

# Schweizerisches Bundesblatt.

57. Jahrgang. III.

Nr. 16.

12. April 1905.

---

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

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

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

---

## Bericht

des

## Bundesrates an die Bundesversammlung

über

## seine Geschäftsführung im Jahre 1904.

### Post- und Eisenbahndepartement.

#### I. Eisenbahnwesen.

##### A. Allgemeines.

##### 1. Organisation und Personal.

An die vakante Stelle des Inspektors für Rechnungswesen und Statistik<sup>673</sup> wählten wir den bisherigen Stellvertreter und zu dessen Nachfolger den einen Statistiker. Die Stelle des letztern kann einstweilen unbesetzt bleiben.

Für zwei Kontrollingenieure, die in andere Stellungen hinübertraten, mußten Ersatzwahlen getroffen werden. An die Stelle eines Betriebsbeamten II. Klasse, der im April gestorben war, rückte ein bisheriger Kanzlist vor, der wieder durch einen solchen ersetzt wurde. Bei diesem Anlasse verlegten wir den Amtssitz des Betriebsbeamten von Lausanne nach Bern.

##### 2. Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Die Untersuchungen für die Erledigung des Postulates Nr. 618 betreffend die Reorganisation des Eisenbahndepartements sind noch im Gange.

Die andern in den Geschäftskreis des Eisenbahndepartements fallenden Postulate behandeln wir in den betreffenden Abschnitten dieses Berichtes, beziehungsweise bei der Vorlage des Geschäftsberichtes der Bundesbahnen.

### **3. Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.**

Der Austausch der Ratifikationsurkunden zum Übereinkommen mit Italien vom 16. Mai 1903 betreffend die Übertragung der Konzession für die Simplonbahn auf italienischem Gebiet an den Bund fand am 13. Januar 1904 in Rom statt.

Ein Gesuch des Verwaltungsrates einer notleidenden Eisenbahngesellschaft, die Bundesbahnverwaltung zur Leistung einer Subvention oder eines Vorschusses an jene Bahnunternehmung zu veranlassen, mußten wir ablehnen.

Auf den Antrag des Verwaltungsrates der Bundesbahnen haben wir Ihnen mit Botschaft vom 12. Dezember 1904 einen Gesetzesentwurf betreffend den Bau einer rechtsufrigen Brienerseebahn als Fortsetzung der Brünigbahn unterbreitet.

Durch Beschluß vom 17. Mai 1904 haben wir verfügt, daß sämtliche vakanten Stellen der Zentralverwaltung und der Kreisverwaltungen der schweizerischen Bundesbahnen, deren Besetzung der Generaldirektion oder den Kreisdirektoren zusteht, jeweilen im Eisenbahnnamtsblatt und im Bundesblatt zur Bewerbung ausgeschrieben werden sollen.

Im Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen traten zwei Lücken ein durch den Hinschied der Herren W. Heusler und E. Ruchonnet, die beide vom Bundesrat gewählt waren. Wir ersetzten sie durch die Herren alt Nationalrat Köchlin und Ingenieur v. Stockalper.

Zu Mitgliedern des Kreiseisenbahnrates I wählten wir an Stelle des verstorbenen Herrn Bruderlein und des in den Verwaltungsrat übergetretenen Herrn v. Stockalper die Herren H. Jaccard, Mitglied der Genfer Handelskammer, und J. Zen Ruffinen, Staatsrat des Kantons Wallis. Ferner ersetzten wir den verstorbenen Herrn Nationalrat Fehr als Mitglied des Kreiseisenbahnrates IV durch Herrn alt Bundesgerichtspräsident Dr. Bachmann.

#### 4. Internationale Verhältnisse.

Gemäß den Artikeln 4 und 15 der Übereinkunft mit Italien vom 2. Dezember 1899 betreffend den Anschluß des schweizerischen Bahnnetzes an das italienische durch den Simplon und den Betrieb der Bahnstrecke Iselle-Domodossola sollen, bevor die neue große internationale Linie dem Betrieb übergeben wird, besondere Übereinkommen abgeschlossen werden über: 1. den Betrieb des Teilstückes Domodossola-Iselle; 2. den Betrieb des internationalen Bahnhofes Domodossola; 3. den Postdienst; 4. den Zolldienst; 5. den Telegraphendienst; 6. die Polizei und Gesundheitspolizei. Gegen Ende des Berichtsjahres ließ Italien den Bundesbahnen für die sub 1, 2, 4 und 6 genannten Übereinkommen italienisch abgefaßte Entwürfe zugehen. Diese wurden ins Französische übersetzt und unterliegen zurzeit bei den verschiedenen in Frage kommenden schweizerischen Verwaltungsabteilungen einer Prüfung. Außerdem hat das Post- und Eisenbahndepartement die Oberpostdirektion und die Telegraphendirektion eingeladen, für die den Post- und den Telegraphendienst betreffenden Übereinkommen Entwürfe auszuarbeiten. Vorausgesetzt, daß die Verhandlungen keine Schwierigkeiten bieten, ist also zu erwarten, daß alle unter 1—6 hiervoor genannten Übereinkommen auf den Tag der Betriebseröffnung in Kraft treten können.

Die Verhandlungen über den Anschluß der Eisenbahn Martigny-Châtelard an das französische Eisenbahnnetz wurden im Berichtsjahre weitergeführt. Das Projekt für den Anschlußbahnhof Vallorcine wurde am 10. August zwischen den beiden Bahnverwaltungen grundsätzlich festgestellt. Der Abschluß eines internationalen Übereinkommens steht noch aus, ist aber auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung zu erwarten.

Am 9. August 1904 trat in Genf eine aus Vertretern der Schweiz und Frankreichs bestehende internationale Kommission zusammen, um die Bedingungen für den Anschluß der Nyon-Crassier-Bahn an das Netz der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zu vereinbaren. Man verständigte sich über die beiden Hauptpunkte, nämlich, daß die internationale Anschlußstation in Divonne (Frankreich) zu errichten sei, dem gegenwärtigen Endpunkt der zum Netz der P.-L.-M. gehörenden Linie Bellegarde-Collonges-Divonne, und daß die schweizerische Verwaltung, welche den Betrieb der Linie Nyon-Crassier besorgt, auch

das Teilstück der P.-L.-M. von Divonne bis zur Grenze bei Crassier betreiben solle. Das über diese Vereinbarung aufgenommene technische Protokoll wird dem internationalen Übereinkommen zu Grunde gelegt werden, das demnächst abgeschlossen und Ihnen hierauf zur Genehmigung unterbreitet werden wird.

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

Der Zusammentritt der dritten internationalen Konferenz betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen mußte bisher auf Begehren eines der beteiligten Staaten, welcher noch eingehende Studien und Erhebungen über die im Programmwurf vorgesehenen Bestimmungen zu machen wünschte, verschoben werden. Laut Mitteilung der Regierung dieses Staates sind diese Arbeiten nunmehr zum Abschluß gelangt, so daß dem Zusammentritt der III. Konferenz dortseits nichts mehr im Wege steht. Die übrigen beteiligten Staaten wurden hiervon benachrichtigt, und es wurde denselben mitgeteilt, daß der schweizerische Bundesrat den Zusammentritt der Delegierten auf Mai 1906 in Aussicht genommen habe. Die bezüglichen Vorarbeiten wurden an die Hand genommen.

Mit den Regierungen der Bodenseeuferstaaten stehen wir in Korrespondenz mit Bezug auf die gleichförmige Einrichtung der von den Bodenseefahrzeugen zu führenden Lichter und Signalmittel und die höchstzulässigen Personenzahlen auf den Bodenseeschiffen.

Gemäß Beitrittsprotokoll vom 14./27. April und 24. Mai 1904 ist auf den 25. Juni 1904 das Königreich Rumänien dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigetreten. Dem letztern gehören nunmehr außer der Schweiz folgende Staaten an: Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Frankreich, Niederlande, Italien, Luxemburg, Rumänien und Rußland.

Ein Personalwechsel ist auf dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport im Berichtsjahre nicht zu verzeichnen. Der Geschäftsbericht steht, wie üblich, zur Einsichtnahme bereit. Der Anteil der Schweiz an den Kosten des Jahres 1904 belief sich auf Fr. 1655. 91.

## B. Rechtliche Verhältnisse.

### 1. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Zu den 58 Konzessionsgesuchen, die Ende 1903 anhängig waren, ist im Berichtsjahre die ungewöhnlich hohe Zahl von 54 neuen hinzugekommen. Von diesen 112 Gesuchen wurden 22 durch Erteilung der Konzession erledigt und 15 teils ausdrücklich zurückgezogen, teils als dahingefallen abgeschrieben, so daß am Schluß des Berichtsjahres 75 Gesuche anhängig blieben.

Unser Bericht über die grundsätzliche Frage der Erteilung von Eisenbahnkonzessionen ging Ihnen am 10. Dezember 1904 zu. Ist diese Frage einmal entschieden, so wird eine Reihe von Konzessionsgesuchen, die das Eisenbahndepartement einstweilen zurücklegen mußte, ebenfalls behandelt werden können.

Von 4 Gesuchen um Erneuerung erloschener Konzessionen wurde eines durch Zustimmung erledigt, während die andern drei pendent blieben.

Übertragung von Konzessionen wurde von Ihnen in vier Fällen bewilligt; ferner genehmigten Sie 7 Gesuche um Konzessionsänderung.

Zu 14 Fristverlängerungsgesuchen, die aus dem Vorjahre erledigt übernommen wurden, kamen 44 neue. Von diesen 58 Gesuchen konnten im Berichtsjahr 34 durch den Bundesrat erledigt werden, während drei zu Bundesbeschlüssen führten, und zwar je eines in Verbindung mit der Übertragung und der Änderung der betreffenden Konzession. Unerledigt blieben somit am Schlusse des Berichtsjahres 21 Gesuche.

10 Konzessionen sind erloschen, und zwar 6 infolge Ablaufes der Fristen zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen und 4 infolge Verzichts der Konzessionäre. Die Zahl der am Schlusse des Berichtsjahres in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen betrug 108, 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 wurde, nur einfach gezählt sind. Das vom Eisenbahndepartement je auf 1. Januar und 1. Juli herausgegebene Eisenbahnverzeichnis, das über diese Verhältnisse näheren Aufschluß gibt, wird seit 1904 den Mitgliedern der Bundesversammlung jeweils zugestellt.

Durch Bundesbeschluß wurden 7 Betriebsverträge und Nachträge zu solchen genehmigt. Die Bern-Muri-Worb-Bahn hat auf 1. Januar 1904 den Betriebsvertrag mit der städtischen Straßenbahn Bern aufgelöst und ist zum Selbstbetrieb übergegangen.

