—	8		
Günsberg	12	—	10		
Selzach	9	1	11		
Subingen	9	—	9	1,6	21,2
Sonceboz	10	1	11		
Spiez	59	2	62	34,0	259,1
Stabio	13	13	13	4,7	18,6
Stäfa	43	4	46	18,8	112,7
Stammheim	20	—	21	12,1	47,8
Stans	43	6	48	22,5	164,8
Buochs	13	— 1	12		
Steckborn	29	2	34	4,5	50,6
Stein (Aargau) . .	13	— 1	13	17,2	42,6
Stein a/Rh.	43	4	43	21,8	65,4
Ramsen	11	1	11		
Steinen (Schwyz) .	16	—	18	18,1	75,9
Sumiswald	38	3	36	20,2	110,2
Grünenmatt . . .	2	—	2		
Wasen	2	—	2	5,2	72,2
Sursee	45	4	48		
Nottwil	5	—	4	13,9	55,1
Tavannes	33	2	40		
Bellelay	4	—	5		

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Sta- tionen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver- mehrung.			
Tesserete . . .	17	—	17	6,2	42,3
Thalwil . . .	115	12	125	26,5	435,6
Thun (Thoune) .	305	11	328	137,4	1,684,2
Amsoldingen .	3	—	4		
Goldwil . . .	4	1	3		
Oberhofen . . .	20	—	22		
Thierachern . .	6	—	7		
Ütendorf . . .	10	—	10	15,5	86,7
Thusis . . .	32	2	35		
Tiefencastel . .	15	1	17	8,2	76,9
Tramelan . . .	41	—	41	4,7	19,9
Travers . . .	22	3	24	6,1	22,5
Triengen . . .	20	1	21	8,4	27,0
Turbenthal . . .	51	1	53	52,8	208,0
Unterrhallau . .	35	— 1	36	22,1	93,2
Trasadingen . .	3	—	4		
Wilchingen . . .	8	2	8		
Unteriberg . . .	11	—	11	8,6	16,5
Unterwasser . .	12	—	13	2,4	40,1
Urnäsch . . .	22	— 1	24	15,0	46,7
Uster . . .	122	7	133	68,6	497,5
Maur . . .	4	—	4		
Uznach . . .	46	2	51	26,7	126,5
Kaltbrunn . . .	9	—	9		
Schmerikon . . .	4	— 1	4		
Uzwil . . .	82	6	92	29,9	260,2
Jonschwil . . .	3	— 1	4		
Vallorbe . . .	54	3	67	40,1	206,7
Ballaignes . . .	9	—	11		
Vättis . . .	4	—	4	6,5	0,9
Verrières, Les . .	21	2	21	5,1	35,3
Vevey . . .	514	32	566	117,3	3,150,9
Blonay . . .	8	1	8		
Chexbres . . .	20	—	20		

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Vermehrung.			
Visp (Viège)	13	—	13	1, ⁹	35, ⁹
Vissoye	10	—	9	10, ⁴	58, ⁶
Zinal	3	—	3		
Vitznau	19	1	20	12, ⁸	86, ⁰
Vouvry	11	—	11	15, ⁶	37, ⁹
Wädenswil	101	5	121	24, ⁴	205, ⁵
Wald (Zürich)	89	7	107	42, ¹	126, ⁹
Waldenburg	18	—	17	13, ²	41, ¹
Hölstein	7	—	7		
Waldkirch	21	—	22	16, ¹	51, ⁷
Wallenstadt	35	4	41	33, ⁸	177, ³
Flums	12	2	19		
Unterterzen	11	—	13		
Walzenhausen	42	2	45	14, ⁸	69, ⁸
Wangen a. d. A.	40	3	42	21, ⁹	79, ¹
Wängi (Thurgau)	19	—	20	11, ⁶	37, ⁹
Wassen (Uri)	8	8	8	3, ²	18, ⁷
Wattenwil	19	2	19	21, ⁶	81, ⁴
Blumenstein	—	3	—		
Weesen	13	1	14	7, ¹	19, ⁰
Weggis	33	6	34	5, ⁷	31, ⁶
Weinfelden	93	4	103	139, ⁵	496, ⁷
Andwil	21	— 1	21		
Berg	17	— 1	16		
Bissegg	14	—	13		
Bürglen	16	1	17		
Märstetten	22	1	24		
Sulgen	40	5	43		
Welschenrohr (Rosières)	16	— 1	16	7, ⁰	13, ⁴
Wetzikon (Zürich)	95	3	103	33, ⁶	546, ⁹
Wichtrach	25	1	21	53, ⁵	266, ⁹
Kiesen	7	1	7		
Oberdießbach	24	1	24		
Stalden (Emmenth.) . . .	14	— 2	16		

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver- mehrung.			
Wil (St. Gallen) .	137	7	148	85,4	706,3
Affeltrangen .	12	2	13		
Braunau . . .	2	—	2		
Münchwilten .	23	3	26		
Willisau . . .	41	—	44	11,7	103,0
Wimmis . . .	21	1	23	20,1	71,8
Winterthur . .	759	44	870	237,3	4,392,5
Dinhard . . .	10	—	10		
Kemptthal . .	9	1	9		
Räterschen . .	10	—	10		
Seen	18	1	19	31,3	364,4
Seuzach . . .	6	—	6		
Wiesendängen .	9	—	8		
Wohlen (Aargau)	89	7	100		
Wolhusen . . .	35	2	38	20,6	62,3
Yverdon	186	6	205	133,6	1,138,8
Baulmes . . .	2	—	3		
Champvent . .	4	—	4		
Donneloye . .	6	—	6		
Ependes . . .	3	—	3	21,1	51,4
Orges	6	—	6		
Orzens	6	—	6		
Yvonand . . .	11	1	11		
Chavannes-le-Chêne	6	—	6	13,4	59,9
Mollondin . .	5	—	5		
Zell (Luzern) .	19	1	19		
Großdietwil .	4	—	3		
Zermatt . . .	17	5	20	26,1	155,7
Zofingen (Zofingue)	113	4	140	85,8	553,9
Safenwil . . .	7	—	9		
Zug	190	8	210		
Baar	39	8	38	111,4	416,8
Cham	26	3	41		
Menzingen . .	12	2	12		
Unterägeri . .	13	—	12		

Netze und Umschaltstationen.	Abonnemente.		Stationen. Anzahl.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.
	Ende 1905.	Ver- mehrung.			
Zuoz	12	—	12	2,8	27,1
Zürich	6,702	363	7,748		
Affoltern b/Zürich	11	— 1	12		
Birmensdorf . .	15	2	21		
Dübendorf . . .	17	—	20	1,198,6	45,423,6
Küsnacht (Zürich)	70	4	75		
Regensdorf . . .	9	1	9		
Schlieren	27	— 2	28		
Wallisellen . . .	17	3	17	32,0	130,9
Zumikon	5	— 1	5		
Zurzach	27	—	32		
Zuzwil	12	—	12		
Zuckenriet . . .	5	—	5	7,8	40,6
Zweisimmen . . .	20	3	19		
St. Stephan . . .	4	—	4	22,9	106,8
Bestand auf 31. Dezember 1905 .	50,333	3019	56,092	16,318,7	252,235,5
Bestand auf 31. Dezember 1904 .	47,314	—	52,509	15,791,5	242,127,9
Vermehrung im Jahr 1905 . . .	3,019	—	3,583	527,2	10,107,6

Übersicht der Telephoneinrichtungen nach Kantonen.

Kantone.	Ortschaften mit Telephon.	Zentral- stationen.	Umschalt- stationen.	Gemeinde- stationen.	Abonnenten.	Ein Abonnent auf Einwohner.
Zürich	460	37	29	81	9,537	45
Bern	852	59	88	132	7,219	82
Luzern	157	23	10	10	1,954	75
Uri	20	6	1	—	128	154
Schwyz	69	12	2	4	425	130
Obwalden	19	3	3	—	108	141
Nidwalden	14	2	2	2	83	157
Glarus	33	7	2	6	398	81
Zug	37	2	4	3	291	86
Freiburg	244	9	23	109	961	133
Solothurn	133	8	10	57	916	110
Baselstadt	7	1	1	2	4,018	28
Baselland	72	7	6	38	521	131
Schaffhausen	36	4	6	25	699	59
Appenzell A.-Rh.	29	6	6	1	604	92
Appenzell I.-Rh.	12	1	2	—	81	167
St. Gallen	282	36	17	40	3,590	70
Graubünden	129	23	7	10	1,279	82
Aargau	226	21	18	64	1,825	113
Thurgau	269	15	18	46	1,286	88
Tessin	146	20	2	17	974	142
Waadt	435	35	38	209	5,064	56
Wallis	88	14	10	9	427	268
Neuenburg	114	14	10	10	2,758	46
Genf	100	1	12	16	5,187	26
Total	3983	366	327	891*	50,333	65,87 (der Gesamtbevölkerung)

* Nicht inbegriffen 12 mit Telegraphenbureaux verbundene Gemeindestationen, welche ausschließlich den Telegrammvermittlungsdienst besorgen.

4. Telephonkabelanlagen.

(Tabellen III bis VI.)

Im Berichtsjahr ist die Zahl der mit Kabelanlagen von Bedeutung versehenen Netze auf 70 gestiegen. Neu hinzugekommen sind nachgenannte 13 Netze:

Brig, Cernier, Dietikon, Glarus (Schwanden), Grindelwald, Morges, St. Immer, Sitten, Stäfa, Thalwil, Wädenswil, Wil [St. Gallen] und Zofingen.

Die Ausdehnung der Linienanlagen ist trotz der im Vergleich zu 1904 größeren Anzahl der neu hinzugekommenen Kabelnetze wiederum erheblich geringer als im Vorjahre. Gegenüber 85,38 km. im Jahr 1904 nahm die unterirdische Linienlänge im Berichtsjahr nur um 52,19 km. zu. Der Grund dürfte hauptsächlich darin zu suchen sein, daß in den Kabelnetzen der großen Städte, die mit Rohrleitungen ausgerüstet sind, der Bedarf an neuen Linien gegenüber dem Bedarf an Adern speziell für die Außenquartiere mehr und mehr zurücktritt.

Das Rohrnetz hat nur um 0,62 km. (1904: 2,7 km.), das Zorèskanalnetz um 54 km. (1904: 78 km.) zugenommen. Dementsprechend trat auch eine Verminderung in der Zunahme der Kabelüberführungen ein; letztere beträgt 238 gegenüber 342 pro 1904.

In ähnlichem Maße ist die Länge der eingezogenen, bzw. ausgelegten Kabel gegenüber dem Vorjahre zurückgeblieben; sie stellt sich auf 86,4 km. (1904: 131,7 km.).

Stark zurückgegangen ist dann die Vermehrung der Aderlänge; der Zuwachs beträgt bloß 7272 km.; 1904 dagegen 14,287 km. Diese Erscheinung ist jedoch als eine außergewöhnliche zu betrachten, da sich der Aderbedarf in den großen Netzen sehr unregelmäßig ändert. Es kann vorkommen, daß gleichzeitig in mehreren dieser Netze der Bedarf verhältnismäßig gering ist, während er in einem nachfolgenden Jahre sehr groß wird.

Von der 169,088,222 km. betragenden Aderlänge sämtlicher Telephonkabel werden 681,4 km. oder 0,4 % für Telegraphen- und Privatleitungen verwendet.

Tabelle IV zeigt, daß von der 225,324,1 km. messenden Gesamtdrahtlänge (ausschließlich der für Telegraphen- und andere Zwecke benützten Kabeladern) der oberirdischen und unter-

irdischen Telephonleitungen der 70 mit Kabelanlagen versehenen Netze 168,406,8 km. oder 74,7 % den unterirdischen Anlagen angehören.

Tabelle V gestattet einen Vergleich zwischen den rein oberirdisch und den teilweise oder vollständig unterirdisch an die Zentral- bzw. Umschaltstationen angeschlossenen Abonnenten in den 61 Netzen, die auf Ende 1905 in Betrieb stehende Kabelanlagen aufweisen. Von den in Frage kommenden 38,404 Abonnenten entfallen 32,337 oder 84 % auf die unterirdischen Anlagen.

Tabelle VI gibt über den Stand der mit doppeldräftigem Anschluß versehenen Abonnenten Aufschluß. Danach sind von den Leitungen der 50,205 an die Umschaltstellen angeschlossenen Abonnenten des gesamten schweizerischen Telephonnetzes 20,554 oder 40,9 % einfachdräftig, 29,240 oder 58,9 % doppeldräftig und 411 oder 0,8 % mit gemeinschaftlichem metallischem Rückleiter erstellt.

Das internationale Telegraphen- und Telephonkabel durch den Simplontunnel war auf den von den schweizerischen Bundesbahnen vorgeschriebenen Termin (15. Juli 1905) in der Fabrik versandbereit, konnte jedoch im Berichtsjahr wegen Verzögerung der Tunnelvollendungsarbeiten nicht mehr ausgelegt werden; es kamen lediglich die ersten, für das Stationsgebiet Brig bestimmten Kabellängen zur Einbettung. Was die Type für dieses Spezialkabel betrifft, so einigten sich die beiden beteiligten Staaten auf ein armiertes Kabel zu 7 Doppeladern von je 2,35 mm² Querschnitt mit Eisendrahtspirale. Jedes Aderpaar soll als Telephonleitung, jede einzelne Ader als Telegraphenleitung verwendet werden, ohne daß daraus Störungen für den Betrieb der übrigen Adern entstehen. Von der gelieferten Gesamtkabellänge (22,788 km.) entfallen 11,39168 km. zu Lasten der italienischen, 11,39437 km. zu Lasten der schweizerischen Telegraphenverwaltung.

Zufolge einer bei den Legungsarbeiten des internationalen Bodenseetelephonkabels Romanshorn-Friedrichshafen eingetretenen Störung mußte auch die Auslegung dieses Kabels bis auf weiteres verschoben werden.

Tabelle III.

Netze	Linienlänge ¹⁾	Adernlänge ²⁾			Länge der Rohrleitungen	Länge der Zoresleitungen	Zahl der Einstellschächte	Zahl der Erdkabelüberführungen
		Interurbane Kabel	Abonnenten-Kabel	Gesamtlänge ³⁾ Ende 1905				
	km.	km.	km.	km.	km.	km.		
Aarau	9,087	74,200	1,274,068	1,348,268	—	8,924	—	15
Aigle (St. Maurice)	0,577	8,190	—	8,190	—	0,585	—	2
Altdorf	17,954	231,700	143,960	375,660	—	2,240	—	5
Baden	2,135	—	435,000	435,000	—	2,111	—	8
Basel	72,162	705,348	24,947,208	25,652,554	24,331	45,298	323	280
Bern	52,924	707,952	13,499,614	14,206,866	7,932	42,905	101	197
Biel	15,447	132,328	2,563,198	2,695,524	—	14,921	—	62
Bissone	4,052	—	148,140	148,140	—	4,000	—	4
Brig	2,098	24,220	52,240	76,460	—	0,702	—	1
Brugg	2,114	—	319,000	319,000	—	2,089	—	6
Buchs (St. Gallen)	4,346	—	507,240	507,240	—	4,258	—	7
Burgdorf	2,065	—	421,480	421,480	—	2,713	—	9
Cernier	1,240	—	79,400	79,400	—	1,207	—	5
Chaux-de-Fonds	27,954	318,108	2,880,112	3,198,220	—	14,804	—	184
Chur	4,104	48,538	649,212	697,750	—	4,213	—	14
Colombier	0,505	—	43,680	43,680	—	0,500	—	2
Davos	5,740	42,840	1,323,300	1,366,140	—	7,990	—	16
Delsberg	1,904	30,044	218,760	248,804	—	1,878	—	6

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

²⁾ Länge der Doppelader zweimal gezählt.

³⁾ Inklusive 681,890 km. für Telegraphen- und Privatleitungen benutzte einfache Adernlänge

Netze	Linien- länge	Adernlänge ²⁾			Länge der Rohr- leitungen	Länge der Zores- leitungen	Zahl der Einsteig- schächte	Zahl der Erd- kabel- über- führungen
		Interurbane Kabel	Abonnenten- Kabel	Gesamtlänge ³⁾ Ende 1905				
	km.	km.	km.	km.	km.	km.		
Dietikon	1,336	—	104,898	104,898	—	1,306	—	5
Fleurier	2,083	13,510	181,130	194,630	—	2,017	—	11
Frauenfeld	2,862	49,008	341,660	390,758	—	2,726	—	10
Freiburg	9,288	68,042	1,802,740	1,371,682	0,040	8,708	3	47
Genf	88,176	173,902	24,870,574	25,044,566	7,757	83,539	88	363
Glarus	1,502	—	136,704	136,704	—	1,481	—	6
Grindelwald	0,303	—	25,580	25,580	—	0,282	—	2
Herisau	4,461	—	522,540	522,540	—	4,388	—	12
Horgen	2,003	—	189,640	189,640	—	1,977	—	7
Interlaken	4,647	30,856	474,744	505,600	—	4,517	—	14
Kreuzlingen	1,792	—	219,080	219,080	—	1,750	—	5
Langenthal	3,416	—	299,660	299,660	—	3,349	—	13
Lausanne	43,560	272,888	9,119,053	9,391,941	4,803	38,285	64	169
Liestal	6,028	116,200	261,020	377,220	—	2,795	—	13
Locle	4,650	38,528	659,260	697,788	—	4,519	—	29
Lugano	14,181	159,124	1,914,742	2,073,866	—	13,988	—	30
Luzern	19,219	418,261	5,832,580	6,250,831	1,618	19,563	20	54
Meilen	1,027	—	69,400	69,400	—	1,013	—	3
Meiringen	0,955	5,796	28,420	34,216	—	0,918	—	5

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

²⁾ Länge der Doppelader zweimal gezählt.

³⁾ Inklusive 681,300 km. für Telegraphen- und Privatleitungen benutzte einfache Adernlänge.

Netze	Linien- länge ¹⁾	Adernlänge ²⁾			Länge der Rohr- leitungen	Länge der Zores- leitungen	Zahl der Einsteig- schächte	Zahl der Erd- kabel- Über- führungen
		Interurbane Kabel	Abonnen- ten- Kabel	Gesamtlänge ³⁾ Ende 1905				
	km.	km.	km.	km.	km.	km.		
Montreux	14,623	281,764	2,826,406	3,108,170	0,053	12,817	4	50
Morges	2,017	9,688	484,520	494,208	—	1,862	—	6
Neuenburg	18,625	275,912	2,957,520	3,233,432	2,688	14,642	40	79
Olten	0,690	—	281,520	281,520	—	0,626	—	1
Payerne	2,718	29,022	193,610	222,862	—	2,639	—	12
Pruntrut	2,403	19,390	269,380	288,770	—	2,361	—	10
Ragaz	2,525	51,030	137,040	188,070	—	2,480	—	8
Rapperswil (St Gallen)	1,890	—	192,200	192,200	—	1,661	—	5
Reinach (Aargau)	3,828	—	576,360	576,360	—	3,782	—	7
Romanshorn	2,888	—	222,280	222,280	—	2,325	—	9
Rorschach	3,830	39,228	792,040	831,268	—	3,777	—	14
St. Gallen	29,632	251,524	6,121,194	6,372,718	3,319	23,384	48	89
St. Immer	2,788	—	294,760	294,760	—	2,768	—	13
St. Moritz-Dorf	4,497	49,896	635,200	685,096	—	4,446	—	13
Schaffhausen	11,872	—	2,242,960	2,242,960	—	10,952	—	28
Schuls	1,988	9,142	212,120	221,262	—	1,946	—	4
Schwyz	1,904	—	191,120	191,120	—	1,860	—	1
Sitten	2,185	20,300	194,440	214,740	—	2,157	—	7
Solothurn	11,742	161,308	1,799,460	1,960,768	—	11,435	—	27

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

²⁾ Länge der Doppeladern zweimal gezählt.

³⁾ Inklusive 681,390 km. für Telegraphen- und Privatleitungen benutzte einfache Adernlänge.

Netze	Linien- länge ¹⁾	Adernlänge ²⁾			Länge der Rohr- leitungen	Länge der Zores- leitungen	Zahl der Einstieg- schächte	Zahl der Erd- kabel- Über- führungen
		Interurbane Kabel	Abonnenten- Kabel	Gesamtlänge ³⁾ Ende 1905				
	km.	km.	km.	km.	km.	km.		
Stäfa	0,941	—	61,840	61,840	—	0,920	—	3
Thalwil	2,556	—	284,320	284,320	—	2,535	—	9
Thun	6,954	60,018	901,740	961,738	—	6,812	—	15
Uster	1,952	—	91,080	91,080	—	1,034	—	5
Vevey	12,406	130,368	2,378,336	2,508,704	1,447	10,825	16	41
Wädenswil	0,835	—	98,600	98,600	—	0,808	—	4
Wetzikon	2,634	—	396,120	396,120	—	2,599	—	6
Wichtrach	0,304	—	21,960	21,960	—	0,291	—	2
Wil (St. Gallen)	2,669	—	346,800	346,800	—	2,651	—	—
Winterthur	12,747	259,448	2,794,550	3,053,998	1,213	11,208	17	37
Wohlen (Aargau)	1,318	11,406	218,880	230,346	—	1,781	—	8
Yverdon	4,114	52,920	330,320	383,240	—	4,013	—	14
Zofingen	2,044	14,476	198,960	213,436	—	2,013	—	7
Zürich	68,684	802,144	38,082,396	38,884,540	41,857	25,891	649	294
Bestand auf 31. Dez. 1905	679,133	6198,997	162,889,225	169,088,222 ³⁾	97,058	539,018	1373	2449
Bestand auf 31. Dez. 1904	626,043	6185,874	155,630,819	161,816,193	96,438 ⁴⁾	484,969	1347	2211
Vermehrung im Jahr 1905	52,190	13,623	7,258,406	7,272,029	0,620	54,049	26	238

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

²⁾ Länge der Doppelader zweimal gezählt.

³⁾ Inklusive 681,390 km. für Telegraphen- und Privatleitungen benutzte einfache Adernlänge.

⁴⁾ Bestand auf 31. Dezember 1904 unter Abzug der kurzen Rohrstrecken für Kabeleinführungen etc.

Tabelle IV.

Netze, die Umschaltstationen inbegriffen.	Gesamtdrahlänge der oberirdischen und der unterirdischen Leitungen. (Tabelle I.)	Gesamtdern- länge der unterirdischen Leitungen. (Tabelle III.) *	Gesamtdraht- länge der oberirdischen Leitungen.
	km.	km.	km.
Aarau	3,067, ⁰	1,339, ⁰	1,728, ⁰
Aigle	331, ²	8, ²	323, ⁰
Altdorf	567, ³	359, ¹	208, ⁰
Baden	1,358, ⁶	432, ⁶	926, ⁰
Basel	29,544, ²	25,599, ³	3,944, ⁰
Bern	18,378, ²	14,171, ⁰	4,207, ²
Biel	3,743, ⁶	2,689, ¹	1,054, ⁵
Bissone	206, ⁴	148, ¹	58, ³
Brig	350, ⁸	73, ²	277, ⁶
Brugg	708, ⁰	314, ⁰	394, ⁰
Buchs (St. Gallen)	685, ³	501, ⁰	183, ⁴
Burgdorf	904, ⁷	417, ⁰	487, ⁷
Cernier	248, ⁰	78, ³	170, ⁰
La Chaux-de-Fonds	3,808, ⁷	3,144, ¹	664, ⁶
Chur	1,144, ⁷	697, ⁷	447, ⁰
Colombier (Neuchâtel)	182, ⁰	43, ⁷	138, ³
Davos-Platz	1,667, ¹	1,363, ⁵	303, ⁰
Delsberg	779, ⁸	248, ⁸	531, ⁰
Dietikon	212, ⁰	104, ⁹	107, ⁷
Fleurier	286, ⁰	193, ⁰	93, ⁰
Frauenfeld	1,481, ³	388, ⁰	1,092, ⁷
Freiburg	2,758, ⁸	1,369, ³	1,389, ³
Genf	29,002, ⁴	25,009, ⁵	3,992, ⁰
Glarus	885, ⁹	136, ⁷	749, ²
Grindelwald	46, ²	25, ²	21, ⁰
Herisau	893, ⁶	522, ⁵	371, ¹
Horgen	301, ⁴	189, ⁶	111, ⁸
Interlaken	1,046, ⁶	500, ¹	546, ⁵
Kreuzlingen	502, ⁷	216, ⁶	286, ¹
Langenthal	773, ³	294, ¹	479, ²
Lausanne	12,692, ²	9,373, ⁸	3,318, ⁴
Liestal	1,011, ⁷	377, ²	634, ⁵
Le Locle	878, ³	689, ⁴	188, ⁰
Lugano	2,519, ⁸	2,042, ⁶	477, ²
Luzern	8,891, ¹	6,239, ³	2,651, ⁸
Meilen	145, ⁵	68, ²	77, ³
Meiringen	155, ³	30, ⁵	124, ⁸
Montreux	3,602, ⁴	3,096, ⁰	506, ⁴
Morges	901, ⁰	494, ²	406, ⁸

* Unter Abzug der für das Telegraphennetz und für Privatleitungen verwendeten Adern.