4 Gesuchen um Genehmigung von Statuten und 6 Gesuchen um Genehmigung von Nachträgen zu solchen konnte, teilweise mit besonderen Vorbehalten, entsprochen werden.

Den Rekurs der Regierung von Bern gegen unseren Entscheid betreffend die Anwendbarkeit des kantonalen Wirtschaftsgesetzes auf die Bahnhofswirtschaft Bern haben Sie als unbegründet abgewiesen.

Das Begehren einer Kantonsregierung, daß auf den Umbau eines Bahngebäudes die Vorschriften des kantonalen Baugesetzes für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen anzuwenden seien, wurde von uns grundsätzlich abgelehnt. (Bundesbl. IV, 575.)

## 2. Finanzausweise.

Im Berichtsjahre genehmigten wir die Finanzausweise für 6 neue Bahnen.

## 3. Expropriation.

Im Bestand der eidgenössischen Schätzungskommissionen entstanden infolge von Todesfällen 7 Lücken, die teils vom Bundesgericht, teils vom Bundesrat, teils von der betreffenden Kantonsregierung durch Ersatzwahlen auszufüllen waren.

Einem Initiativkomitee, das die für ein Konzessionsgesuch nötigen Aufnahmen machen lassen wollte, wurde zu diesem Zwecke die im Artikel 8 des Expropriationsgesetzes vorgesehene Bewilligung erteilt.

Von 13 Einsprachen gegen die Abtretungspflicht wurden eine von der Bahnverwaltung anerkannt, eine infolge Verständigung mit dem Exproprianten wieder zurückgezogen, eine von uns gutgeheißen und zehn als unbegründet abgewiesen.

Die Anwendung des außerordentlichen Verfahrens wurde in 12 Fällen bewilligt und in 1 Falle verweigert.

3 Gesuchen um Besitzeinweisung im Sinne des Artikels 46 des Expropriationsgesetzes konnte entsprochen werden.

## 4. Pfandbuch.

Nach vorausgegangener Publikation, die in keinem Falle eine Einsprache zur Folge hatte, wurden 6 Verpfändungen für einen Gesamtbetrag von Fr. 4,325,000 bewilligt.

Vom Pfandbuchführer wurden mit dem Vermerke des Pfandbucheintrages versehen 5800 Titel im Gesamtwert von Franken 4,875,000 und mit dem Lösungszeichen 6048 Titel im Gesamtbetrag von Fr. 5,341,000.

## **5. Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten.**

Die Revision der Dampfschiffverordnung konnte im Berichtsjahre nicht zu Ende geführt werden.

In der Sitzung des Ständerates vom 14. Juni 1904 wurde von der Kommission für die Behandlung des Geschäftsberichtes die Ansicht geäußert, der Bundesrat hätte von der Unternehmung Masini auf dem Luganersee verlangen sollen, daß sie um eine Schifffahrtskonzession nachsuche. Da die Vorarbeiten für den Abschluß eines Schifffahrtübereinkommens mit Italien sich immer wieder verzögerten, so haben wir eine solche Aufforderung an die Unternehmung Masini ergehen lassen. Die Erledigung der Angelegenheit fiel nicht mehr in das Berichtsjahr.

Das Eisenbahndepartement verlängerte die Ende 1904 ablaufenden provisorischen Konzessionen für regelmäßige Automobilfahrten bis Ende 1905 und erteilte an 13 Bewerber neue Konzessionen mit der gleichen Gültigkeitsdauer. Die Konzession einer bestehenden Unternehmung wurde auf deren Gesuch erweitert; eine andere Konzession fiel dahin, weil die Gesellschaft in Liquidation treten mußte.

Ferner konzessionierte das Eisenbahndepartement, ebenfalls provisorisch bis Ende 1905, eine Bergaufzugesanlage nach System Feldmann.

Alle diese Konzessionen sollen in definitive umgewandelt werden nach Erlaß einer Verordnung, für welche die Vorarbeiten und Untersuchungen demnächst beendigt sein werden.

## **C. Technische Kontrolle.**

### **1. Bahnanlagen und feste Einrichtungen.**

#### **a. Bahnbau.**

##### **Planvorlagen.**

Die im Berichtsjahre behandelten und genehmigten Planvorlagen für neue Bahnlagen, für Ergänzungs- und Umbauten aller Art auf den im Betrieb stehenden Linien, sowie für elektrische Starkstromleitungen im Bereiche von Bahnlagen 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 . . . . .	93	1	17	111
Längenprofile . . . . .	40	1	6	47
Sammlung von Querprofilen . . . . .	12	—	—	12
<i>Normal- und Spezialpläne:</i>				
Normalprofile für Unterbau . . . . .	22	—	2	24
Erdbauten und Mauern . . . . .	4	4	23	31
Tunnelbauten . . . . .	5	—	3	8
Brücken und Durchlässe . . . . .	68	83	218	369
Ufer- und Schutzbauten . . . . .	—	—	3	3
Wegbauten, inkl. Wegübergänge . . . . .	2	9	11	22
Oberbau inkl. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen . . . . .	31	11	12	54
Stationen und Haltstellen . . . . .	13	4	—	17
Erweiterungen und Geleiseanlagen in Stationen . . . . .	14	134	—	148
Stationshochbauten inkl. Perronanlagen und Perrondächer . . . . .	32	214	—	246
Stationseinrichtungen (Wasserversorgung, Beleuchtung, Kranen, Brückenwagen, Putzgruben) . . . . .	6	99	—	105
Mechanische Einrichtungen für Seilbahnen, inkl. Kabel und Rollen . . . . .	3	—	—	3
Leitungen und Kraftstationen für elektrische Bahnen . . . . .	96	7	7	110
Wärterhäuser (inkl. Brunnen), Bahnabschluß u. Bahnbewachung Signale (inkl. Telegraph und Telephon), Zentralweichenstel- lungen und Riegelungen . . . . .	4	7	78	89
	—	54	6	60
Zusammen	445	628	386	1459
Bahnkreuzungen durch elektrische Starkstromanlagen und Parallelleitungen, Anzahl Projekte . . . . .				337
Industrielle Verbindungsgeleise . . . . .				34

### Neue Bahnlinien.

Während des Berichtsjahres befanden sich 24 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahr 25). Davon wurden die folgenden 6 Linien neu in Angriff genommen:

Bern-Schwarzenburg,  
Locarno-Pontebrolla-Bignasco,  
Schaffhausen-Schleitheim,  
Sernftalbahn,  
Brunnen-Morschach,  
Locarno-Madonna del Sasso.

Die Hauptverhältnisse der 24 Bahnlinien sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt:

Baulinien.		Betriebsweise.	Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.	
						Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.
			km.	m.	‰		m.		m.
<b>I. Hauptbahnen.</b>									
Schweizerische Bundesbahnen:									
1	Brig-Iselle (Simplontunnel) . . . . .	D	22,471	300	10	1	19 770	1	15
2	Uznach-Wattwil (Rickenbahn) . . . . .	D	14,460	300	20	1	8 604	1	60
<b>II. Nebenbahnen.</b>									
<i>a. Normalspurige Adhäsionsbahnen.</i>									
3	* Vevey-Chexbres . . . . .	D	6,877	300	38	3	221	2	33
4	* Saignelégier-Glovelier . . . . .	D	24,866	250	25	8	545	2	66
5	* Sensetalbahn . . . . .	D	11,466	200	32	—	—	2	174
6	Solothurn-Münster (Weissensteinbahn)	D	22,200	300	25	1	3 653	5	168
7	Nyon-Crassier . . . . .	D	5,944	300	15	—	—	—	—
8	Bern-Schwarzenburg . . . . .	D	17,150	200	35	—	—	2	224
<i>b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper.</i>									
9	Rhätische Bahn:								
	*** Thuisis-St. Moritz (Albulabahn) .	D	61,742	120	35	41	16 385	57	2515
	Übertrag . . . . .		186,676	—	—	55	49 178	72	3255

Baulinien.		Betriebsweise.	Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.	
						Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.
			km.	m.	‰		m.		m.
	Übertrag	. .	186,676	—	—	55	49 178	72	3255
10	*** Châtel St. Denis-Bulle-Montbovon	E	37,431	100	32	2	276	4	67
11	Montreux-Oberland bernois: ** Montbovon-Zweisimmen . . . .	E	40,160	80	40	6	729	9	403
12	Chemins de fer électriques veveysans: * St. Légier-Châtel St. Denis . . . .	E	6,825	60	50	—	—	1	197
13	Locarno-Pontebrolla-Bignasco . . . .	E	27,500	100	33	1	50	9	261
	<i>c. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Strassen.</i>								
14	Tramways électriques Genève: ⊕⊕ Anbau des Netzes . . . . .	E	44,500	15	115,7	—	—	—	—
15	Tramways lausannois: ⊕⊕ Erweiterung des Netzes . . . . .	E	9,712	20	94,7	—	—	—	—
16	Elektrische Straßenbahnen Basel: *** Erweiterung des Netzes . . . . .	E	3,922	20	32,8	—	—	—	—
	Übertrag	. .	356,726	—	—	64	50 233	95	4183

Baulinien.		Betriebsweise.	Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.	
						Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.
			km.	m.	‰		m.		m.
	Übertrag	.	356,726	—	—	64	50 233	95	4183
17	** Wynentalbahn . . . . .	E	22,948	35	41	—	—	—	—
18	Schaffhausen-Schleitheim . . . . .	E	16,487	30	63	—	—	—	—
19	Sernftalbahn . . . . .	E	14,180	60	67,5	—	—	2	30
	<i>d. Adhäsionsbahnen mit Zahnstangestrecken.</i>								
20	Martigny-Châtelard:								
	I. Sektion (Martigny-Salvan) . . . . .	E	8,388	{ 60 u. 80	{ 70 u. 200	{ 3	634	5	124
	II. Sektion (Salvan-Châtelard) . . . . .	E	10,908	60	70	10	1 289	3	101
21	Appenzeller Straßenbahn:								
	* Gais-Appenzell . . . . .	D	5,434	40	{ 37,7 u. 81,5	—	—	1	296
	Übertrag	.	435,016	—	—	77	52 156	106	4734

Baulinien.		Betriebsweise.	Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.	
						Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.
	Übertrag	. .	km. 435,016	m. —	‰ —	77	m. 52 156	106	m. 4734
	<i>e. Reine Zahnradbahnen.</i>								
22	Jungfraubahn:								
	Eigerwand-Eismeer . . . . .	E	1,400	100	250	1	1 400	—	—
23	Brunnen-Morschach . . . . .	E	2,050	80	170	1	296	1	56
	<i>f. Seilbahnen.</i>								
24	Locarno-Madonna del Sasso . . .	E	0,807	150	300	1	66	3	110
	Total	. .	439,273	—	—	80	53 918	110	4900

**Zeichenerklärung.**

D = Dampfbetrieb.

E = Elektrischer Betrieb.

\* 1904 eröffnet.

\*\* 1904 teilweise eröffnet.

\*\*\* 1904 und früher eröffnet.

⊕⊕ 1904 und früher teilweise eröffnet.

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

Samaden-Campocologno (Berninabahn),  
 Martigny Ville-Martigny Bourg (Teilstrecke der Martigny-Châtelard-Bahn),  
 Aigle-Ollon-Monthey,  
 Bellinzona-Mesocco,  
 Reinach-Münster,  
 Basler Straßenbahnen: Fortsetzung der Linie Barfüßerplatz-Kantonsgrenze nach Allschwil,  
 Bodensee-Toggenburg-Bahn (Romanshorn-St. Gallen-Wattwil).

Die einzelnen Baulinien geben uns zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

**Simplondurchstich.** Seit dem 1. Januar 1904 steht der Durchstich des Simplons unter der Leitung der schweizerischen Bundesbahnen, welche dieselbe der Direktion des I. Kreises übertragen haben. Die Quartal- und Monatsberichte über den Gang der Arbeiten etc. sind uns in üblicher Weise zugestellt und die erstern wie bisher der Regierung von Italien, sowie den subventionierenden Kantonen, Gemeinden etc. mitgeteilt worden.

**Projektstudien.** Internationaler Bahnhof Domodossola. Die definitiven Bauprojekte für diesen Bahnhof wurden dem Eisenbahndepartement am 26. April durch die Bundesbahnen vorgelegt. Die Prüfung derselben durch die interessierten schweizerischen Verwaltungen gab Anlaß zu einigen Abänderungsbegehren, welchen bei der Ausführung Rechnung getragen wurde.

**Bau.** Nordseite. Die Bohrarbeiten, welche — wie in unserem vorjährigen Bericht erwähnt — seit dem 22. November 1903 eingestellt waren, wurden am 20. März bei km. 10,144 wieder aufgenommen. In der Zwischenzeit hatte die Bauunternehmung die nötigen Pumpen zum Wegschaffen des Wassers und dessen Förderung bis km. 9,380 aufstellen lassen; außerdem wurden bei km. 10,129 im Tunnel I und km. 10,112 im Paralleltunnel solide Abschlußtüren angebracht, um zu verhüten, daß im Falle von Beschädigung oder ungenügender Leistung der Pumpen der Tunnel bis zum Scheitelpunkt überschwemmt werde.

Am 18. Mai stieß man bei km. 10,376 auf eine neue Heißwasserquelle von 45° mit einem Erguß von 35 Sekundenlitern. Infolgedessen mußten die Bohrarbeiten definitiv eingestellt werden, indem alle verfügbare Kraft zur Ableitung des Wassers und namentlich zur Abkühlung der Arbeitsplätze in Anspruch genommen

wurde. Man war im Begriff, die vor den Türen liegende Strecke zu räumen, als erstere am 28. Mai plötzlich geschlossen werden mußten, weil infolge einer Verschüttung der Wasserfassung in der Rhone bei Mörel durch einen Absturz sämtliche Turbinen der Tunnelinstallationen versagten. Die einmal geschlossenen Türen werden erst nach dem Zusammentreffen der beiden Vortriebsstollen wieder geöffnet werden können; sie haben übrigens ihren Zweck vollkommen erfüllt, indem sie es möglich machten, den Tunnel auf der Nordseite bis zu denselben vollständig zu vollenden. Der Vollaussbruch und die Ausmauerung sind in normalem Umfange vorgeschritten.

**Südseite.** Die Bohrarbeiten schritten bis zum 6. September regelmäßig und in befriedigender Weise vor; von da an wurden sie bei km. 9,110 durch Anbohren einer Heißwasserquelle von 45° mit einem Erguß von zirka 90 Sekundenlitern unterbrochen, wodurch eine Ergänzung der Kühlungsanlage nötig wurde. Diese Quelle, deren Einbruch von einem Einsturz der Tunneldecke begleitet war, wurde durch den Tunnel II umgangen, in welchem man aber am 11. November auf der rechten Seite, gegen die Quelle des Tunnels I, ebenfalls auf heißes Wasser stieß, so daß nun das Gesamtquantum des in den beiden Tunneln abfließenden Heißwassers auf 130 Sekundenliter stieg. Die im Tunnel II und sodann in einem Querstollen fortgesetzten Bohrarbeiten wurden am 19. Dezember bei km. 9,140 im Tunnel I wieder aufgenommen und seither ohne neue Störungen fortgeführt. Die Gesteinstemperatur im Sohlstollen bei km. 9,000 betrug 44°. Am 31. Dezember blieben bis zum Zusammentreffen mit dem nordseitigen Stollen noch 169 m. zu durchbohren.

Der Vollaussbruch und die Ausmauerung weisen auch auf der Südseite programmmäßige Fortschritte auf.

Die im Tunnel I erstellte neue Dohle für die Ableitung des bei km. 4,400 angeschnittenen Wassers wurde vollendet. Der Erguß der dortigen Quellen schwankte zwischen 700 Sekundenlitern im Minimum (März) und 1150 Sekundenlitern im Maximum (Juni), zu welchem Quantum noch das im Südstollen und das im Nordstollen südseits des Kulminationspunktes austretende Wasser mit einem Erguß von zirka 300 Sekundenlitern, sowie dasjenige, welches bis zum Zusammentreffen der beiden Stollen allfällig sich noch zeigen sollte, zu rechnen ist.

Der Stand der Arbeiten auf 31. Dezember 1904 in den beiden Tunneln ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

	Brig.		Iselle.		Total.	
	Ausgeführt		Ausgeführt		Ausgeführt	
	im Jahr 1904 m.	bis Ende 1904 m.	im Jahr 1904 m.	bis Ende 1904 m.	im Jahr 1904 m.	bis Ende 1904 m.
Sohlenstollen des Tunnels I . .	232	10,376	1433	9185	1665	19,561
Sohlenstollen des Tunnels II . .	151	10,154	1404	9172	1555	19,326
Vollausbruch des Tunnels I . .	821	10,070	1483	8380	2304	18,450
Vollständige Aus- mauerung des Tunnels I . .	780	9906	1657	8271	2437	18,177

Die Durchschnittszahl der beim Tunnelbau pro Tag beschäftigten Arbeiter betrug:

	Brig.	Iselle.	Total.
Im Januar 1904:			
a. außerhalb des Tunnels . .	421	462	883
b. im Tunnel . . . . .	998	1296	2294
Zusammen	<u>1419</u>	<u>1758</u>	<u>3177</u>
Im Dezember 1904:			
a. außerhalb des Tunnels . .	243	448	691
b. im Tunnel . . . . .	484	1318	1802
Zusammen	<u>727</u>	<u>1766</u>	<u>2493</u>

Auf der Nordseite wurde am Stollenvortrieb nicht ganz 2 Monate auf der Südseite etwas über 8 Monate gearbeitet; es entspricht dies auf beiden Angriffspunkten einer normalen Arbeitszeit von zirka 160 Tagen und einer mittlern Tagesleistung von 10 m. wie in den beiden Vorjahren, Maximum auf der Nordseite 5,10 m. (im Mai), auf der Südseite 6,70 m. (im Juli).

Entsprechend der durch den Nachtragsvertrag vom 9. Oktober 1903 festgesetzten Vollendungsfrist hätte der Durchschlag des Tunnels Ende Oktober 1904 stattfinden sollen. Da aber der Jahresfortschritt, welcher im Jahr 1903 noch 3564 m. betrug, im Jahr 1904 auf 1665 m. herabsank, so konnte jener Termin nicht eingehalten werden.

Mittlerweile ist jedoch der Durchschlag des Richtstollens erfolgt und zwar am 24. Februar 1905, morgens 7 Uhr 20. Das Nähere hierüber wird der Bericht über das laufende Geschäftsjahr zu enthalten haben.

Infolge des Rückkaufs der Jura-Simplon-Bahn und der dahingehenden Liquidation der Subventionen für den Simplontunnel werden die Baurechnungen für den letztern nicht mehr auf den 30. September, sondern auf den 31. Dezember abgeschlossen.

Die gesamten Bauausgaben für die Strecke Brig-Iselle stellen sich bis 31. Dezember 1904 auf Fr. 59,032,982.

Die Bauunternehmung ließ sich auch im Berichtsjahr die Wohlfahrt ihrer Arbeiter angelegen sein; der Gesundheitszustand der letztern war ein vorzüglicher.

Die von 500 italienischen Arbeitern durch die Postbureaux Brig und Naters nach Italien geschickten Geldsummen beziehungsweise Ersparnisse belaufen sich im Durchschnitt per Monat auf Fr. 22,000.

Wir haben uns mit der Generaldirektion der Bundesbahnen und mit der Bauunternehmung über die Verteilung einer Medaille zur Erinnerung an den Durchstich des Simplons verständigt, und Sie haben den zu diesem Behufe nötigen Nachtragskredit von Fr. 3000 bewilligt.

Die italienischen Zufahrtslinien zum Simplon: Iselle-Domodossola und Domo-Arona sind fertig erstellt; die Linie Arona-Santhia ist von Borgomanero bis Santhia ebenfalls ausgeführt, während die Vollendung der Sektion Arona-Borgomanero durch außerordentliche Bauschwierigkeiten verzögert wird.

Auf der Rickenbahn wurde in der Hauptsache nur am Hauptobjekt, dem 8604 m. langen Ricketunnel, gearbeitet. Das im Vorjahre pendent gebliebene allgemeine Bauprojekt der offenen Strecken, von km. 0,200 bis km. 4,290 auf der Südseite und von km. 12,894 bis km. 13,400 auf der Nordseite des Tunnels, konnte indessen am 14. April genehmigt werden. Über den Tunnelbau hat die Generaldirektion der Bundesbahnen seit Februar 1904 Monatsbulletins vorgelegt, denen wir folgende Hauptdaten entnehmen:

**Südseite.** Der Richtstollen (Sohlstollen) wurde am 2. Februar beim Südportal und am 3. Februar vom Schacht bei km. 4,550 (260 m. vom Südportal) aus nach beiden Richtungen in Angriff genommen. Der Durchschlag des Richtstollens zwischen dem Südportal und dem Schacht erfolgte am 13. April bei Punkt 221 m. vom Portal; seither wird der Schacht nur noch zur Luftzufuhr benutzt. Im August wurde auf der Strecke von 314—362 m. vom Portal mit der Tunnelmauerung begonnen. Infolge von Grubengasausströmungen, die zwischen den Punkten 466 und 531 m. vom Portal auftraten, wurden die Arbeiten vor Ort am 3. Dezember

eingestellt, um die Firstausweitung auf der Grubengasstrecke möglichst zu fördern. Bei diesen Ausweitungsarbeiten werden, um jede Explosionsgefahr zu vermeiden, nur Sicherheitslampen und speziell präparierte Sprengmittel verwendet.