Netze, die Umschaltstationen inbegriffen.	Gesamtdrahtlänge der oberirdischen und der unterirdischen Leitungen. (Tabelle I.)	Gesamtdadrn- länge der unterirdischen Leitungen. (Tabelle III.) *	Gesamtdraht- länge der oberirdischen Leitungen.
	km.	km.	km.
Neuenburg	4,576,5	3,226,2	1,350,3
Olten	967,9	281,5	686,4
Payerne	501,1	217,3	283,8
Pruntrut	835,3	285,4	549,9
Ragaz	882,5	187,0	695,5
Rapperswil (St. Gallen)	549,6	192,2	357,4
Reinach (Aargau) . . .	817,7	567,8	249,9
Romanshorn	352,1	221,4	130,7
Rorschach	1,190,0	826,6	363,4
St. Gallen	8,481,8	6,366,4	2,115,4
St. Immer	849,6	294,8	554,8
St. Moritz-Dorf	1,250,5	666,1	584,4
Schaffhausen	3,279,2	2,235,3	1,043,9
Schuls	284,6	211,9	72,7
Schwyz	349,4	185,4	164,0
Sitten	638,3	214,7	423,6
Solothurn	3,373,3	1,951,8	1,421,5
Stäfa	112,7	61,8	50,9
Thalwil	435,6	284,3	151,3
Thun	1,684,2	955,2	729,0
Uster	497,5	90,6	406,9
Vevey	3,150,9	2,491,6	659,3
Wädenswil	205,5	98,6	106,9
Wetzikon (Zürich) . . .	546,9	393,9	153,0
Wichtrach	266,9	21,5	245,4
Wil (St. Gallen)	706,2	346,8	359,4
Winterthur	4,392,5	3,052,7	1,339,8
Wohlen (Aargau)	364,4	230,3	134,1
Yverdon	1,138,8	380,0	758,8
Zofingen	553,9	213,4	340,5
Zürich	45,423,8	38,663,8	6,759,8

* Unter Abzug der für das Telegraphennetz und für Privatleitungen verwendeten Adern.

Tabelle V.

Netze, die Umschaltstationen inbegriffen.	Total der Abonnenten ¹⁾ .	Davon sind angeschlossen			
		durch ganz oder teilweise unterirdische Leitungen		durch rein oberirdische Leitungen	
		an die Zentralstation.	an die Um- schaltstationen.	an die Zentralstation.	an die Um- schaltstationen.
Aarau	487	198	17	208	64
Altdorf	76	33	—	37	6
Baden	315	151	—	123	41
Basel	4288	3760	—	319	209
Bern	2990	2654	17	22	297
Biel	778	720	—	—	58
Bissone	22	13	—	9	—
Brugg	155	65	—	64	26
Buchs (St. Gallen)	91	58	—	22	11
Burgdorf	237	123	—	73	41
Cernier	67	45	—	—	22
La Chaux-de-Fonds	1128	1098	—	—	30
Chur	284	284	—	—	—
Colombier (Neuchâtel)	77	38	—	39	—
Davos-Platz	319	249	—	67	3
Delsberg	140	63	—	64	13
Dietikon	46	39	—	7	—
Fleurier	90	65	—	25	—
Frauenfeld	291	89	—	139	63
Freiburg	509	294	—	136	79

¹⁾ Die unabhängigen Abonnemente sind nicht inbegriffen.

Netze, die Umschaltstationen inbegriffen.	Total der Abonnenten ¹⁾ .	Davon sind angeschlossen			
		durch ganz oder teilweise unterirdische Leitungen		durch rein oberirdische Leitungen	
		an die Zentralstation.	an die Um- schaltstationen.	an die Zentralstation.	an die Um- schaltstationen.
Genf	5182	4899	74	—	209
Grindelwald	31	31	—	—	—
Herisau	250	157	—	83	10
Horgen	110	83	—	27	—
Interlaken	328	171	—	157	—
Kreuzlingen	139	77	—	52	10
Langenthal	211	150	—	—	61
Lausanne	2103	2065	—	—	38
Liestal	144	112	—	25	7
Le Locle	269	238	—	20	11
Lugano	428	361	—	67	—
Luzern	1340	1236	12	54	38
Meilen	61	41	—	20	—
Meiringen	44	41	—	—	3
Montreux	581	549	—	9	23
Neuenburg	913	789	—	—	124
Olten	171	102	—	57	12
Payerne	103	94	—	—	9
Pruntrut	186	87	—	66	33
Ragaz	133	77	—	7	49
Rapperswil (St. Gallen)	107	73	—	34	—
Reinach (Aargau)	125	95	—	18	12

¹⁾ Die unabhängigen Abonnemente sind nicht inbegriffen.

Netze, die Umschaltstationen inbegriffen.	Total der Abonnenten ¹⁾ .	Davon sind angeschlossen			
		durch ganz oder teilweise unterirdische Leitungen		durch rein oberirdische Leitungen	
		an die Zentralstation.	an die Um- schaltstationen.	an die Zentralstation.	an die Um- schaltstationen.
Romanshorn	108	88	—	4	16
Rorschach	267	232	—	35	—
St. Gallen	1942	1657	16	89	180
St. Moritz-Dorf	255	79	—	107	69
Schaffhausen	610	342	16	224	28
Schuls	48	24	—	24	—
Schwyz	62	10	—	52	—
Solothurn	462	271	—	152	39
Stäfa	43	28	—	15	—
Thun	347	194	—	110	43
Uster	126	56	—	66	4
Vevey	541	435	—	78	28
Wädenswil	101	31	—	70	—
Wetzikon (Zürich)	95	62	—	33	—
Wichtrach	70	25	—	—	45
Winterthur	817	569	—	186	62
Wohlen (Aargau)	88	65	—	23	—
Yverdon	213	98	—	88	27
Zürich	6860	6352	—	337	171

¹⁾ Die unabhängigen Abonnemente sind nicht inbegriffen.

Tabelle VI.

Netze I. und II. Klasse (die denselben unterstellten Netze III. Kl. inbegriffen)	Total der Abon- nenten *)	Davon sind angeschlossen		
		durch einfach- drähtige Leitungen	durch doppel- drähtige Leitungen	durch Leitungen mit gemein- schaftlichem, metallischem Rückleiter
Aarau	1,041	682	359	—
Aigle	253	192	34	27
Altdorf	274	82	183	9
Baden	315	300	15	—
Basel (Bâle)	4,472	1,052	3,382	38
Bellinzona	216	199	17	—
Bern	3,263	570	2,693	—
Biel (Bienne)	969	235	734	—
Brig (Brigue)	66	44	22	—
Brugg	226	158	68	—
Bulle	182	157	20	5
Burgdorf (Berthoud)	414	188	226	—
La Chaux-de-Fonds	1,290	154	1,117	19
Chiasso	144	144	—	—
Chur (Coire)	565	491	74	—
Davos	327	76	251	—
Delsberg (Delémont)	240	173	67	—
Frauenfeld	570	483	87	—
Freiburg (Fribourg)	614	283	331	—
Genf (Genève)	5,211	303	4,685	223
Glarus (Glaris)	424	368	48	8
Herisau	410	226	184	—
Interlaken	513	347	166	—
Langenthal	326	194	132	—
Langnau (Bern)	218	216	2	—
Lausanne	2,327	738	1,561	28
Liestal	278	146	132	—
Locarno	130	130	—	—
Le Locle	291	79	212	—
Übertrag	25,569	8,410	16,802	357

*) Die unabhängigen Abonnemente sind nicht inbegriffen.

Netze I. und II. Klasse (die denselben unterstellten Netze III. Kl. inbegriffen)	Total der Abon- nenten *)	Davon sind angeschlossen		
		durch einfach- drähtige Leitungen	durch doppel- drähtige Leitungen	durch Leitungen mit gemein- schaftlichem, metallischem Rückleiter
Übertrag	25,569	8,410	16,802	357
Lugano	489	40	449	—
Luzern (Lucerne)	2,037	1,068	969	—
Martigny	115	113	2	—
Montreux	632	235	388	9
Morges	373	371	2	—
Neuenburg (Neuchâtel) . .	1,244	255	989	—
Nyon	233	233	—	—
Olten	189	182	7	—
Payerne	278	163	110	5
Pruntrut (Porrentruy) . .	212	132	80	—
Ragaz	338	184	154	—
Rapperswil (St. Gallen)	799	655	144	—
Romanshorn	346	179	167	—
Rorschach	738	625	113	—
St. Gallen (St-Gall) . . .	2,227	747	1,480	—
St. Immer (St-Imier) . . .	244	218	26	—
St. Moritz-Dorf	333	228	105	—
Schaffhausen (Schaffhouse)	821	567	252	2
Sitten (Sion)	174	62	76	36
Solothurn (Soleure) . . .	669	503	166	—
Thun (Thoune)	737	255	482	—
Uster	458	301	157	—
Vallorbe	230	93	137	—
Vevey	568	36	532	—
Wil (St. Gallen)	640	639	1	—
Winterthur	1,166	581	585	—
Yverdon	332	166	164	2
Zofingen	251	248	3	—
Zug	343	319	24	—
Zürich	7,420	2,746	4,674	—
Total	50,205	20,554	29,240	411

*) Die unabhängigen Abonemente sind nicht inbegriffen.

5. Starkstromkontrolle.

Im Berichtsjahr hat sich die Zahl der eingereichten Starkstromvorlagen — im Vergleich zum Vorjahr — nicht wesentlich geändert. Es wurden eingereicht:

Allgemeine Vorlagen für Starkstromanlagen.

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

Im Jahre	1902	.	.	.	.	.	.	.	202 Vorlagen.
"	"	1903	.	.	.	.	.	.	271 "
"	"	1904	.	.	.	.	.	.	635 "
"	"	1905	.	.	.	.	.	.	596 "

Die 596 Vorlagen des Berichtsjahres bestehen aus:

146 Vorlagen für neue Hochspannungsleitungen.

301 " " " Niederspannungsnetze.

149 " " " Erweiterungen u. Umbauten bestehender Anlagen.

Spezielle Vorlagen für Kreuzungen und Parallelführungen mit Eisenbahnen.

(Von der technischen Abteilung des Eisenbahndepartements übermittelt.)

Im Jahre	1902	.	.	.	.	.	.	.	147 Vorlagen.
"	"	1903	.	.	.	.	.	.	230 "
"	"	1904	.	.	.	.	.	.	267 "
"	"	1905	.	.	.	.	.	.	307 "

Vorlagen für elektrische Bahnen.

(Direkt eingereicht.)

Im Jahre	1902	.	.	.	.	.	.	.	11 Vorlagen.
"	"	1903	.	.	.	.	.	.	15 "
"	"	1904	.	.	.	.	.	.	14 "
"	"	1905	.	.	.	.	.	.	23 "

Inspektionen.

Durch die Starkstromkontrolle wurden inspiziert:

Im Jahre	1902	.	.	.	.	144 Starkstromanlagen.
"	"	1903	.	.	.	132 "
"	"	1904	.	.	.	63 "
"	"	1905	.	.	.	154 "

brauch: 102,738 galvanische Elemente für den Betrieb der Mikrophone und 2972 solcher für den Betrieb von Separatglocken.

Ende 1905 waren in Telephon-Zentral- und -Umschaltstationen 1275 Umschaltapparate verschiedener Kapazität in Betrieb (Vermehrung gegenüber 1904: 38). In den Zentral- und Umschaltstationen standen in Verwendung: 2776 galvanische Elemente und 70 Akkumulatorenzellen für den Betrieb der Mikrophone, 968 galvanische Elemente für den Betrieb von Transformatoren mit Relais, 1085 galvanische Elemente für den Betrieb von 53 Polwechslern und 2397 galvanische Elemente für den Betrieb von Glocken und sichtbaren Signalen und zu Versuchszwecken. Ausser den bereits genannten Polwechslern sind in Zentral- und Umschaltstationen für die Lieferung des Aufrufstromes im Gebrauch: 917 Generatoren für Handbetrieb, 6 Generatoren für Motorbetrieb, 18 Transformatoren und 6 Dynamomaschinen. 7 Dynamos sind verwendet zum Laden der Akkumulatoren; 9 Elektro-, 1 Gas- und 4 Wassermotoren dienen zum Antrieb von Generatoren und Dynamos.