Nordseite. Der Vortrieb des Sohlstollens begann am 7. Januar, und zwar vom Schacht bei km. 12,580 (314 m. vom Nordportal) aus nach beiden Richtungen. Wegen Förderungsschwierigkeiten wurde die Bohrarbeit am 21. Januar eingestellt und am 13. März in südlicher Richtung wieder aufgenommen. Der geneigte, 152 m. lange Hilfsstollen erreichte am 21. März die Tunnelaxe bei 914 m. vom Nordportal und am 1. April konnte von diesem Punkte aus der Vortrieb des Tunnelstollens nach beiden Seiten hin in Angriff genommen werden. Am 29. April wurde der Querschlag vom alten Sondierschacht bei km. 12,640 (254 m. vom Nordportal) bis zur Tunnelaxe vollendet und von diesem neuen Angriffspunkte aus mit dem Stollenvortrieb als Firststollen gegen das Nordportal begonnen. Der Durchschlag des Stollens zwischen dem geneigten Schacht und dem nächsten senkrechten Schacht erfolgte am 7./8. Juli bei Punkt 709 m. vom Portal, und am 9. August erreichte der vom nördlichsten Schachte aus vorgetriebene Stollen das Nordportal. Von dort aus wurde im Oktober mit der Tunnelmauerung begonnen. In der bisher noch nicht durchbohrten Strecke unter dem Rickenbach, d. h. zwischen den beiden senkrechten Schächten, wurde am 27. Dezember der Firststollenvortrieb von Norden her wieder in Angriff genommen.

Am Ende des Berichtsjahres war der Stand der Tunnelarbeiten folgender:

	Südseite	Nordseite	Total
Sohlstollen . . . . .	1012 m.	1683 m.*)	2695 m.
Firststollen . . . . .	607 m.	—	607 m.
Vollausbruch und Widerlager	452 m.**)	14 m.	466 m.
Gewölbe . . . . .	396 m.	58 m.	454 m.

Das durchzufahrene Gestein (weiche und harte Mergel und Sandstein) erforderte nur teilweise Einbau. Auf beiden Seiten wurde der Stollenvortrieb ausschließlich von Hand bewerkstelligt. Der größte Tagesfortschritt im Richtstollen beträgt auf der Südseite 6,70 m. (im Oktober) und auf der Nordseite 6 m. (im Juni). Der Wasserzudrang war im ganzen unbedeutend, namentlich auf der Nordseite, wo die wegen des abwärts gerichteten Vortriebes unvermeidliche Pumparbeit mit Leichtigkeit bewältigt werden konnte.

\*) Inklusive 270 m. Richtstollen in der First.

\*\*\*) Von 0,9 m. über Schwellenhöhe aufwärts.

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

	Südseite	Nordseite	Total
a. außerhalb des Tunnels . . .	307	154	461
b. im Tunnel . . . . .	363	98	461
Zusammen	<u>670</u>	<u>252</u>	<u>922</u>

Erwähnt sei noch ein allgemeiner Arbeiterstreik, der auf der Südseite vom 3. Juli bis 1. August, auf der Nordseite vom 19. bis 29. Juli dauerte.

Die normalspurige Nebenbahn Vevey-Chexbres, die schon im Vorjahre bis an die beidseitigen Anschlüsse in Vevey und Chexbres fertig erstellt war, konnte am 2. Mai dem Betrieb übergeben werden und am 21. des nämlichen Monats folgte die Eröffnung der Normalspurbahn Saignelégier-Glovelier.

Die Sensetalbahn (Flamatt-Laupen-Gümmenen) ist, wie schon im letztjährigen Bericht bemerkt wurde, seit dem 23. Januar im Betrieb.

Auf der Solothurn-Münsterbahn (Weissensteinbahn) sind die Arbeiten am 3653 m. langen Weissensteintunnel in vollem Gange. Der südliche Voreinschnitt dieses Tunnels wurde am 16. November 1903 in Angriff genommen und am 28. Dezember 1903 begann daselbst der Vortrieb des Sohlstollens mittelst Handbohrung. Wegen des einseitigen Gefälles von 18 ‰ und mit Rücksicht auf die Natur des zu durchfahrenden Gebirges soll die Tunnelbohrung fast ausschließlich von der Südseite aus betrieben werden. Von der Nordseite wird über die horizontale Strecke von 165 m. hinaus kaum mehr als der Stollen vorgetrieben werden. Mit der Bohrarbeit wurde hier im August begonnen.

Auf der Südseite, wo seit Mitte Juli mit komprimierter Luft angetriebene Stoßbohrmaschinen verwendet werden, sind bis Ende des Berichtsjahres folgende Fortschritte erzielt worden:

Sohlenstollen . . . . .	970 m.
Firstausbruch . . . . .	370 m.
Vollausbruch . . . . .	300 m.
Widerlager . . . . .	250 m.
Gewölbe . . . . .	150 m.

In einer Entfernung von 850 m. vom Südportal ergoß sich eine große Quelle von zirka 60 Sekundenliter in den Tunnel, was eine Verzögerung der Arbeiten zur Folge hatte, bis die Wasserableitung durchgeführt war. Im übrigen war der Wasserzudrang bis jetzt nicht bedeutend.

Nach dem Bauprogramm wäre der Stollendurchschlag auf Anfang Juni 1906, die Fertigstellung des Tunnels auf Anfang Dezember 1906 zu erwarten.

Die außerhalb des Tunnels ausgeführten Arbeiten beschränken sich auf die Erstellung des Bahnkörpers zwischen dem Südportal und der Station Oberdorf, sowie des Aufnahmsgebäudes und Güterschuppens auf dieser Station.

Unerledigt ist noch die Frage des Anschlusses an die Stationen Alt-Solothurn und Münster der Bundesbahnen. Außerdem ist zu erwähnen, daß die Bahnverwaltung noch die Möglichkeit der Einführung des elektrischen Betriebes näher studiert.

Die normalspurige Nebenbahn Nyon-Crassier hätte schon im November, d. h. ein Jahr nach dem Beginn der Erdarbeiten, eröffnet werden können. Da aber der Bau der französischen Anschlußstrecke Crassier-Divonne damals erst begonnen wurde und der Winterbetrieb auf der kurzen schweizerischen Sackbahn keine günstigen Ergebnisse voraussehen ließ, so stellte die Bahnverwaltung das Gesuch um Verschiebung der Betriebseröffnung. Diesem Gesuche entsprechend verlängerten wir mit Beschluß vom 30. November die in der Konzession angesetzte Frist zur Vollendung und Inbetriebsetzung der Linie bis zum 1. Mai 1905.

Zwecks Feststellung der technischen Bedingungen für den Anschluß der Bahn an die französische Linie Bellegarde-Divonne-Schweizergrenze fand am 9. August in Genf zwischen Delegierten der beiden Staaten eine Konferenz statt, deren Ergebnisse in einem Protokoll niedergelegt wurden. Auf Grund desselben sollen die Anschlußverhältnisse durch einen internationalen Staatsvertrag endgültig geregelt werden.

Von der neu hinzugekommenen normalspurigen Nebenbahn Bern-Schwarzenburg wurde das allgemeine Bauprojekt der 6400 m. langen Endstrecke oberhalb der Schwarzwasserbrücke am 15. Juli genehmigt, und am 2. September nahmen die Bauarbeiten daselbst ihren Anfang. Das Trace der untern Strecke ist noch nicht definitiv festgelegt; auch wird nachträglich von der Bahnverwaltung beabsichtigt, auf die bisher vorgesehene Mitbenutzung der bestehenden Schwarzwasserstraßenbrücke zu verzichten und statt der kostspieligen Verstärkung dieser Brücke eine eigene Schwarzwasserbrücke auszuführen. Bezügliche neue Vorlagen stehen indessen noch aus. Zu erwähnen ist noch, daß die nach längeren Vorverhandlungen bei der Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes verlangte Vergrößerung der Planumbreite von 4 m. auf 4,20 m. und der Schotterkronenbreite von 2,80 m. auf 3 m. von der Bahn-

verwaltung beanstandet wurde. Die beiden Wiedererwägungsgesuche vom 19. Juli und 9. Dezember, die sich in der Hauptsache auf finanzielle Erwägungen stützten, konnten jedoch nicht als begründet anerkannt werden, weshalb wir in unseren Beschlüssen vom 10. August und 17. Januar abhin unsere Verfügung bestätigten. Dem weitern Begehren der Aufsichtsbehörde betreffend Verstärkung des Oberbaues wurde dagegen von der Bahnverwaltung mittelst Vermehrung der Schwellenzahl entsprochen.

Auf der Rhätischen Bahn wurde die Endstrecke Celerina-St. Moritz der Albulabahn fertig erstellt und am 10. Juli in Betrieb gesetzt.