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

	Im Jahr	
	1905	1904
Morseapparate	139	143
Klopfer	2	7
Hughesapparate	21	21
Relais	26	21
Telephonstationen	5244	4650
Umschaltapparate für Zentral- und Umschaltstationen	136	152
Zusatzglocken (Wecker)	2930	2701

Als im Berichtsjahr eingeführte Neuerungen sind in diesem Abschnitt zu erwähnen:

Die Einrichtung für den Baudot-Dreifachbetrieb auf der Telegraphenleitung Bern-Paris;

die Einrichtung für den Hughes-Duplex-Betrieb auf der Telegraphenleitung Zürich-Frankfurt a./M.;

die Verwendung der Telefonschleifen Genf-Montreux und Bellinzona-Faido für den gleichzeitigen Telegraphenbetrieb nach System Cailho;

die Bildung einer weitem Telephonverbindung Zürich-Luzern durch Anwendung der Duplexschaltung;

die zeitweise Benützung der Telephon-Fernleitungen Basel-Strassburg, Strassburg-Frankfurt a./M. und Frankfurt a./M.-Berlin für gleichzeitiges Telegraphieren zwischen Basel und Berlin.

7. Bureaux.

Im Jahr 1905 wurden neu eröffnet:

- 1 Staatstelegraphenbureau,
- 2 Privattelegraphenbureaux,
- 17 Gemeindetelephonstationen mit Telegraphendienst,
- 1 Aufgabetelegraphenbureau,
- 14 Telephonzentralstationen III. Klasse,
- 5 Telephonumschaltstationen.

Aufgehoben wurden:

- 2 Privattelegraphenbureaux,
- 8 Gemeindetelephonstationen mit Telegraphendienst,
- 3 Telephonumschaltstationen.

Umgewandelt wurden:

- 2 Telegraphenbureaux in Gemeindetelephonstationen,
- 2 Bahn- in Staatstelegraphenbureaux,
- 1 Privat- in ein Staatstelegraphenbureau,
- 2 Aufgabe- in Bahn-telegraphenbureaux,
- 1 Telephonumschaltstation in eine Zentralstation III. Klasse.

Im Vergleich zum Vorjahre ergeben sich folgende Bureauzahlen:

Telegraph	Bestand Ende 1904	Ver- mehrung	Ver- minderung	Bestand Ende 1905
Bureaux I. Klasse .	17	—	—	17
„ II. „ .	45	—	—	45
„ III. „ .	1152	5	4	1153
Eisenbahnbureaux .	64	2	2	64
Gemeindetelephon- stationen mit Tele- graphendienst . .	892	19	8	903
Total der Telegraphen- bureaux	2170	26	14	2182
Aufgabebureaux . .	80	1	2	79
	2250	27	16	2261

Telephon	Bestand Ende 1904	Ver- mehrung	Ver- minderung	Bestand Ende 1905
Zentralstationen I. Klasse .	15	—	—	15
„ II. „ .	44	—	—	44
„ III. „ .	292	15	—	307
Umschaltstationen . . .	326	5	4	327
	677	20	4	693

Nach ihrer Dienstdauer verteilen sich die Telegraphenbureaux, Telephonzentralen und Umschaltstationen, wie folgt:

	Telegraph	Telephon
Mit ununterbrochenem Dienst	5	22
Mit verlängertem Tagdienst	12	—
Mit vollem Tagdienst	179	218
Mit beschränktem Tagdienst	2065	453
	2261	693

Der ununterbrochene Dienst wurde 1905 in den Telephonzentralen Davos-Platz und Thun eingeführt.

8. Personal.

Im Laufe des Berichtsjahres sind im Personalbestand der Telegraphenverwaltung folgende Mutationen eingetreten:

	Freiwillige Rücktritte	Ab- berufungen	Todes- fälle
Zentralverwaltung	—	—	3
Telegraphenbureaux I. und II. Klasse	1	1	5
Telegraphenbureaux III. Kl.	23	—	11
Gemeindetelephonstationen .	68	—	18
Telephonnetze I. u. II. Klasse	46	—	3
Bedienstete	3	—	1
	141	1	41

Es stand im Dienste der Verwaltung:

	Ende 1904	Ende 1905	
an definitivem Personal . .	3601	3671	+ 70
an provisorischem Personal .	332	366	+ 34
Total	3933	4037	+ 104

Dieses Personal setzt sich folgendermassen zusammen:

Zentralverwaltung.

Beamte	81
Bureaudiener	2
Total	83

(Ende 1904: 84 = Verminderung 1.)

Kreisverwaltungen.

1. Telegraph.

a. Kreisinspektionen.

Inspektoren und Adjunkte	13
------------------------------------	----

(Ende 1904 ebenfalls 13.)

b. Bureaux I. und II. Klasse.

Bureauchefs	60
Dienstchefs	22
Telegraphisten { männlich	335
{ weiblich	37
Depeschenträger	153
Total	607

(Ende 1904: 586 = Vermehrung 21.)

c. Bureaux III. Klasse.

Bedient durch:

Telegraphisten mit Postdienst { männlich	540
{ weiblich	255
" ohne " { männlich	126
{ weiblich	227
Eisenbahnbeamte	64
Total	1212

(Ende 1904: 1211 = Vermehrung 1.)

Von den Inhabern der Bureaux III. Klasse amtierten 280 Telegraphisten mit Postdienst und 193 Telegraphisten ohne Postdienst gleichzeitig als Telephonisten von Zentralstationen III. Klasse und Umschaltstationen.

d. Gemeindetelephonstationen.

(Mit Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Telephonisten mit Postdienst	{	männlich	164
		weiblich	58
„ ohne „	{	männlich	533
		weiblich	148
Total			903

(Ende 1904: 892 = Vermehrung 11.)

e. Aufgabebureaux.

Bedient durch:

Postbeamte	9
Eisenbahnbeamte	69
Total	78

(Ende 1904: 79 = Verminderung 1.)

2. Telephon.*a. Zentralstationen I. und II. Klasse.*

Telephonchefs I. Klasse	14
Telephongehülfen	76
Aufseherinnen	23
Telephonistinnen	497
Bureaudiener	5
Total	615

(Ende 1904: 577 = Vermehrung 38.)

Die Zahl der Telegraphenbeamten, welche gleichzeitig Telephonnetze II. Klasse überwachen, beläuft sich auf 43; dieselben sind in ihrer Eigenschaft als Telegraphenbureauhefs oder Telegraphisten aufgeführt und erscheinen somit nicht unter dem Telephonpersonal, obwohl der Telephondienst sie vorzugsweise in Anspruch nimmt.

b. Zentralstationen III. Klasse.

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Postbeamte	10
Übrige Beamte	2
Total	<u>12</u>

(Ende 1904: 11 = Vermehrung 1.)

c. Umschaltstationen.

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Postbeamte	55
Übrige Beamte	93
Total	<u>148</u>

(Ende 1904 ebenfalls 148.)

Provisorisches Personal.

Die Verwaltung verfügte über folgendes provisorisches Personal:

2 technische Gehülfen bei der Zentralkommission,
25 patentierte männliche Telegraphengehülfen,
6 " weibliche "
80 unpatentierte weibliche Telegraphengehülfen,
1 unpatentierten männlichen Telegraphengehülfen,
29 Telegraphenlehrlinge,
17 Hilfsboten,
199 Reservetelephonistinnen,
7 Telephonlehrtöchter,
<u>366</u> gegenüber 332 im Jahre 1904.

Bussen und Beschwerden.

Die den Beamten und Angestellten im Laufe des Berichtsjahres erteilten Ordnungsbusen haben die Zahl von 685 erreicht, somit gegenüber dem Vorjahre um 209 Fälle zugenommen. Der daherige Gesamtbetrag von Fr. 939. 50, gegenüber Fr. 863. 50 pro 1904, wurde vorschriftsgemäß dem Zentralkomitee des schweizerischen Lebensversicherungsvereins zugestellt.

In Sachen der auf Schluß des letzten Geschäftsjahres als noch pendent erwähnten Anklage wegen einer Telephonheimnisverletzung wurde wegen mangelndem Beweis das Verfahren

von der Anklagebehörde eingestellt. Im Berichtsjahre gelangte die Verwaltung in den Besitz von 3 Beschwerden wegen Amtsgeheimnisverletzung, wovon 2 den Telegraphen- und 1 den Telephondienst betrafen. Das eingeklagte Vergehen konnte jedoch in keinem dieser Fälle nachgewiesen werden.

9. Beziehungen zum Ausland.

Im Berichtsjahre kamen keine neuen Telegraphenverbindungen mit dem Auslande zur Ausführung. Dagegen wurde die Aufnahmefähigkeit des Telegraphendrahtes Bern-Paris durch Erweiterung des bisherigen Apparatsystems (Baudot) ganz wesentlich erhöht. Das nämliche wurde erreicht auf der Telegraphenleitung Zürich-Frankfurt a. M. durch Einführung des Hughes-Duplex-Betriebes und für den Verkehr zwischen Basel und Berlin durch zeitweise Benützung der Telephonfernleitungen Basel-Straßburg, Straßburg-Frankfurt a. M. und Frankfurt a. M.-Berlin für gleichzeitiges Telegraphieren.

Am 21. Dezember ist dem Betriebe übergeben worden die neuerstellte Telegraphenverbindung Frankfurt a. M.-Genua.

An neuen internationalen Telephonverbindungen weist das Jahr 1905 auf:

Bonfol-Ottendorf,	eröffnet den 29. Januar,
Bonfol-Pfetterhausen,	„ „ 1. April,
Pruntrut-Delle,	„ „ 15. Juli.

Die beiden ersteren dienen ausschließlich dem Grenzverkehr.

Mit Inkrafttreten auf den 1. März wurde zwischen der Schweiz und der deutschen Verwaltung eine Vereinbarung getroffen, wonach für Ortschaften, die baulich fast unmittelbar aneinander stoßen oder die zwar durch den Rhein getrennt, aber durch Brücken verbunden sind, die bisherige Gesprächsgebühr von 60 Rp. für das einfache Gespräch auf die Hälfte, 30 Rp., reduziert wurde. Es betrifft dies z. B. die Ortsverbindungen: Basel-St. Ludwig, Kreuzlingen-Konstanz, Großlaufenburg-Kleinlaufenburg, Stein Aargau-Säckingen, Rheinfelden (Schweiz)-Rheinfelden (Baden).

Zwischen den schweizerischen, württembergischen und bayerischen Telegraphenverwaltungen wurden Verhandlungen gepflogen und zum Abschluß gebracht bezüglich der Herstellung einer ausschließlich für den Telephonverkehr bestimmten Kabelverbindung durch den Bodensee zwischen Romanshorn und Friedrichshafen, und zwar auf gemein-

same Rechnung. Es ermöglicht dies einerseits den direkten wechselseitigen Sprechverkehr zwischen den in Frage stehenden Staaten und anderseits die längst als wünschenswert erachtete Einbeziehung des größten Teils dieser Gebiete in den Sprechbereich, was jedoch erst mit Inbetriebnahme der im Bau begriffenen direkten Telefonverbindungen Zürich-München und Zürich-Stuttgart der Fall sein wird.

Im übrigen ging Hand in Hand mit der Erstellung neuer Linien im Innern der einzelnen Staaten und mit der Vervollkommnung der technischen Einrichtungen die stetige Ausdehnung des internationalen Sprechbereiches.

Dem Berichte des internationalen Bureaus der Telegraphenverwaltungen über seine Geschäftsführung im Jahre 1905, welcher zur Verfügung der Bundesversammlung steht, entnehmen wir folgende Angaben:

Die Ausgaben des Bureaus belaufen sich auf Fr. 134,165.92, die Einnahmen auf Fr. 35,802.92, so daß den Verwaltungen ein Ausfall von Fr. 98,363 zu decken bleibt, woran die Schweiz Fr. 1670 beizutragen hat.

Die Zahl der Vertragsstaaten beläuft sich, wie im Vorjahre, auf 46. Die Gesamtheit aller Staaten umfaßt einen Flächenraum von 65,244,747 Quadratkilometern und eine Bevölkerung von 935,032,320 Einwohnern.

Von den Privattelegraphengesellschaften sind 19 dem Vertrage beigetreten, 11 andere sind zwar nicht förmlich beigetreten, halten sich jedoch im allgemeinen an die Bestimmungen des Dienstreglementes und stehen mit dem internationalen Bureau in regelmäßiger Korrespondenz. Eine weitere Gruppe von 6 Gesellschaften verkehrt mit dem internationalen Bureau nur durch Vermittlung einer der erwähnten Gesellschaften.

10. Telegraphischer und telephonischer Verkehr.

Wie in früheren Jahren folgen hiernach:

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

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

Vergleichende Übersicht der Telegrammzahlen pro 1904 und 1905.

Monat.	Beförderte interne Telegramme.		Beförderte und empfangene interna- tionale Telegramme.		Transittelegramme.		Total.	
	1904.	1905.	1904.	1905.	1904.	1905.	1904.	1905.
Januar . . .	85,847	91,123	128,525	138,906	59,427	65,691	273,799	295,720
Februar . . .	86,981	87,912	130,697	128,300	63,832	65,159	281,510	281,371
März . . .	97,250	104,707	140,238	150,361	71,441	80,624	308,929	335,642
April . . .	109,172	113,246	143,747	155,705	69,547	75,986	322,466	344,937
Mai . . .	120,804	127,655	144,804	169,121	60,053	72,817	325,661	369,543
Juni . . .	129,266	134,485	155,613	165,478	57,364	66,535	342,243	366,498
Juli . . .	173,970	185,337	207,178	234,962	53,970	70,088	435,118	490,387
August . . .	217,621	224,091	267,259	290,451	61,165	69,787	546,045	584,329
September . .	159,825	164,698	198,361	223,341	63,071	72,095	421,257	460,134
Oktober . . .	129,671	136,396	169,587	184,629	70,654	76,747	369,912	397,772
November . .	101,519	104,460	144,864	164,203	64,848	70,775	311,231	339,438
Dezember . .	96,648	102,044	145,888	154,328	65,137	68,633	307,673	325,005
Total	1,508,574	1,576,154	1,976,761	2,159,785	760,509	854,937	4,245,844	4,590,876
Vermehrung .		67,580		183,024		94,428		345,032
Verminderung		—		—		—		—
		4,4797 0/0		9,25878 0/0		12,4164 0/0		8,1263 0/0

Tabelle VIII.

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

Länder.	Ausgang.		Eingang.		Total der ausgewechselten Telegramme.	
	1904.	1905.	1904.	1905.	1904.	1905.
Europa.						
Deutschland	331,381	353,180	326,340	350,264	657,721	703,444
Frankreich	253,279	283,793	265,922	292,038	519,201	575,831
Italien	124,057	127,222	116,234	126,061	240,291	253,283
Österreich	75,732	80,406	76,056	82,960	151,788	163,366
Großbritannien	63,822	70,683	79,720	88,110	143,542	158,793
Rußland	26,065	35,528	28,283	40,757	54,348	76,285
Belgien	22,372	25,915	25,641	25,590	48,013	51,505
Niederlande	12,250	12,846	12,848	12,591	25,098	25,437
Spanien	9,089	10,509	8,740	9,394	17,829	19,993
Rumänien, Serbien, Bosnien, Herzego- wina, Montenegro	5,973	6,937	6,735	7,364	12,758	14,301
Schweden	2,170	2,266	2,417	2,537	4,587	4,803
Europäische Türkei	1,751	1,869	1,895	2,038	3,646	3,907
Dänemark	1,394	1,604	1,272	1,715	2,666	3,319
Portugal	1,506	1,523	1,515	1,727	3,021	3,250
Bulgarien	1,321	1,313	1,249	1,468	2,570	2,781
Norwegen	859	974	1,193	1,212	2,052	2,186
Griechenland	835	1,022	895	1,057	1,730	2,079
Luxemburg	777	766	575	763	1,352	1,529
Gibraltar und Malta	421	414	328	295	749	709
Amerika.						
Nordamerika	20,731	22,714	25,153	27,769	45,884	50,483
Südamerika	765	1,025	1,158	1,351	1,923	2,376
Zentralamerika	128	215	175	196	303	411
Asien.						
Britisch Indien	3,365	3,711	3,891	4,253	7,256	7,964
China	1,327	1,388	1,850	2,048	3,177	3,481
Asiatische Türkei	1,269	1,519	1,183	1,569	2,452	3,088
Japan	1,114	1,184	1,560	1,643	2,674	2,827
Philippinen	151	158	269	260	420	418
Niederl. Indien	103	110	118	103	221	213
Übrige Länder	956	1,206	1,008	1,342	1,964	2,548
Afrika.						
Egypten	3,677	4,204	5,578	5,931	9,255	10,135
Algier und Tunis	2,941	3,187	3,432	4,033	6,373	7,220
Übrige Länder	563	638	911	731	1,474	1,369
Australien.						
Australien, Neukale- donien, Neuseeland und Tasmanien	222	244	201	257	423	501
Total	972,366	1,060,358	1,004,395	1,099,427	1,976,761	2,159,785

	Total der Telegramme im Jahre 1905.	Durch- schnitt per Tag.
Zürich	752,090	2060
Basel	473,118	1296
Genf	395,233	1083
Bern	223,353	612
Luzern	183,953	504
Lausanne	167,440	459
St. Gallen	144,650	396
Winterthur	119,714	328
St. Moritz, Graubünden	74,338	204
Lugano	74,034	203
Interlaken	57,226	157
Montreux	54,581	149
Neuenburg	53,427	146
Vevey	49,399	135
La Chaux-de-Fonds	48,852	134
Chur	44,580	122
Davos-Platz	43,579	119
Biel	37,676	103
Freiburg	36,654	100
Schaffhausen	32,789	90
Baden	29,750	81
Bellinzona	29,152	80
Locarno	28,231	77
Rorschach	26,039	71
Thun	24,569	67
Solothurn	22,448	61
Territet	21,581	59
Aarau	21,549	59
Chiasso	21,171	58
Pontresina	19,722	54

Überdies finden sich:

5 Ortschaften mit	41—50 Telegrammen per Tag,			
15	31—40	"	"	"
34	21—30	"	"	"
60	11—20	"	"	"
897	1—10	"	"	"
1052	weniger als 1 Telegramm per Tag.	"	"	"

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

	Interne.		Internationale.	
	1904.	1905.	1904.	1905.
Staatstelegramme . .	1,17	1,11	0,21	0,20
Börsennachrichten . .	2,90	3,68	8,29	9,48
Handelstelegramme . .	31,00	32,14	48,51	48,77
Privatangelegenheiten .	63,93	62,11	41,92	40,66
Zeitungsnachrichten . .	1,00	0,96	1,07	0,89
	100,00	100,00	100,00	100,00

Die in dieser Auscheidung nicht inbegriffenen Diensttelegramme erreichen die Zahl von 177,724, wovon 57,77 % auf den Post- und 42,23 % auf den Telegraphendienst fallen.

Die Klassifikation der Telegramme nach den eventuellen Angaben ergibt folgendes Prozentverhältnis:

	Interne.		Internationale.	
	1904.	1905.	1904.	1905.
Ohne besondere Angaben .	80,67	80,44	93,32	93,11
Mit bezahlter Antwort . .	8,49	8,85	3,34	3,42
Bezahlte Antworten . .	7,57	7,54	2,63	2,78
Mit „Expressen bezahlt“ .	1,69	1,62	0,09	0,08
Mit „Expressen“	0,47	0,46	0,05	0,04
Rekommandierte	0,01	—	—	—
Kollationierte	—	—	0,03	0,02
Chiffrierte	—	—	0,04	0,04
Mit Empfangsanzeige . .	0,04	0,05	0,02	0,03
Nachzusendende	0,33	0,38	0,10	0,13
Mit mehreren Adressen .	0,37	0,33	0,32	0,33
Per Post zu bestellende .	0,08	0,05	0,03	0,04
Offene Zustellung . . .	0,01	0,01	—	—
Während der Nachtzeit zu bestellende	0,09	0,10	—	—
Mit mehreren Angaben . .	0,18	0,17	0,03	0,03
	100,00	100,00	100,00	100,00

Die Klassifikation nach der Wortzahl ergibt folgendes Prozentverhältnis:

Wortzahl.	Interne.		Internationale.	
	1904.	1905.	1904.	1905.
3	0,12	0,10	1,63	2,24
4	0,95	0,87	2,93	3,38
5	1,42	1,32	5,14	5,91
6	4,28	4,18	6,08	6,54
7	5,30	5,14	7,34	7,17
8	9,63	9,88	7,43	7,43
9	8,50	8,48	8,81	8,47
10	12,71	12,87	10,51	10,30
11	7,28	7,29	8,17	8,17
12	8,38	8,41	6,57	6,80
13	5,70	5,62	5,45	5,33
14	6,24	6,24	4,77	4,58
15	4,24	4,26	3,90	3,69
16	4,67	4,78	3,26	3,23
17	3,07	3,07	2,76	2,57
18	3,16	3,29	2,43	2,26
19	2,11	2,08	1,90	1,90
20	2,16	2,21	1,82	1,64
21—30	7,43	7,27	6,45	6,52
über 30	2,65	2,64	2,65	2,47
	100,00	100,00	100,00	100,00
Durchschnittswortzahl	13,42	13,46	12,48	12,26

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

Interne abgehende Telegramme . .	1,576,154	
„ ankommende Telegramme . .	1,583,778	
		3,159,932
Internationale abgehende Telegramme	1,060,358	
„ ankommende Telegramme	1,099,427	
		2,159,785
Übertrag		5,319,717

	Übertrag	5,319,717
Amtliche abgehende Telegramme .	177,724	
„ ankommende Telegramme .	162,085	
		339,809
		5,659,526
Interne übertelegraphierte		5,010,856
Internationale Transitlegramme (Auswechslungs- verkehr)		4,902,616
Total der Telegramme		15,572,998

				Anzahl der	Durchschnitt per Beamten und per Tag.	
				Bureaux. Telegramme. Arbeitstage.		
Bureaux	I. Klasse		17	10,586,366	112,844	93,8
"	II.	"	45	1,502,720	31,865	47,1
"	III.	"	2120	3,483,912	767,960	4,5
			2182	15,572,998	912,669	17,0

Der Durchschnitt per Arbeitstag ist somit gegenüber dem Vorjahre auf den Bureaux I. Klasse um 4,9, auf den Bureaux II. Klasse um 2,4 und auf den Bureaux III. Klasse um 0,3 gestiegen.

Die der Verwaltung wegen Verlust, Verspätung oder Verstümmelung von Telegrammen zugegangenen Reklamationen erreichen die Zahl von 2480, wovon 803 durch die Zentralverwaltung und 1677 durch die Kreisinspektionen erledigt wurden.

Davon fallen auf den internen Verkehr 419, von denen 280 zu Taxrückerstattungen und Disziplinarverfügungen Anlaß gaben, während 137 als unbegründet abgelehnt wurden. Zwei Fälle blieben auf Jahresende noch unerledigt. Die Summe der Rückerstattungen im internen Verkehr beläuft sich in 197 Fällen zusammen auf Fr. 163. 60.

Auf den internationalen Verkehr fallen 1911 Reklamationen, wovon sich 1672 als begründet erwiesen, während 179 abgelehnt wurden. 60 Fälle blieben auf Ende des Jahres unerledigt.

Im Transitverkehr betrug die Zahl der Reklamationen 150, wovon 132 anerkannt und 3 abgelehnt wurden, während 15 auf Jahresende unerledigt blieben.

In 1640 den internationalen und den Transitverkehr betreffenden Fällen fanden Taxrückerstattungen für Telegramme im Betrage von Fr. 32,946. 90 statt, an welchen sich die Schweiz mit Fr. 31,127. 60 zu beteiligen hatte. Diese hohe Anteilsumme der Schweiz erklärt sich daraus, daß in derselben 1200 Fälle von Taxrückerstattungen für Berichtigungstelegramme (taxierte Diensttelegramme, hauptsächlich Korrespondenzen in vereinbarter Sprache betreffend) inbegriffen sind, mit einer Gesamtsumme von Fr. 30,517. 90. 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. Das Total der auf die Schweiz entfallenden andern Taxrückerstattungen beträgt somit bloß Fr. 609. 70.

Reklamationen betreffend den internationalen Telephonverkehr sind im Berichtsjahre 8 eingelaufen, wovon 1 anerkannt und 7 als unbegründet abgelehnt wurden.

Die Vermehrung pro 1905 von 541 Reklamationen betreffend Telegramme ist zum Teil dem vermehrten Verkehr und zum Teil dem Umstande zuzuschreiben, daß, gemäß den neuen Bestimmungen des internationalen Reglements, nunmehr auch für nicht kollationierte, verstümmelte Telegramme die Taxrückerstattung bewilligt wird.

Bei 884 erledigten und als begründet befundenen Reklamationen (nicht inbegriffen die 1200 Taxrückerstattungsbegehren für Berichtigungstelegramme, meistens Telegramme in vereinbarter Sprache betreffend) und einer Gesamttelegrammzahl von 4,590,844 entfällt somit 1 begründete Reklamation auf durchschnittlich 5193 Telegramme, gegenüber 5450 im Vorjahre.