Von der elektrischen Schmalspurbahn Châtel-Bulle-Montbovon, deren Endstrecken Châtel-Vuadens und Montbovon-La Tour de Trême am 23. Juli 1903 eröffnet worden waren, konnte endlich auch die Zwischenstrecke auf dem Gebiet der Gemeinden Bulle und La Tour de Trême gebaut und dem Betrieb übergeben werden. Die Eröffnung der Teilstrecke Vuadens-Bulle erfolgte am 14. Juli, diejenige des provisorischen Bahnhofes in Bulle und der Strecke Bulle-La Tour de Trême am 23. September. Wie wir im vorjährigen Bericht erwähnt haben, waren die langwierigen Verhandlungen über die Bahnhofanlage in Bulle in der Konferenz vom 30. November 1903 zu einem befriedigenden Abschluß gelangt, indem dabei auf Grund einer von der technischen Abteilung des Departements entworfenen Skizze eine Verständigung über die allgemeinen Dispositionen eines Gemeinschaftsbahnhofes an Stelle des bestehenden Bahnhofes der Bulle-Romont-Bahn erzielt wurde. Die Bulle-Romont-Bahn reichte hierauf unterm 9. Februar ein diesen Vereinbarungen entsprechendes Projekt ein, das am 6. April die Genehmigung erhielt. Für die Ausführung der projektierten Bauten einigten sich die beiden Bahnverwaltungen am 7. April auf eine vollständige Trennung des Grundeigentums beider Verwaltungen nach einer zwischen den beiden Geleisesystemen gezogenen Linie. Die Greyerzerbahnen hatten danach für die Ausführung der auf ihrem Gebiet zu erstellenden Anlagen und für die bezüglichen Expropriationen selbst zu sorgen. Auf Grund dieser Vereinbarung, die wir zu beanstanden keinen Anlaß hatten, erledigten wir unterm 29. April ein Besitzeinweisungsgesuch der Greyerzerbahnen in zustimmendem Sinne, um dieser Verwaltung die sofortige Ausführung des auf ihr Gebiet fallenden Teiles des genehmigten Projektes zu ermöglichen. In der Absicht, die Eröffnung des durchgehenden Betriebes der Linie möglichst zu beschleunigen, ließ nun die Verwaltung der Greyerzerbahnen im Bahnhof Bulle zunächst ein Provisorium erstellen. Das bezügliche,

dem genehmigten Hauptprojekt angepaßte Projekt wurde am 7. Juli unter dem Vorbehalt genehmigt, daß eine provisorische Vereinbarung beider Bahnen über die Mitbenutzung der gemeinsamen Anlagen erfolgen solle. Die Kollaudation der provisorischen Bahnhofanlage, sowie der anschließenden Strecke Bulle-La Tour de Trême fand am 17. September statt. Dabei wurde aber konstatiert, daß die Arbeiten mit den genehmigten Plänen nicht übereinstimmten und daß insbesondere ohne Wissen des Departements ein früher nicht vorgesehenes Aufnahmegebäude für den eigenen Dienst der Schmalspurbahn, samt einem besondern Zugang, erstellt worden war, was darauf schließen ließ, daß es wiederum in der Absicht der Greyerzerbahnen lag, ihren Bahnhofbetrieb von demjenigen der Bulle-Romont-Bahn unabhängig zu gestalten. Die Bahnverwaltungen wurden darauf aufmerksam gemacht, daß diese Einrichtungen und deren Tendenz mit den durch die Bundesbehörden getroffenen Verfügungen im Widerspruch stehen und daß die Aufsichtsbehörde nur einen Gemeinschaftsbahnhof zulassen könne. Indessen konnte die Eröffnung des durchgehenden Betriebes nicht hintangehalten werden. Es wurde daher einstweilen verfügt, daß der gesamte Dienst der Greyerzerbahnen provisorisch durch deren eigenes Personal, jedoch unter der Oberleitung und Verantwortlichkeit des Bahnhofvorstandes der Bulle-Romont-Bahn besorgt werden solle, bis der Gemeinschaftsdienst durch einen dem Departement vorzulegenden Vertrag zwischen den beteiligten Gesellschaften geregelt sein werde. In diesem Sinne und unter Betonung des provisorischen Charakters der teils nicht plangemäß, teils ohne Genehmigung des Departements erstellten Geleiseanlagen, Hochbauten und deren Zugänge gestatteten wir die Eröffnung des Schlußstückes Bulle-La Tour-de-Trême auf den 21. September. Dabei wurde der baldige Ausbau des Bahnhofes auf Grund des genehmigten Planes, sowie die vertragliche Regelung des Gemeinschaftsbetriebes ausdrücklich vorbehalten.

Noch vor der Betriebseröffnung, die am 23. September stattfand, hatte die Bulle-Romont-Bahn erklärt, daß sie nicht einmal eine provisorische Trennung des Bahnhofdienstes annehmen könne und am 26. September unterbreitete sie dem Departement den Entwurf eines Anschlußvertrages, mit dem Gesuche, die Greyerzerbahn zur Anerkennung des Grundsatzes der Gemeinschaft zu zwingen. Letztere hatte die Unterzeichnung dieses Vertrages verweigert und motivierte dem Departement gegenüber ihre Weigerung mit der Behauptung, es finde gar keine Mitbenutzung mehr statt und das Recht der Schmalspurbahn auf Erstellung eines eigenen Bahnhofes bezw. eigener Installationen ergebe sich ohne weiteres aus der Vereinbarung der beiden Bahngesellschaften vom 7. April, womit

die Abgrenzung des Grundeigentums beider Bahnen festgestellt und der Greyerzerbahn gestattet worden sei, auf eigenem Terrain ihre eigenen Einrichtungen selbst zu erstellen. Der Bundesrat habe diese Vereinbarung in seinem Beschluß vom 29. April gutgeheißen und damit den Grundsatz eines Gemeinschaftsbahnhofes fallen gelassen. Aus dieser durchaus irrigen und willkürlichen Auffassung des vorerwähnten Bundesratsbeschlusses ergaben sich weitere Meinungsverschiedenheiten und Schwierigkeiten in bezug auf den Anschluß und die Benutzung des Industriegeleises der Stadt Bulle. Es erschien daher angezeigt, sämtliche in Diskussion stehenden Fragen in einer Konferenz gemeinsam zu erörtern und eine Verständigung zu suchen. Diese Konferenz, an der die beiden Bahnverwaltungen, die Kantonsregierung und die Gemeinde Bulle vertreten waren, fand am 14. November unter der Leitung des Departements in Bern statt. Die angestrebte Einigung kam insofern zu stande, als beschlossen wurde, den Bahnhofbetrieb provisorisch in der bei der Kollaudation vereinbarten Weise weiter zu führen. Die beiden Bahnverwaltungen erhielten eine Frist, um gemeinsam mit der Kantonsregierung und unter Wahrung des Grundsatzes des Gemeinschaftsbahnhofes ein reduziertes Bauprogramm auszuarbeiten. Die Einreichung der bezüglichen Vorlage fällt ins laufende Jahr.

Auf der elektrischen Schmalspurbahn Montreux-Berner Oberland wurden die im Vorjahre in Angriff genommenen Bauarbeiten der Strecke Montbovon-Zweisimmen so gefördert, daß das erste zirka 10 km. lange Teilstück Montbovon-Château d'Oex schon am 19. August und die anschließende 13 km. lange Strecke bis Gstaad am 20. Dezember eröffnet werden konnten. Die Inbetriebsetzung der Endstrecke von Gstaad über die Saanenmöser nach Zweisimmen dürfte im Sommer dieses Jahres möglich werden.

Die Linie Vevey beziehungsweise St. Léger-Châtel St. Denis wurde vollendet und am 2. April dem Betrieb übergeben.

Von der neu hinzugekommenen elektrischen Schmalspurbahn Locarno-Pontebrolla-Bignasco ist das allgemeine Bauprojekt am 5. Juli genehmigt worden. Die Unterbauarbeiten konnten jedoch infolge langwieriger Expropriationsverhandlungen erst im Januar dieses Jahres vergeben werden.

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 wenig beizufügen. Nach

dem Mißlingen eines provisorischen Betriebes der sogenannten Citélinie in Genf mit einer die ungefährdete Befahrung der dortigen Steilrampe (115,7 ‰) ermöglichenden Sicherheitsbremse hat sich die Bahnverwaltung entschlossen, auf die Konzession dieser bereits erstellten Bahnstrecke (Nr. 21 der Gesamtkonzession vom 28. Juni 1900) zu verzichten. Sie hat unterm 14. November ein bezügliches noch zu erledigendes Gesuch gestellt.

Von der im Frühjahr teilweise eröffneten Wynentalbahn ist das allgemeine Bauprojekt der Anfangsstrecke von Aarau-Bahnhof S. B. B. bis Aarau (Gais) noch ausstehend. Ferner ist die Frage, wo der Anschluß dieser Linie an die Seetalbahn zu bewerkstelligen sei, wegen der noch herrschenden Ungewißheit über die künftigen Eisenbahnverhältnisse im obern Wynental unerledigt geblieben.

Die neuen Straßenbahnen Schwanden-Elm (Sernftalbahn) und Schaffhausen-Schleitheim wurden nach Genehmigung der allgemeinen Bauvorlagen im März beziehungsweise Ende August in Angriff genommen.

Auf der elektrischen Schmalspurbahn Martigny-Châtelard wurden die Bauarbeiten eifrig fortgesetzt. Die I. Sektion (Martigny-Salvan), die auf der Strecke zwischen Vernayaz und Salvan teilweise mit der Zahnstange ausgerüstet wird, ist nahezu vollendet. Eine oberhalb der Station Salvan eingetretene bedeutende Rutschung gab Anlaß zum Bau einer großen Stützmauer. Es werden aber noch weitere Konsolidierungsbauten zu erstellen sein. Auf der II. Sektion, von Salvan bis nach der französischen Grenze, sind die Arbeiten so weit vorgeschritten, daß diese Strecke voraussichtlich anfangs 1906 betriebsbereit sein wird. Die im letztjährigen Bericht erwähnten Verhandlungen über den Betriebsanschluß der Linie an deren Fortsetzung auf französischem Gebiet konnten auch im Berichtsjahre nicht zum Abschluß gebracht werden. Mit Note vom 21. Januar übermittelte uns die französische Botschaft in Bern einen zwischen den beiden Bahngesellschaften vereinbarten Plan für einen internationalen Anschlußbahnhof in Vallorcine, der auch Einrichtungen für den schweizerischen Zoll vorsah. Das schweizerische Zolldepartement hatte indessen schon vorher des Bestimmtesten verlangt, daß der schweizerische Zolldienst in den Grenzbahnhof Châtelard, d. h. auf schweizerisches Gebiet, verlegt werde. Die Verwaltung der Martigny-Châtelard-Bahn trat daher mit der P.L.M.-Bahn neuerdings in Unterhandlung, um den Plan des Anschlußbahnhofes Vallorcine entsprechend abzuändern. Das neue Projekt wurde von den beiden Bahnverwaltungen am 10. August grundsätzlich festgestellt. Es bleibt nun noch übrig, die Anschlußverhältnisse durch ein internationales Übereinkommen zu ordnen.

Inzwischen sind für die Grenzstation Châtelard mit den schweizerischen Zolleinrichtungen neue Vorlagen eingereicht und genehmigt worden.

Die Verlängerung der Appenzeller Straßenbahn von Gais nach Appenzell konnte programmgemäß am 1. Juli eröffnet werden.

Auf der Jungfraubahn wurde die Tunnelbohrung oberhalb der Station Eigerwand fortgesetzt. Am Ende des Berichtsjahres blieben noch 350 m. zu durchbrechen, um die vorläufige Endstation Eismeer zu erreichen.

Die neue elektrische Zahnradbahn Brunnen-Morschach wird meterspurig gebaut und mit der Zahnstange nach System Strub ausgerüstet. Die Unterbauarbeiten, die im April ihren Anfang nahmen, sind von km. 0,7 bis zur Endstation Axenstein vollendet. Der 296 m. lange Wasiwandtunnel wurde am 15. Januar abhin durchgeschlagen. Voraussichtlich wird die Linie im Sommer dieses Jahres eröffnet werden können.

Neu in Angriff genommen wurde endlich die meterspurige Seilbahn Locarno-Madonna del Sasso; sie wird einspurig mit automatischer Ausweichung erstellt und erhält elektrischen Antrieb.

Das seit 1899 pendente Gesuch der Appenzellerbahn um Erteilung der Baubewilligung für die Anschlußlinie Gübsenmoos-St. Gallen wurde nach Ablauf des letztmals bis zum 30. Juni 1904 verlängerten Stundungsvertrages von der Appenzellerbahn mit Eingabe vom 3. August erneuert. Gleichzeitig begründete die genannte Verwaltung, einer Einladung des Departements Folge leistend, ihre Entschädigungsansprüche. Nachdem der Finanzausweis der Bodensee-Toggenburg-Bahn am 26. August unsere Genehmigung erhalten hatte, lehnte das Departement mit Schreiben vom 30. August das Baubewilligungsgesuch der Appenzellerbahn ab, mit der Begründung, daß entsprechend der den Stundungsverträgen zu grunde liegenden Ansicht von der Erstellung einer Schmalspurbahn Gübsenmoos-St. Gallen nicht mehr die Rede sein könne, nachdem die Ausführung der Bodensee-Toggenburg-Bahn gesichert sei. In bezug auf die Entschädigungsfrage wurde die Gesuchstellerin auf den Weg der Verständigung oder an den Richter verwiesen. Gegen diesen Entscheid rekurrierte die Appenzellerbahn mittelst Eingabe vom 7. Oktober, worauf wir, gestützt auf die hiervor erwähnten Erwägungen, das Baubewilligungsgesuch unterm 12. Dezember ebenfalls als unbegründet abwiesen.

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

	Eröffnungsdatum.
1. Sensetalbahn . . . . .	23. Januar
2. Tramways électriques Genève: Place Bel Air-Rue de l'Hôtel de ville-Rue d'Italie (Citélinie), provisorisch . . . . .	3. März
3. Wynentalbahn: a. Aarau (Gais) - Reinach (Bärenbrücke) . . . . .	5. März
b. Reinach (Bärenbrücke) - Menziken (End- station) . . . . .	1. Mai
4. Chemins de fer électriques veveysans: St. Léger-Châtel St. Denis . . . . .	2. April
5. Vevey-Chexbres . . . . .	2. Mai
6. Saignelégier-Glovelier . . . . .	21. Mai
7. Appenzeller Straßenbahn: Gais-Appenzell . . . . .	1. Juli
8. Rhätische Bahn: Celerina-St. Moritz (Albulabahn) . . . . .	10. Juli
9. Châtel St. Denis-Bulle-Montbovon (chemins de fer électriques de la Gruyère): a. Vuadens-Bulle (provisorische Station für Personen- und Gepäckverkehr) . . . . .	14. Juli
b. Bulle-La Tour de Trême . . . . .	23. September
10. Basler Straßenbahnen: Teilstrecke in der Kannenfeldstraße (Ring- linie) . . . . .	29. Juli
11. Montreux-Oberland bernois: a. Montbovon-Château d'Oex . . . . .	19. August
b. Château d'Oex-Gstaad . . . . .	20. Dezember

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt zirka 110 km.

### Bahnhöfe und Stationen.

**Bahnhof Zürich.** Die in den beiden letzten Geschäftsberichten erwähnte Umarbeitung des von der ehemaligen Nordostbahn aufgestellten Projektes für eine neue Werkstättenanlage zwischen Zürich und Altstetten ist auch im Berichtsjahre nicht so weit gediehen, daß eine neue Vorlage eingereicht werden konnte.

In Sachen des Umbaues der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet Zürich ist die Aktenlage ebenfalls unverändert geblieben, indem die im Berichtsjahre zwischen den Bundesbahnen und den Zürcher Behörden direkt geführten Unterhandlungen über

die Wahl des Projektes und die Beteiligung der Stadt Zürich an den Baukosten noch nicht zum Abschluß gelangt sind.

**Bahnhof Basel S. B. B.** Das neue Aufnahmegebäude wurde nach der am 29. April erfolgten Genehmigung der Ausführungspläne Ende Juni in Angriff genommen und bis Ende des Berichtsjahres im Durchschnitt bis auf die Höhe des ersten Geschosses aufgeführt.

Zu erwähnen ist sodann die Einreichung und Genehmigung von definitiven Projekten für die Tieferlegung der Verbindungsbahn und der Haupteinfahrtlinien von Pratteln her mit Überführung der St. Jakobstraße, sowie einer Vorlage für die unabhängige Einführung der Doppelspur Delsberg-Basel in den Personenbahnhof, außerhalb des erweiterten Rangierbahnhofs auf dem Wolf, d. h. längs des südlichen Randes desselben.

**Badischer Bahnhof Basel.** Der im Vorjahr in Angriff genommene Bau des neuen Güterbahnhofs wurde wesentlich gefördert. Die Erdarbeiten sind ungefähr zur Hälfte ausgeführt, ferner wurden erstellt: die beiden Wiesenbrücken, die Mauerstraßenunterführung, das Verwaltungsgebäude und die beiden Güterhallen.

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

**Bahnhof Bern.** Die von der Generaldirektion auf das Frühjahr 1904 in Aussicht gestellte Einreichung der Projekte für einen neuen Rangier- und Güterbahnhof in Weiermannshaus, einen Abstellbahnhof für den Personenbahnhof an Stelle des jetzigen Rangierbahnhofs und die Erweiterung der Anlagen im Wilerfeld mit Verlegung der Linie nach Ostermündingen ist immer noch nicht erfolgt. Nach der letzten, am 26. Oktober eingelangten Mitteilung der Bundesbahnen über den Stand der Angelegenheit sollen die verschiedenen Projekte nach mehrmaliger Umarbeitung demnächst fertig gestellt werden.

**Bahnhof Thun.** Wie wir im letztjährigen Bericht bemerkt haben, wurde das von den Bundesbahnen am 31. Juli 1903 zur Genehmigung eingereichte Projekt für eine Erweiterung des Bahnhofes auf dem jetzigen Platze von der Gemeinde Thun und der Kantonsregierung abgelehnt und diesem bloßen Umbauprojekt grundsätzlich das Auersche Zentralbahnhofprojekt, Variante III, gegenübergestellt. Das Eisenbahndepartement sah sich hierauf veranlaßt, gemäß dem Antrag der Kantonsregierung die Bundesbahnen einzuladen, sobald als möglich ein Projekt samt Kostenvoranschlag für einen Gemeinschaftsbahnhof im Sinne des Auerschen Vor-

schlages vorzulügen, um eine allseitige Prüfung der Frage zu ermöglichen. Die Generaldirektion entledigte sich dieses Auftrages am 17. Juni, indem sie außer dem verlangten Studienmaterial ein ihr rationeller scheinendes Projekt für eine Zentralbahnhofanlage auf dem noch nicht überbauten Aarefeld einreichte, dabei aber in erster Linie für ihre bloße Umbauvorlage vom 31. Juli 1903 Stellung nahm. Die Regierung des Kantons Bern, der diese Ergänzungsvorlagen am 2. Juli zur Vernehmlassung zugestellt worden sind, äußerte sich mit Schreiben vom 14. Dezember grundsätzlich zu gunsten einer Zentralbahnhofanlage mit Aufnahmsgebäude in der Bleichmatte nördlich der Frutigenstraße, im Sinne einer ergänzten Projektvariante III Auer, in der Meinung, daß für eine solche Anlage Subventionen der Gemeinde Thun und der beteiligten Transportanstalten zu gewärtigen seien. Dabei erklärte sich die Regierung mit der Einberufung einer Konferenz nach Vorschlag der Gemeinde Thun einverstanden.

Diese Vernehmlassung wurde am 29. Dezember zunächst den Bundesbahnen zur Rückäußerung mitgeteilt, und am 19. Januar abhin setzte das Eisenbahndepartement das gesamte Aktenmaterial bei den beteiligten Transportanstalten (Thunerseebahn, Gürbetalbahn, Burgdorf-Thun-Bahn und Dampfschiffgesellschaft) in Zirkulation 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 Bahnhofumbauprojekt anzubietenden Subventionen bekannt zu geben. Mit bezug auf die von der Gemeinde Thun in Aussicht gestellte Subvention erging eine gleichartige Einladung an die Kantonsregierung.

**Bahnhof Biel.** Nach unserem vorjährigen Bericht wurde von der Generaldirektion mit Schreiben vom 13. Oktober 1903 ein generelles Umbauprojekt eingereicht, das, statt der früher vereinbarten Hochlegung des Personenbahnhofes mit Unterführung der Nidau- und der Madretschstraße, eine Vergrößerung dieses Bahnhofes auf dem jetzigen Niveau und die Überführung der genannten Straßen vorsieht. In einer ersten Vernehmlassung vom 18. April äußerte sich die Kantonsregierung über die beiden in Frage stehenden Projektalternativen und wünschte zunächst von den Bundesbahnen zu vernehmen, wie sie, für den Fall der Annahme ihres Projektes, den von den kantonalen Behörden gemachten Anregungen Rechnung zu tragen beabsichtige. Diesem Wunsch wurde entsprochen. Die bezügliche Rückäußerung der Generaldirektion gelangte am 15. Juli in den Besitz der Regie-

zung und am 19. Oktober gab letztere, nach nochmaliger Anhörung der beteiligten Gemeinden, ihre definitive Vernehmlassung ab. Die Regierung bezeichnet darin das Projekt der Bundesbahnen vom 13. Oktober 1903 mit Überführung der Nidau- und der Zentralstraße als unannehmbar und hält an dem durch die Konferenz vom 5. Februar 1902 angebahnten Projekt der Unterführung dieser Straßen fest, mit der Abänderung jedoch, daß das Niveau des Bahnhofplanums behufs tunlichster Verminderung der Straßengefälle noch mehr gehoben werde, als in diesem Projekt vorgesehen war. Die Weiterbehandlung der Angelegenheit fällt ins laufende Jahr.