Der telephonische Verkehr erzeugt im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

	1904	1905	Ver- mehrung	Ver- minderung
Lokalgespräche . .	27,249,559	29,914,161	2,664,602	—
Interurbane Gespräche:				
I. 1—50 km. . .	4,602,970	4,992,519	389,549	—
II. über 50—100 km.	946,776	1,071,758	124,982	—
III. über 100 km. .	241,018	274,918	33,900	—
	5,790,764	6,339,195	548,431	—

	1904	1905	Ver- mehrung	Ver- minderung
Internationale Gespräche:				
Ausgang	90,940	115,285	24,345	—
Eingang	103,494	125,413	21,919	—
	194,434	240,698	46,264	—
Phonogramme . .	3,899	4,099	200	—
Vermittelte Telegramme	271,863	305,262	33,399	—
Total aller Vermittlungen	33,510,519	36,803,415	3,292,896	—

Die Vermehrung beträgt bei den Lokalgesprächen 9,78 %, bei den interurbanen Gesprächen 9,47 % und bei den internationalen Gesprächen 23,79 %.

Bei den Phonogrammen zeigt sich eine Vermehrung von 5,13 % und bei den Telegrammvermittlungen eine Vermehrung von 12,29 %.

Von den interurbanen Gesprächen fallen 78,76 % in die erste, 16,91 % in die zweite und 4,33 % in die dritte Zone.

Gegenüber dem Vorjahre haben die Gespräche in der ersten Zone um 8,46 %, in der zweiten um 13,20 % und in der dritten um 14,07 % zugenommen.

Der in obigen Zahlen inbegriffene Gesprächsverkehr der ausschließlich für den öffentlichen Dienst errichteten 162 Sprechstationen betrug im Jahre 1905:

Lokalgespräche	328,115
Interurbane Gespräche .	208,049
Total	536,164

Die durchschnittliche Zahl der Lokalgespräche, nach der Gesamtzahl der mit einer Zentralstation verbundenen 50,205 Abonnenten berechnet (die 128 unabhängigen Abonnenten fallen nicht in Betracht), beträgt 595,84 gegenüber 577,63 im Vorjahre, diejenige der interurbanen abgehenden Gespräche (inklusive die internationalen) 128,56 gegenüber 124,67 im Jahre 1904. Die durchschnittliche Gesprächszahl überhaupt (lokale, interurbane und internationale) stellt sich per Abonnent auf 724,4 (1904 = 702,8).

Im Verkehr mit dem Auslande ergaben sich in den Jahren 1904 und 1905 folgende Gesprächszahlen:

Nach und von	Ausgang		Eingang		Total Ausgang und Eingang	
	1904	1905	1904	1905	1904	1905
Deutschland . .	51,438	64,755	48,989	61,257	100,427	126,012
Frankreich . .	26,144	31,568	42,180	47,179	68,324	78,747
Italien	10,094	14,810	8,542	12,505	18,636	27,315
Österreich . .	3,261	4,150	3,782	4,471	7,043	8,621
Luxemburg . .	3	2	1	1	4	3
Total	90,940	115,285	103,494	125,413	194,434	240,698

Die nachfolgende Zusammenstellung zeigt für die wichtigeren Netze die höchste, niedrigste und die durchschnittliche Zahl der von einzelnen Abonnenten während des ganzen Jahres geführten lokalen und interurbanen Gespräche (inklusive die internationalen), sowie den Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche:

Tabelle IX.

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten			Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl	
Bern 31,368	Luzern 0	Zürich 1016	Zürich 18,913
Zürich 27,611	Neuenburg 0	St. Gallen 924	Genf 12,213
Basel 26,827	Lugano 0	Montreux 920	Basel 10,656
Winterthur 22,507	Zürich 2	Basel 912	Bern 6,326
St. Gallen 21,668	St. Moritz (Graub.) 2	Davos-Platz 872	St. Gallen 4,894
Lausanne 16,444	Bellinzona 3	Genf 867	Lausanne 4,873
Luzern 16,109	Chaux-de-Fonds 4	Luzern 863	Luzern 3,151
Montreux 14,567	Genf 6	Lausanne 860	Chaux-de-Fonds 2,434
Genf 13,260	Chur 6	St. Moritz (Graub.) 833	Neuenburg 1,612
Baden 13,170	Nyon 6	Chaux-de-Fonds 792	Montreux 1,460
St. Moritz (Graub.) 11,731	Thun 7	Bern 791	Winterthur 1,457
Neuenburg 11,644	Olten 7	Schaffhausen 745	Biel 1,363
Schaffhausen 10,320	Brig 7	Solothurn 734	Schaffhausen 1,244
Thun 9,574	Winterthur 8	Baden 721	Vevey 986
Interlaken 9,195	Rapperswil (St. Gall.) 8	Interlaken 700	Solothurn 926
Davos-Platz 8,903	Freiburg 9	Vivis 668	Freiburg 867
Solothurn 8,399	Chiasso 9	Winterthur 654	Aarau 858
Chaux-de-Fonds 7,945	Basel 13	Neuenburg 647	Davos-Platz 752
Aarau 7,909	Interlaken 13	Thun 647	Lugano 659

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten			Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl	
Zug 7,452	Bulle 13	Biel 646	Interlaken . . 628
Vevey 7,428	Martigny-Ville . 14	Aarau 643	Baden 622
Freiburg . . . 7,285	Baden 15	Altdorf 632	Thun 613
Lugano 6,492	Sitten 15	Freiburg . . . 629	St. Moritz (Graub.) 561
Olten 6,393	Rorschach . . . 16	Rorschach . . . 613	Zug 465
Zofingen . . . 6,188	Herisau 17	Zug 611	Rorschach . . . 449
Biel 5,888	Yverdon 17	St. Immer . . . 611	Glarus 436
Burgdorf . . . 5,104	Pruntrut 17	Herisau 595	Chur 435
Rorschach . . . 5,084	St. Gallen . . . 20	Langenthal . . 579	Herisau 407
Herisau 4,187	Solothurn 20	Delsberg 578	Locle 392
Langenthal . . 3,981	Lausanne 24	Liestal 575	Frauenfeld . . . 367
Chur 3,947	Liestal 24	Olten 572	Burgdorf 349
St. Immer . . . 3,923	Aigle 24	Wil (St. Gallen) 572	Nyon 347
Wil (St. Gallen) 3,593	Ragaz 28	Nyon 570	Langenthal . . . 335
Frauenfeld . . . 3,479	Bern 29	Chur 563	Yverdon 312
Liestal 3,428	Locle 29	Lugano 562	Morges 280
Glarus 3,374	Frauenfeld . . . 30	Uster 545	Wil (St. Gallen) 273
Altdorf 3,320	Locarno 32	Burgdorf 542	Pruntrut 265
Locle 3,250	Zug 34	Glarus 540	St. Immer 260
Morges 3,204	Biel 38	Yverdon 535	Olten 258

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten			Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl	
Uster 3,149	Uster 40	Locle 533	Liestal 227
Aigle 3,005	Wil (St. Gallen) 41	Pruntrut . . . 527	Delsberg . . . 221
Bellinzona . . 2,757	Montreux . . . 42	Zofingen . . . 524	Brugg 209
Yverdon . . . 2,668	Burgdorf . . . 43	Morges 517	Bulle 204
Pruntrut . . . 2,518	Brugg 43	Ragaz 512	Uster 188
Rapperswil(St. Gall.) 2,383	Davos-Platz . . 46	Bulle 508	Ragaz 187
Brugg 2,314	Langnau (Bern) 47	Aigle 504	Zofingen . . . 170
Delsberg . . . 2,304	Altdorf 52	Brugg 491	Langnau (Bern) 133
Ragaz 2,292	Vallorbe 52	Frauenfeld . . 460	Altdorf 132
Payerne 2,040	Aarau 53	Bellinzona . . 449	Rapperswil(St. Gall.) 128
Nyon 2,010	Payerne 53	Vallorbe 445	Romanshorn . . 124
Locarno 1,900	Delsberg 54	Rapperswil(St. Gall.) 438	Aigle 123
Romanshorn . . 1,664	Glarus 55	Romanshorn . . 419	Payerne 104
Langnau (Bern) 1,563	Vevey 56	Martigny-Ville . 406	Sitten 100
Sitten 1,515	Romanshorn . . 57	Chiasso 405	Locarno 96
Chiasso 1,419	Zofingen 60	Payerne 370	Bellinzona . . . 90
Bulle 1,350	Morges 61	Langnau (Bern) 361	Chiasso 87
Martigny-Ville . 1,341	St. Immer . . . 65	Sitten 353	Vallorbe 77
Vallorbe 1,303	Schaffhausen . . 69	Locarno 299	Martigny-Ville . 60
Brig 678	Langenthal . . . 83	Brig 203	Brig 20

Die Klassifikation sämtlicher Netze nach dem Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche erzeugt:

4 Netze mit über 5000 taxierten Gesprächen per Tag							
3	"	"	2501—5000	"	"	"	"
6	"	"	1001—2500	"	"	"	"
10	"	"	501—1000	"	"	"	"
17	"	"	251— 500	"	"	"	"
43	"	"	101— 250	"	"	"	"
26	"	"	76— 100	"	"	"	"
32	"	"	51— 75	"	"	"	"
76	"	"	26— 50	"	"	"	"
149	"	"	1— 25	"	"	"	"

Eine Gruppierung der Telefonabonnenten nach dem Gesprächsverkehr, wobei nur diejenigen Abonnemente berücksichtigt sind, welche das ganze Jahr hindurch bestanden haben, ergibt folgende Ziffern:

Tabelle X.

Lokalverkehr		Interurbaner Verkehr		Internationaler Verkehr	
Zahl der Gespräche per Jahr	Zahl der Abonnenten	Zahl der Gespräche per Jahr	Zahl der Abonnenten	Zahl der Gespräche per Jahr	Zahl der Abonnenten
0	38	0	1,125	0	36,953
1— 100	4596	1— 50	19,730	1— 25	7,846
101— 200	6574	51— 100	8,141	26— 50	379
201— 300	6099	101— 150	4,966	51— 75	128
301— 400	5153	151— 200	3,148	76— 100	62
401— 500	4243	201— 250	2,175	101— 125	38
501— 600	3396	251— 300	1,485	126— 150	29
601— 700	2721	301— 350	1,039	151— 175	16
701— 800	2209	351— 400	811	176— 200	20
801— 900	1772	401— 450	544	201— 225	18
901—1000	1432	451— 500	421	226— 250	9
1001—1100	1054	501— 550	326	251— 275	7
1101—1200	962	551— 600	256	276— 300	7
1201—1300	783	601— 650	205	301— 325	5
1301—1400	601	651— 700	171	326— 350	3
1401—1500	473	701— 750	121	351— 375	4
1501—1600	410	751— 800	118	376— 400	2
1601—1700	340	801— 850	99	401— 425	4
1701—1800	304	851— 900	66	426— 450	1
1801—1900	269	901— 950	45	451— 475	1
1901—2000	205	951—1000	49	476— 500	1
2001—2500	716	1001—1250	183	501— 625	9
2501—3000	390	1251—1500	80	626— 750	2
3001—3500	242	1501—1750	71	751— 875	1
3501—4000	173	1751—2000	39	876—1000	—
4001—5000	170	2001—2500	56	1001—1250	1
über 5000	224	über 2500	79	über 1250	3

Über den Gesprächsverkehr der einzelnen schweizerischen Telephonnetze im Berichtsjahre gibt die nachstehende Tabelle Aufschluß.