**Bahnhof Neuenburg.** Die Erweiterungsbauten nach dem unterm 31. August 1901 genehmigten Gesamtprojekt nahmen ihren Fortgang. Im wesentlichen wurden ausgeführt: die Verbreiterung des Planums im nordöstlichen Teil des Bahnhofes, Entwässerungskanäle und die Einrichtung der Gewölbe unter der Straße am nordwestlichen Rande des Bahnhofes. Die im letztjährigen Bericht erwähnten Projektstudien der Bundesbahnen über die Perronanlagen und deren unterirdische Zugänge, sowie über die eventuelle Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in Verbindung mit einer Tieferlegung des Bahnhofvorplatzes gelangten am 30. März zur Vorlage und wurden der Kantonsregierung am 14. April zur Vernehmlassung zugestellt. Die bezügliche Rückäußerung steht noch aus.

**Bahnhof La Chaux-de-Fonds.** Die Umbauarbeiten gehen ihrer Vollendung entgegen. Im Laufe des Berichtsjahres konnten die Lokomotivremise und die verschiedenen neuen Dienstgebäude bezogen werden, und zu Anfang des laufenden Jahres wurden auch die große Güterhalle und sämtliche Güterrampen dem Betrieb übergeben.

**Bahnhof Locle.** Die anlässlich der Konferenz vom 20. Juni 1903 von der Kantonsregierung in Aussicht gestellten neuen Studien für die Erweiterung dieses Bahnhofes im Sinn einer vollständigen räumlichen Trennung des Personen- und des Güterbahnhofes nach Vorschlag unserer technischen Organe ist trotz hierseitiger Mahnung noch nicht eingelangt.

**Bahnhof Lausanne.** Nach unserem vorjährigen Bericht wurde für den mittlern Teil des Bahnhofes, zwischen den Depotanlagen und der Ouchy-Straße, am 17. Februar 1903 ein abgeänderter Plan vorgelegt, der jedoch zur Umarbeitung und Ergänzung zurückgestellt werden mußte. Die seither mehrmals reklamierte neue Vorlage erfolgte erst am 11. November und wurde am 1. Februar abhin genehmigt, wobei jedoch verschiedene Punkte,

die von den Bundesbahnen als nicht definitiv festgestellt bezeichnet wurden, pendent blieben, so z. B. die Form des Aufnahmegebäudes, des Postgebäudes und des Dienstgebäudes. Vor allem wurde sodann das Projekt hinsichtlich der Beibehaltung der Güterbahnhofanlage auf dem jetzigen Platze nur als Provisorium genehmigt, in der Meinung, daß gemäß dem Bundesratsbeschluß vom 9. März 1900 auf eine Verlegung des Güterbahnhofes (P. V.) Bedacht zu nehmen und das Ergebnis der bezüglichen Studien sobald als möglich zur weitem Beschlußfassung vorzulegen sei.

Die im Berichtsjahre ausgeführten Arbeiten beschränken sich auf Geleiseerweiterungen im östlichen Teile des Bahnhofes.

**Bahnhof St. Gallen.** Die für das eidgenössische Schützenfest erstellten provisorischen Anlagen haben sich bewährt und sind seither größtenteils im Betrieb geblieben. Das definitive Projekt für den Umbau des Personenbahnhofes ist immer noch ausstehend. Einstweilen hat die Generaldirektion der Bundesbahnen ein Projekt für die bei der Konferenz vom 27. August 1903 von den kantonalen Behörden grundsätzlich angenommene Unterdrückung des Waisenhausüberganges, d. h. für eine Fußwegunterführung an dortiger Stelle, zur Genehmigung vorgelegt. Die bezügliche Vorlage vom 17. Mai konnte jedoch infolge der weitergehenden Begehren der Kantonsbehörden bis jetzt nicht erledigt werden.

**Bahnhof Örlikon und Verbindungsgeleise Örlikon-Seebach.** Die Vorlage der Bundesbahnen vom 15. Mai 1903 für die Erweiterung dieses Bahnhofes und eine direkte Verbindungslinie nach der Station Seebach wurde, nachdem sich die Generaldirektion über die eine ganze Reihe von Abänderungsbegehren enthaltende Vernehmlassung der Kantonsregierung ausgesprochen hatte, vom Eisenbahndepartement am 24. Mai mit ausführlich motiviertem Entscheid unter einigen Vorbehalten genehmigt, wobei immerhin einige Punkte finanzieller Natur noch unerledigt blieben, d. h. zunächst der direkten Verständigung zwischen der Bahnverwaltung und den kantonalen Behörden anheimgestellt wurden. Es wurde auch verfügt, daß über die Frage der Beitragspflicht der Straßenbahn Zürich-Örlikon-Seebach an die Kosten der Unterführung der Zürcherstraße mangels einer Verständigung mit den Bundesbahnen das Bundesgericht nach Maßgabe des Art. 7 des Nebenbahngesetzes zu entscheiden habe.

Unterm 20. Juli übermittelte uns die Kantonsregierung zwei Rekurse der Gemeinderäte Örlikon und Seebach gegen die genannte Genehmigungsverfügung und beantragte, die Begehren der beiden Gemeinden zu schützen, indem sie die Ausführungen der beiden Gemeinderäte zu den ihrigen mache.

Von der Direktion der elektrischen Straßenbahn Zürich-Örlikon-Seebach langte ferner unterm 10. August ein eigener Rekurs ein, der das Ansuchen enthielt, es möchte erkannt werden, daß die Bundesbahnen nicht berechtigt seien, von ihr auf Grund des Nebenbahngesetzes einen Beitrag an die Kosten der Unterführung der Zürcherstraße zu verlangen.

Nachdem die Ansichtsäußerung der Generaldirektion über diese Rekurse eingetroffen war, beschloß das Departement, gemäß dem Antrag der Kantonsregierung eine Verständigung zwischen den Interessenten an einem Augenschein zu versuchen. Dieser Augenschein fand am 13. Oktober statt; es gelang dabei, im Einverständnis mit den Vertretern der Kantonsregierung zwischen den Abordnungen der Generaldirektion und des Gemeinderates Örlikon unter beidseitigem Ratifikationsvorbehalt einen Vergleich namentlich im Sinn einer angemessenen Verteilung der Kosten für eine Reihe von Straßenumbauten und -korrekturen abzuschließen, wodurch in der Folge der bezügliche Rekurs dieser Gemeinde seine Erledigung fand.

Ein weiteres Ergebnis der Konferenz war, daß die Gemeinde Seebach nur noch an ihrem Begehren um Beibehaltung des Niveauüberganges der Bühlstraße bei km. 5,385 festhielt. Die definitive Erledigung der Rekurse erfolgte durch unsern Beschluß vom 3. Februar abhin, wobei wir das vorerwähnte Begehren der Gemeinde Seebach als unbegründet abwiesen und uns hinsichtlich des Rekurses der Straßenbahn Zürich-Örlikon-Seebach inkompetent erklärten, mit der Begründung, daß der Administrativbehörde nicht zustehe, die Beitragspflicht einer Nebenbahn an die Kosten für die Beseitigung einer als unzulässig erscheinenden Niveaureizung mit einer bestehenden Bahn grundsätzlich zu statuieren oder zu verneinen.

Dabei wurde die bestimmte Erwartung ausgesprochen, daß nunmehr sowohl seitens der Generaldirektion als auch der beteiligten Kantons- und Gemeindebehörden ohne Verzug die nötigen Maßnahmen getroffen werden, um die möglichst rasche Inangriffnahme und ungehinderte Fortführung der Bauarbeiten zu gestatten.

**Bahnhof St. Maurice.** Für den Bahnhof St. Maurice wurde an Stelle des früher genehmigten Umbauprojekts der Jura-Simplon-Bahn ein vollständig umgearbeitetes eigenes Projekt der Bundesbahnen genehmigt, und es sollen die bezüglichen Arbeiten ohne Verzug im Anschluß an die Legung der 2. Spur Aigle-St. Maurice in Angriff genommen werden.

Von andern größeren Bahnhof- und Stationsumbauten, die im Berichtsjahr begonnen, beziehungsweise fortgesetzt wurden oder

im Stadium der Projektgenehmigung sich befanden, erwähnen wir folgende:

Nyon, Renens, Vevey (Personenbahnhof), Montreux, Aigle, Sion, Chexbres, Palézieux, Payerne, Yverdon, Vallorbe, Delsberg, Laufen, Langnau, Aarau, Richterswil, Glarus, Uetikon, Frauenfeld, Rorschach, Arbon, Romanshorn, Buchs und Bellinzona.

### Ausbau auf zweite Spur.

Im Berichtsjahre konnte der zweispurige Betrieb auf folgenden Bahnstrecken eröffnet werden: am 1. Mai Immensee-Brunnen, im Laufe des Sommers Conversion-Grandvaux und Palézieux-Oron und am 24. November Frick-Stein.

Fortgesetzt, beziehungsweise neu in Angriff genommen wurde der Ausbau auf zweite Spur der Strecken Bofflens-Croy-Vallorbe, Grandvaux-Chexbres, Oron-Vauderens, Aigle-Les Paluds (St. Maurice), Oberwinterthur-Felben-Romanshorn und Brugg-Frick.

Die wichtigsten der ausgeführten Bauten sind die Eisenkonstruktionen für das zweite Geleise der Thurbrücke bei Müllheim (Oberwinterthur-Felben) und der Aarebrücke bei Brugg (Brugg-Stein). Nach Inbetriebsetzung dieser Eisenkonstruktionen wurde bei beiden Objekten die Ersetzung der bestehenden Brücken des ersten Geleises in Angriff genommen..

Auf der Strecke Oberwinterthur-Felben soll, entsprechend dem von der Regierung des Kantons Zürich nachdrücklich unterstützten Wunsche einer Anzahl Gemeinden, zwischen Wiesendangen und Islikon eine neue Station Attikon eingeschaltet werden. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hatte erklärt, zur Ausführung dieser Station nur bei hinreichender Subventionierung derselben seitens der Interessenten Hand bieten zu können. Ein bezügliches Vorprojekt wurde dann vom Eisenbahndepartement genehmigt, nachdem von den beteiligten Gemeinden das nötige Terrain unentgeltlich zur Verfügung gestellt und außerdem ein Barbeitrag von Fr. 40,000 zugesichert worden war.

Infolge der daherigen langen Unterhandlungen sind die auf der ganzen übrigen Strecke weit vorgeschrittenen Unterbauarbeiten zwischen Wiesendangen und Islikon im Rückstand geblieben.