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Aadorf-Elgg . . .	8,497	9,359	11,207	20,566	29,063
Aarau	237,642	75,478	57,649	133,127	370,769
Aarberg	24,544	14,317	15,220	29,537	54,081
Aarburg	13,057	9,897	9,962	19,859	32,916
Acquarossa (10. III. 05.)	1,633	1,239	1,046	2,285	3,918
Adelboden	3,534	6,849	5,236	12,085	15,619
Adliswil	7,467	10,054	11,381	21,435	28,902
Affoltern a/Albis . . .	22,493	17,702	16,432	34,134	56,627
Aigle	28,274	17,120	18,001	35,121	63,395
Airolo	105	1,373	1,293	2,666	2,771
Altdorf	31,660	16,374	14,003	30,377	62,037
Altstätten (St. Gallen)	9,386	14,548	13,415	27,963	37,349
Ambri-Sopra	6,990	2,514	2,219	4,733	11,723
Amriswil	13,472	14,778	13,420	28,198	41,670
Amsteg-Silenen	1,588	2,302	1,762	4,064	5,652
Andeer	2,025	2,364	1,457	3,821	5,846
Andelfingen	9,921	7,898	9,254	17,152	27,073
Andermatt	2,188	3,650	3,027	6,677	8,865
Appenzell	19,588	13,178	10,033	23,211	42,799
Arbon	27,869	27,344	23,537	50,881	78,750
Ardon	222	1,319	1,217	2,536	2,758
Arosa	41,038	9,888	8,188	18,076	59,114
Arth	14,407	13,254	11,221	24,475	38,882
Äschi bei Spiez	437	2,823	1,992	4,815	5,252
Au (St. Gallen)	20,698	22,103	17,291	39,394	60,092
Aubonne	10,940	11,505	11,040	22,545	33,485
Avenches	9,553	7,791	9,889	17,680	27,233
Azmoos	4,236	4,410	4,571	8,981	13,217
Baden	160,877	66,288	56,543	122,831	283,708
Balsthal	16,176	12,042	11,295	23,337	39,513
Balterswil	7,793	7,000	6,604	13,604	21,397
Bäretswil	2,371	4,331	3,518	7,849	10,220
Basel (Bâle)	3,644,171	266,924	265,327	532,251	4,176,422
Bassecourt	4,688	5,716	6,229	11,945	16,633
Bassersdorf (22. II. 05.)	208	2,690	2,561	5,251	5,459
Bätterkinden	7,511	6,884	6,923	13,807	21,318
Bauma	5,978	4,034	5,920	9,954	15,932
Bazenheid	6,303	9,695	7,471	17,166	23,469

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Beatenberg . . .	5,389	5,244	4,321	9,565	14,954
Beckenried . . .	2,303	5,888	4,485	10,373	12,676
Bellinzona . . .	14,854	17,921	17,729	35,650	50,504
Bergün	620	2,234	1,535	3,769	4,389
Bern	2,037,459	326,486	299,253	625,739	2,663,198
Bex	29,411	16,135	12,057	28,192	57,603
Biasca	1,867	5,894	4,798	10,692	12,559
Biel (Bienne) . .	404,600	98,088	103,453	201,541	606,141
Bière	1,623	2,504	3,013	5,517	7,140
Bischofszell . . .	12,809	14,721	13,570	28,291	41,100
Bissone	1,191	3,370	3,268	6,638	7,829
Boltigen	800	2,342	1,860	4,202	5,002
Boudry	3,321	7,354	6,481	13,835	17,156
Bremgarten (Aargau)	14,841	11,299	9,144	20,443	35,284
Brenets, les . . .	4,178	5,278	3,902	9,180	13,358
Brienz	2,516	5,154	4,521	9,675	12,191
Brig (Brigue) . .	2,931	4,383	3,310	7,693	10,624
Brissago	1,755	2,059	1,213	3,272	5,027
Brugg	49,303	26,833	21,664	48,497	97,800
Brunnen	20,307	18,519	17,777	36,296	56,603
Bruzella (15. VIII. 05.)	639	436	298	734	1,373
Bubikon	1,728	2,279	2,562	4,841	6,569
Buchs (St. Gallen)	20,842	16,933	18,663	35,596	56,438
Bülach	11,691	11,891	12,596	24,487	36,178
Bulle	53,905	21,299	17,238	38,537	92,442
Büren a/Aare . .	9,739	10,158	9,384	19,542	29,281
Burgdorf (Berthoud)	89,219	39,269	41,158	80,427	169,646
Bütschwil	4,509	6,796	6,493	13,289	17,798
Cernier	21,544	12,076	14,357	26,433	47,977
Château-d'Oex . .	7,515	5,470	3,343	8,813	16,328
Châtel-St. Denis .	3,826	6,448	6,452	12,900	16,726
Chaux-de-Fonds, la	782,842	110,236	111,015	221,251	1,004,093
Chesières-Villars .	1,312	4,674	4,457	9,131	10,443
Chiasso	15,667	15,893	12,264	28,157	43,824
Chur (Coire) . . .	113,862	46,025	50,193	96,218	210,080
Churwalden . . .	3,527	5,032	4,407	9,439	12,966
Colombier (Neuenb.)	11,453	13,571	14,673	28,244	39,697
Concise	1,535	2,888	2,862	5,750	7,285

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Coppet	2,046	6,947	6,872	13,819	15,865
Cossonay . . .	25,222	14,580	13,872	28,452	53,674
Couvet	5,105	10,529	9,518	20,047	25,152
Cully	4,252	5,849	5,608	11,457	15,709
Dangio-Aquila(9.VI.05.)	463	809	662	1,471	1,934
Davos	260,290	18,007	15,008	33,015	293,305
Degersheim . . .	4,338	7,454	6,836	14,290	18,628
Delsberg (Delémont)	53,361	27,477	19,451	46,928	100,289
Diablerets . . .	1,500	2,178	986	3,164	4,664
Dielsdorf	14,195	9,104	10,358	19,462	33,657
Dießenhofen . . .	3,497	5,769	4,921	10,690	14,187
Dietikon	8,913	9,890	11,607	21,497	30,410
Disentis	1,382	1,193	936	2,129	3,511
Düdingen (Guin) .	3,091	5,025	5,502	10,527	13,618
Dußnang	2,765	4,395	3,359	7,754	10,519
Ebnat-Kappel . .	10,817	7,688	9,989	17,677	28,494
Echallens	17,496	10,089	10,789	20,878	38,374
Egg (Zürich) . . .	2,585	3,041	3,063	6,104	8,689
Eglisau	4,848	3,534	3,187	6,721	11,569
Einsiedeln	18,187	11,528	9,884	21,412	39,599
Elm	218	1,408	1,075	2,483	2,701
Engelberg	12,320	13,328	6,967	20,295	32,615
Engi (Glarus) . . .	2,878	3,918	3,808	7,726	10,604
Entlebuch	6,653	3,994	4,064	8,058	14,711
Erlenbach (Bern) .	9,239	6,979	6,015	12,994	22,233
Ermatingen	5,654	5,701	10,717	16,418	22,072
Erstfeld	23	1,862	1,415	3,277	3,300
Eschenbach (Luzern)	5,236	3,637	4,331	8,168	13,404
Eschenbach (St.G.)	3,391	4,356	4,159	8,515	11,906
Escholz matt . . .	5,192	4,365	3,654	8,019	13,211
Estavayer-le-Lac .	2,290	4,117	3,977	8,094	10,384
Fahrwangen	688	4,350	3,164	7,514	8,202
Faido	4,065	3,142	2,540	5,682	9,747
Fideris	1,514	2,386	1,527	3,913	5,427
Filisur	491	1,450	1,307	2,757	3,248
Finhaut	970	2,825	2,086	4,911	5,881
Fischenthal	3,286	2,366	2,558	4,924	8,210
Flawil	16,908	18,353	15,192	33,545	50,453

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Fleurier	27,596	16,163	16,735	32,898	60,494
Flims	3,541	5,016	2,656	7,672	11,213
Fraubrunnen . . .	14,694	13,752	14,355	28,107	42,801
Frauenfeld	92,111	41,580	34,708	76,288	168,399
Freiburg (Fribourg)	260,373	59,513	66,248	125,761	386,134
Frick	5,605	4,529	7,482	12,011	17,616
Frutigen	5,865	9,907	8,310	18,217	24,082
Gähwil (23. X. 05.)	142	300	239	539	681
Gais	12,066	8,826	10,196	19,022	31,088
Gams (1. III. 05.) .	1,390	3,527	2,364	5,891	7,281
Gelterkinden . . .	8,308	8,413	6,979	15,392	23,700
Genf (Genève) . .	4,351,598	139,890	147,532	287,422	4,639,020
Gersau	346	2,541	2,088	4,629	4,975
Glarus (Glaris) . .	122,592	36,704	34,444	71,148	193,740
Göschenen	263	2,492	1,673	4,165	4,428
Goßau (St. Gallen)	18,792	22,118	19,297	41,415	60,207
Goßau (Zürich) . .	5,197	5,292	5,587	10,879	16,076
Grandson	7,324	8,006	8,182	16,188	23,512
Granges-Marnand .	3,291	3,831	4,205	8,036	11,327
Grenchen (Granges, Sol.)	20,429	20,063	19,305	39,368	59,797
Grindelwald . . .	4,085	9,803	7,825	17,628	21,713
Großwangen	2,318	2,785	2,662	5,447	7,765
Grüsch	1,575	3,200	2,661	5,861	7,436
Hausen a/Albis . .	3,445	4,509	4,877	9,386	12,831
Heiden	17,079	13,126	11,477	24,603	41,682
Herisau	105,044	43,583	44,303	87,886	192,930
Herzogenbuchsee .	17,666	13,788	13,217	27,005	44,671
Hessigkofen	2,813	2,972	2,687	5,659	8,472
Hinwil	6,981	6,447	6,706	13,153	20,134
Hitzkirch	4,255	3,353	2,972	6,325	10,580
Hochdorf	11,641	12,449	9,800	22,249	33,890
Hombrechtikon . .	2,030	4,494	4,596	9,090	11,120
Horgen	35,582	23,132	32,635	55,767	91,349
Huttwil	7,292	7,204	7,327	14,531	21,823
Ilanz	3,813	4,062	3,090	7,152	10,965
Illnau	11,122	6,317	7,745	14,062	25,184
Ins (Anet)	9,812	8,081	7,248	15,329	25,141
Interlaken	170,281	59,310	59,699	119,009	289,290

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Kalchhofen . . .	9,627	9,102	8,728	17,830	27,457
Kandersteg . . .	5,274	5,043	3,910	8,953	14,227
Kerzers (Chiètres)	6,194	5,653	6,209	11,862	18,056
Klingnau . . .	2,790	3,453	3,544	6,997	9,787
Klosters . . .	150	2,752	1,565	4,317	4,467
Kloten . . .	1,657	7,494	8,936	16,430	18,087
Koblenz . . .	1,519	1,778	1,279	3,057	4,576
Koppigen . . .	1,546	2,523	2,397	4,920	6,466
Kreuzlingen	40,151	23,352	24,797	48,149	88,300
Küßnacht (Schwyz)	4,801	5,491	5,329	10,820	15,621
Lachen . . .	2,014	6,245	5,200	11,445	13,459
Langenbruck . .	1,877	2,339	2,804	5,143	7,020
Langenthal . . .	89,226	33,008	31,909	64,917	154,143
Langnau (Bern)	30,942	17,379	16,736	34,115	65,057
Läufelfingen . .	1,508	3,075	2,868	5,943	7,451
Laufen (Laufon)	30,765	12,350	13,390	25,740	56,505
Laufenburg . . .	7,236	6,218	4,653	10,871	18,107
Laupen . . .	29,170	11,274	13,895	25,169	54,339
Lausanne . . .	1,611,902	196,064	173,285	369,349	1,981,251
Lauterbrunnen .	10,971	13,747	9,323	23,070	34,041
Leissigen . . .	1,345	1,746	1,909	3,655	5,000
Lenk . . .	300	1,743	1,545	3,288	3,588
Lenzburg . . .	36,647	22,264	20,371	42,635	79,282
Leuk-Stadt (Loèche-la-ville)	3,553	2,587	1,822	4,409	7,962
Leysin . . .	7,319	9,956	5,454	15,410	22,729
Lichtensteig . .	10,634	14,931	11,437	26,368	37,002
Liestal . . .	54,275	28,524	26,707	55,231	109,506
Linthal . . .	4,398	4,333	3,848	8,181	12,579
Locarno . . .	24,414	10,542	12,937	23,479	47,893
Loele, le . . .	113,577	29,735	34,580	64,315	177,892
Lömmenswil . .	2,060	3,755	3,299	7,054	9,114
Lucens . . .	838	3,295	2,536	5,831	6,669
Lugano . . .	206,437	34,206	28,202	62,408	268,845
Lungern . . .	1,229	1,649	1,311	2,960	4,189
Luzern (Lucerne)	981,183	174,832	190,343	365,175	1,346,358
Lyß . . .	10,296	9,951	10,568	20,519	30,815
Magadino . . .	1,511	1,302	1,322	2,624	4,135
Maglio di Colla (7.VII.05.)	979	590	577	1,167	2,146

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Malleray . . .	1,352	5,240	4,007	9,247	10,599
Männedorf . . .	8,171	9,619	9,418	19,037	27,208
Mariastein . . .	3,021	4,025	2,684	6,709	9,730
Marthalen . . .	5,901	4,742	4,797	9,539	15,440
Martigny . . .	11,696	10,253	10,114	20,367	32,063
Meggen . . .	3,786	4,844	3,989	8,833	12,619
Meilen . . .	13,956	13,394	14,603	27,997	41,953
Meiringen . . .	13,593	9,174	6,245	15,419	29,012
Mendrisio . . .	6,793	6,408	8,387	14,795	21,588
Merligen . . .	2,827	5,897	4,652	10,549	13,376
Mézières . . .	3,090	3,625	4,706	8,331	11,421
Monthey . . .	6,393	6,990	6,127	13,117	19,510
Montreux . . .	443,975	90,696	77,563	168,259	612,234
Morges . . .	66,820	35,534	43,070	78,604	145,424
Moudon . . .	10,735	10,566	12,896	23,462	34,197
Mühlehorn . . .	3,229	2,843	2,678	5,521	8,750
Müllheim-Wigoltingen.	10,537	7,957	8,327	16,284	26,821
Münsingen . . .	6,142	6,470	6,612	13,082	19,224
Münster (Moutier)	10,291	12,202	11,284	23,486	33,777
Muotathal . . .	1,444	1,432	1,274	2,706	4,150
Murgenthal . . .	6,318	6,036	6,404	12,440	18,758
Muri (Aargau) . .	13,173	9,500	8,624	18,124	31,297
Murten (Morat) . .	20,707	16,266	13,798	30,064	50,771
Näfels-Mollis . .	724	4,065	3,033	7,098	7,822
Nebikon . . .	3,413	4,713	6,055	10,768	14,181
Necker . . .	3,646	5,096	4,913	10,009	13,655
Neßlau . . .	6,749	4,811	4,459	9,270	16,019
Neuenburg (Neuchâtel)	499,363	91,402	89,857	181,259	680,622
Neuendorf . . .	3,944	3,144	5,163	8,307	12,251
Neuenkirch . . .	6,089	4,462	4,448	8,910	14,999
Neuenstadt (Neuveville)	5,356	8,560	9,294	17,854	23,210
Niederbipp . . .	1,817	2,898	2,374	5,272	7,089
Niederurnen . . .	1,977	5,769	5,307	11,076	13,053
Noiraigue . . .	1,274	4,538	3,950	8,488	9,762
Nyon . . .	92,738	33,834	36,654	70,488	163,226
Oberendingen . . .	1,272	2,101	2,035	4,136	5,408
Oberriet . . .	7,248	6,032	5,744	11,776	19,024
Olten . . .	64,646	33,204	36,663	69,867	134,513

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Orbe	20,026	14,259	9,426	23,685	43,711
Oron	2,792	4,416	4,283	8,699	11,491
Payerne	20,480	17,647	16,098	33,745	54,225
Pfäffikon (Zürich)	16,326	13,506	14,574	28,080	44,406
Pfaffnau	840	1,760	1,298	3,058	3,898
Pfungen	4,549	6,647	6,556	13,203	17,752
Ponte-Tresa	832	1,656	1,255	2,911	3,743
Ponts-de-Martel, les	3,800	4,194	4,768	8,962	12,762
Pruntrut (Porrentruy)	76,542	21,508	14,946	36,454	112,996
Rabius (11.VII.05.)	1,487	1,305	756	2,061	3,548
Ragaz	41,450	26,669	21,255	47,924	89,374
Rain (Luz.) (15.VI.05.)	645	907	801	1,708	2,353
Rapperswil (St.Gall.)	23,964	22,911	20,177	43,088	67,052
Rebstein	728	5,252	6,354	11,606	12,334
Rehetobel	5,092	5,490	6,390	11,880	16,972
Reichenau	2,706	6,152	5,004	11,156	13,862
Reichenburg (25.XI.05.)	82	158	122	280	362
Reiden	6,652	5,527	4,616	10,143	16,795
Reigoldswil	1,976	2,891	2,320	5,211	7,187
Reinach (Aargau)	37,612	12,559	12,798	25,357	62,969
Rheineck	7,903	12,494	10,612	23,106	31,009
Rheinfelden	25,678	15,797	16,399	32,196	57,874
Richterswil	24,990	18,771	20,419	39,190	64,180
Riggisberg	8,204	9,273	7,716	16,989	25,193
Rolle	25,673	18,108	11,296	29,404	55,077
Romanshorn	25,151	20,110	21,102	41,212	66,363
Romont	16,857	12,964	12,414	25,378	42,235
Root	2,399	3,712	3,367	7,079	9,478
Rorschach	106,400	57,388	53,782	111,170	217,570
Rothkreuz (2.XII.05.)	56	158	89	247	303
Roveredo	1,260	1,378	1,306	2,684	3,944
Rue	2,338	2,251	1,688	3,939	6,277
Ruswil	895	2,191	1,995	4,186	5,081
Rüti (Zürich) . . .	20,586	17,581	18,505	36,086	56,672
St. Aubin (Neuchâtel)	6,061	6,915	6,321	13,236	19,297
St. Cergues	327	2,968	1,987	4,955	5,282
Ste. Croix	10,892	6,645	6,377	13,022	23,914
St. Gallen (St-Gall)	1,524,696	269,834	169,748	439,582	1,964,278

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
St-Imier (St. Immer)	67,841	27,430	28,302	55,732	123,573
St. Moritz (Engadin)	181,103	31,334	26,162	57,496	238,599
St. Peterzell . . .	3,187	6,157	5,194	11,351	14,538
St. Ursanne . . .	5,128	3,729	3,204	6,933	12,061
Saanen	2,578	2,329	1,402	3,731	6,309
Saiguelégier . . .	20,396	10,996	10,871	21,867	42,263
Salvan	3,259	4,157	3,536	7,693	10,952
Sarnen	19,857	9,719	7,682	17,401	37,258
Savognin	2,157	1,567	1,321	2,888	5,045
Saxon	1,156	3,687	2,965	6,652	7,808
Schaffhausen . . .	387,956	66,614	56,245	122,859	510,815
Schänis (12. I. 05.)	1,506	4,252	2,804	7,056	8,562
Schleitheim . . .	5,100	3,621	2,762	6,383	11,483
Schuls	17,375	4,996	2,911	7,907	25,282
Schüpfen	5,611	4,808	5,136	9,944	15,555
Schüpflheim . . .	9,575	5,294	6,759	12,053	21,628
Schwarzenburg . .	11,541	8,734	8,704	17,438	28,979
Schwarzenegg . . .	1,257	2,387	2,153	4,540	5,797
Schwyz	16,587	13,879	14,427	28,306	44,893
Seengen	3,403	5,113	4,222	9,335	12,738
Semione (23. XII. 05.)	8	35	5	40	48
Sennwald	2,937	2,418	1,783	4,201	7,138
Sentier, le	33,181	9,129	10,537	19,666	52,847
Sépey	301	2,111	2,467	4,578	4,879
Siders (Sierre) . .	5,095	6,280	3,760	10,040	15,135
Siebnen	2,520	3,759	4,143	7,902	10,422
Sils im Engadin . .	2,863	4,426	3,261	7,687	10,550
Sissach	3,774	8,931	7,544	16,475	20,249
Sitten (Sion) . . .	25,206	11,146	9,944	21,090	46,296
Solothurn (Soleure)	263,213	75,920	65,271	141,191	404,404
Sonceboz	914	4,103	3,354	7,457	8,371
Spiez	19,684	14,638	13,213	27,851	47,535
Stabio (1. XII. 05.)	69	170	117	287	356
Stäfa	7,030	8,892	9,808	18,700	25,730
Stammheim	2,298	2,711	2,585	5,296	7,594
Stans	13,686	15,083	14,926	30,009	43,695
Steckborn	3,116	6,946	6,428	13,374	16,490
Stein (Aargau) . .	1,371	4,888	2,665	7,553	8,924

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Stein a/Rhein . . .	7,168	6,348	5,512	11,860	19,028
Steinen (Schwyz) .	1,220	3,183	3,202	6,385	7,605
Sumiswald	9,592	6,897	7,213	14,110	23,702
Sursee	8,292	7,959	7,464	15,423	23,715
Tavannes	7,343	13,158	11,395	24,553	31,896
Tesserete	1,704	1,918	2,256	4,174	5,878
Thalwil	21,283	24,213	20,164	44,377	65,660
Thun (Thoune) . .	157,184	67,208	64,072	131,280	288,464
Thusis	4,304	6,501	5,136	11,637	15,941
Tiefencastel . . .	1,957	2,966	2,547	5,513	7,470
Tramelan	7,125	9,047	8,421	17,468	24,593
Travers	1,790	3,611	3,563	7,174	8,964
Triengen	2,601	3,442	3,452	6,894	9,495
Turbenthal	15,765	9,224	13,929	23,153	38,918
Unterhallau	12,300	5,100	3,946	9,046	21,346
Unteriberg	1,018	1,733	1,739	3,472	4,490
Unterwasser	3,087	3,652	4,159	7,811	10,898
Urnäsch	5,118	4,224	4,020	8,244	13,362
Uster	41,535	27,161	26,357	53,518	95,053
Uznach	22,522	15,561	15,128	30,689	53,211
Uzwil	21,991	22,370	16,973	39,343	61,334
Vallorbe	19,455	8,586	8,108	16,694	36,149
Vättis	21	1,211	1,193	2,404	2,425
Verrières, les . . .	2,632	4,897	4,362	9,259	11,891
Vevey	283,014	78,168	61,311	139,479	422,493
Visp (Viège)	237	1,433	821	2,254	2,491
Vissoye	968	1,064	1,047	2,111	3,079
Vitznau	3,417	10,361	8,382	18,743	22,160
Vouvry	1,415	2,338	2,607	4,945	6,360
Wädenswil	25,559	22,958	23,210	46,168	71,727
Wald (Zürich) . . .	26,586	14,963	14,379	29,342	55,928
Waldenburg	4,043	3,992	3,700	7,692	11,735
Waldkirch	3,222	2,981	3,538	6,519	9,741
Wallenstadt	15,141	9,332	10,415	19,747	34,888
Walzenhausen . . .	5,339	5,642	5,126	10,768	16,107
Wangen a/A.	11,589	10,519	11,404	21,923	33,512
Wängi (Thurgau) .	3,797	4,827	5,532	10,359	14,156
Wassen (Uri) (12.VIII.05.)	272	548	354	902	1,174

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Wattenwil . . .	3,937	4,665	4,894	9,559	13,496
Weesen	1,455	4,545	2,510	7,055	8,510
Weggis	7,485	7,795	6,034	13,829	21,314
Weinfelden . . .	72,120	35,805	25,540	61,345	133,465
Welschenrohr (Rosières)	2,314	3,097	2,168	5,265	7,579
Wetzikon	27,689	20,125	17,393	37,518	65,207
Wichtrach . . .	18,879	16,001	16,319	32,320	51,199
Wil (St. Gallen) .	63,232	36,286	27,439	63,725	126,957
Willisau	5,198	6,810	5,839	12,649	17,847
Wimmis	2,663	4,137	4,725	8,862	11,525
Winterthur . . .	393,427	140,595	110,101	250,696	644,123
Wohlen (Aargau)	27,702	17,007	14,256	31,263	58,965
Wolhusen	5,559	7,176	6,586	13,762	19,321
Yverdon	78,594	35,290	30,796	66,086	144,680
Yvonand	4,259	4,950	4,544	9,494	13,753
Zell (Luzern) . .	5,803	3,687	2,818	6,505	12,308
Zermatt	4,377	2,405	1,747	4,152	8,529
Zofingen	39,486	22,820	23,640	46,460	85,946
Zug	128,325	42,251	45,776	88,027	216,352
Zuoz	441	2,796	2,435	5,231	5,672
Zürich	6,191,302	777,310	578,007	1,355,317	7,546,619
Zurzach	4,030	3,963	5,024	8,987	13,017
Zuzwil	2,416	4,688	4,526	9,214	11,630
Zweisimmen . . .	3,856	6,922	5,512	12,434	16,290



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Verweigerung der Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von der Tellsplatte (Landungsplatz) zur Axenstraße (Hotel Tellsplatte).

(Vom 6. April 1906.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 23. Oktober 1905 unterbreitete Herr J. P. Ruosch, Besitzer des Hotel Tellsplatte, dem Eisenbahndepartement zu Handen der Bundesbehörden das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Drahtseilbahn von der Tellsplatte (Landungsplatz) zur Axenstraße (Hotel Tellsplatte).

Der allgemeine Bericht geht davon aus, daß der Urnersee, der schönste Teil des Vierwaldstättersees, verhältnismäßig nur schwach von Fremden besucht werde, weil bequeme Verkehrsmittel fehlen. Das Teilstück Tellsplatte-Flüelen sei weitaus die schönste Partie der Axenstraße und angenehm und mühelos zu passieren. Wer aber mit dem Dampfboot bei der Telskapelle anlange und noch wünsche, die Axenstraße zu begehen, müsse zu diesem Zwecke vorerst einen zirka 20 Minuten langen ermüdenden Fußpfad erklimmen, was vielen beschwerlich erscheine und zum Nachteil der eigenen Hotelindustrie wirke. Diesem Übelstande solle nun die projektierte Drahtseilbahn abhelfen.

Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1905.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1906
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.04.1906
Date	
Data	
Seite	585-812
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 902

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.