Wie wir im letztjährigen Bericht bemerkt haben, sah sich das Eisenbahndepartement veranlaßt, bezüglich der im Juli 1903 eingereichten Spezialvorlagen für den Umbau auf zweite Spur der Stationen der Linien Oberwinterthur-Felben und Brugg-Stein eine

Änderung im Sinne tunlichster Vermeidung der spitzbefahrenen Weichen anzuregen, weshalb diese Vorlagen pendent geblieben waren. Die in dieser Angelegenheit geführten schriftlichen Unterhandlungen fanden ihren Abschluß in einer Konferenz, die am 29. Juni in Bern abgehalten wurde. Die Vertreter der Generaldirektion beharrten dabei auf ihrer Meinung, daß der Anregung des Eisenbahndepartements nur in beschränktem Umfange entsprochen werden könne, wenn die Abwicklung des Stationsverkehrs nicht leiden solle, und erklärten übrigens, die Verantwortlichkeit für die projektierten Anlagen übernehmen zu dürfen. In diesem Sinne wurde die Ausmerzung der spitzbefahrenen Weichen nur für einige kleine Stationen zugestanden, worauf die Erledigung der betreffenden Vorlagen erfolgen konnte. Dabei blieb jedoch die Frage der Erhöhung der bisher für die Befahrung der spitzbefahrenen Weichen zulässigen Maximalgeschwindigkeit offen.

Auf der Strecke Aigle-Les Paluds, deren allgemeines Bauprojekt am 30. Dezember genehmigt wurde, wird die Montierung der neuen zweiten Brücke über die Rhone bei Massongex demnächst beginnen.

Vorgängig der Erstellung der zweiten Spur im Wallis soll eine große Anzahl der dortigen Stationen erweitert, beziehungsweise mit genügenden Ausweich- und Überholungsgeleisen ausgerüstet werden. Die bezüglichen Projekte wurden genehmigt, und die Ausführungsarbeiten haben begonnen.

Ausstehend sind immer noch die allgemeinen Bauvorlagen für die Strecken Daillens - Bofflens und Wilerfeld - Gümli gen und die Linie Aarburg-Luzern, beziehungsweise Sursee.

Über den Stand der Verhandlungen der Bundesbahnen mit dem Kanton St. Gallen über die Legung des zweiten Geleises Winterthur - Rorschach sind uns bis jetzt noch keine direkten Mitteilungen zugekommen.

### Grenz- und Katasterpläne

sind im Berichtsjahr für 8 neue Bahnlagen mit zusammen 143 km. Länge eingereicht und geprüft worden, nämlich Bern-Neuenburg (Direkte), Erlenbach-Zweisimmen, Vevey-Chamby, Bex-Gryon-Villars, Altstätten-Berneck, Wetzikon-Meilen, Bremgarten-Dietikon und Trambahn Luzern. Einige dieser Pläne mußten zur Ergänzung und Richtigestellung zurückgeschickt werden.

## Einführung des elektrischen Betriebes.

Die schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb, an deren Arbeiten sich sowohl das Eisenbahndepartement als das Departement des Innern beteiligen, hat im Berichtsjahre zunächst ihre Statuten endgültig bereinigt und das Arbeitsprogramm aufgestellt. Für die Behandlung der einzelnen Programmpunkte wurden vorläufig vier Subkommissionen gewählt und diesen besonders geeignete Fachmänner als bezahlte Mitarbeiter beigegeben.

Man hofft, auf diese Weise die grundlegenden Untersuchungen über Kraftbedarf, Betriebsverhältnisse und Kraftbeschaffung, sowie die vergleichenden Studien über die wichtigsten bestehenden elektrischen Bahnen der Schweiz und des Auslandes im laufenden Jahre durchführen zu können.

Auf dem praktischen Gebiete bewegen sich die von der Maschinenfabrik Örlikon in Verbindung mit den Bundesbahnen veranstalteten Versuche.

Gemäß einem am 11./23. November 1904 abgeschlossenen Verträge überläßt die Generaldirektion der S. B. B. der Maschinenfabrik Örlikon die Bahnstrecke Seebach-Wettingen zum Zwecke der Erprobung des von der Maschinenfabrik Örlikon aufgestellten Systems der elektrischen Traktion mit Stromspannungen bis 15000 Volt. Die Erprobung dieses Traktionssystems zerfällt in 2 Hauptabschnitte, nämlich in die Bau- und Versuchsperiode und in die daran anschließende eigentliche Betriebsperiode. Die Arbeiten der ersten Periode werden in verschiedenen Teilstrecken ausgeführt. Für die elektrische Ausrüstung des ersten Abschnittes Seebach-Affoltern (3,07 km. Betriebslänge) wurden die Planvorlagen genehmigt, und es waren die Arbeiten so weit gediehen, daß die Kollaudation dieser Strecke am 18. November stattfinden konnte. Die Aufnahme der Versuchsfahrten wurde unter einigen Bedingungen gestattet; es haben dieselben aber im Berichtsjahr noch nicht begonnen.

Die Arth-Rigi-Bahn beabsichtigt, auf der Talstrecke Arth-Goldau den elektrischen Betrieb einzuführen; bezügliche Vorlagen sind in Behandlung.

Zu erwähnen ist endlich noch der seit dem Herbst in Ausführung begriffene Umbau der Birsigtalbahn behufs Einführung des elektrischen Betriebes.

## b. Bahnunterhalt.

### Linien im Betrieb.

	Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
<b>I. Hauptbahnen.</b>			
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
<b>Total</b>	<u>2367,615</u>		
Ausländische Bahnen auf Schweizer- gebiet:			
Badische Staatsbahnen . . . . .	41,168	300	16
Paris-Lyon-Méditerranée . . . . .	19,336	350	20
Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen . . . . .	5,266	400	7
Österreichische Staatsbahnen . . . . .	2,708	380	8
Rete Mediterranea . . . . .	0,236	—	0
<b>Total</b>	<u>68,794</u>		
<b>II. Nebenbahnen.</b>			
<i>a. Normalspurige Adhäsionsbahnen:</i>			
Nebenbahnen der Bundesbahnen . . . . .	368,031	150	38
Nebenbahnen der Gotthardbahn . . . . .	12,457	300	8
Südostbahn . . . . .	49,201	150	50
Emmentalbahn . . . . .	42,250	250	15
Tößtalbahn . . . . .	39,598	250	30
Gürbetalbahn . . . . .	33,896	200	22
Thunerseebahn . . . . .	30,238	180	15
Huttwil-Wolhusen . . . . .	25,268	250	25
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
Wald-Rüti . . . . .	6,570	270	25
Önsingen-Balsthal . . . . .	4,015	270	12
Arth am See-Arth Goldau-Güterbahnhof . . . . .	3,115	140	40
Burgdorf-Thun, elektrischer Betrieb . . . . .	40,214	250	25
Freiburg-Murten-Ins, elektrischer Betrieb . . . . .	32,307	200	30

		Betriebs- länge.	Gewöhnlicher Minimal- radius.	Maximal- steigung.
		km.	m.	‰
Seetalbahn,	Straßenbahn	49,885	160	37
Sihltalbahn,	"	18,876	150	25
Kriens-Luzern, Gütergeleise,	"	2,896	120	30
Orbe-Chavornay, Straßenbahn, elektrischer Betrieb . . . . .		3,899	200	25
	<b>Total</b>	<b>960,085</b>		

*b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper:*

Rhätische Bahn . . . . .		172,251	100	45
Bière-Apples-Morges, Apples-Pisle . . . . .		29,658	100	35
Saignelégier-Chaux de Fonds . . . . .		26,341	100	40
Appenzellerbahn . . . . .		25,400	100	37
Yverdon-Ste. Croix . . . . .		24,167	100	44
Ponts-Sagne-Chaux de Fonds . . . . .		16,153	100	40
Tramelan-Tavannes . . . . .		8,731	80	40
Echallens-Bercher . . . . .		8,657	100	25
Rigi Kaltbad-Scheidegg . . . . .		6,653	105	50
Brenets-Loche . . . . .		4,246	150	30
Montreux-Gstaad	elektr. Betrieb	45,808	40	68
Châtel St. Denis-Bulle- Montbovon	" "	36,689	100	32,1
Vevey-Chamby, Saint- Légier-Châtel St. Denis	" "	16,104	60	50
Châtel St. Denis-Palézieux	" "	6,302	100	32
Grütsch-Mürren	" "	4,279	50	50
	<b>Total</b>	<b>431,979</b>		

*c. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Strassen:*

Frauenfeld-Wil . . . . .		17,584	60	46
Lausanne-Echallens . . . . .		14,218	100	40
Waldenburgerbahn . . . . .		13,535	60	30
Birsigtalbahn . . . . .		12,240	60	40
Bern-Worb-Bahn . . . . .		9,701	50	36,2
Tramways électriques de Genève . . . . .	elektr. Betrieb	126,017	15	60
Lausanne-Moudon, Ma- rin-Savigny	" "	26,909	50	78
Tramways de Neuchâtel	" "	26,538	25	86
Basler Straßenbahnen	" "	25,210	15	73
Städt. Straßenbahn Zürich	" "	24,291	15	65
Tramways lausannois	" "	23,205	20	113
Wetzikon-Meilen	" "	22,476	25	65
Wynentalbahn	" "	22,261	35	41
Limmattal-Straßenbahn	" "	12,008	25	52
Altstätten-Berneck	" "	11,239	25	50

		Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
Bremgarten-Dietikon	elektr. Betrieb	10,836	25	60
Städtische Straßenb. Bern	" "	10,815	30	57
Aarau-Schöftland	" "	10,681	25	42,5
Trambahn Luzern	" "	10,817	20	60
Rolle-Gimel	" "	10,528	25	84
Vevey-Montreux-Chillon	" "	10,490	30	34
Allaman-Aubonne-Gimel	" "	9,913	40	60
St. Gallen-Speicher-Trogen	" "	9,700	25	75
Tramway St. Gallen	" "	9,292	15	67
Hauts Geneveys-Villiers	" "	8,213	100	72
Birseckbahn	" "	6,276	25	50
Genève-Veyrier	" "	5,548	50	50
Zürich-Örlikon-Seebach	" "	5,500	75	64
Bieler Tramway	" "	4,672	22,5	33,2
Tramway Lugano	" "	4,528	20	47
Zentrale Zürichbergbahn	" "	4,260	16	70
Straßenbahn Schaffhausen	" "	3,993	18	77
Tramway in Chaux-de-Fonds	" "	3,325	20	25,2
Sissach-Gelterkinden	" "	3,148	60	15
Tramway in Freiburg	" "	3,028	25	92
Zürich-Höngg	" "	3,012	20	60
Chillon-Villeneuve	" "	2,537	40	40
Winterthur-Töß	" "	1,798	20	17
Schwyz-Seewen	" "	1,725	100	60
Straßenbahn St. Moritz	" "	1,635	30	50
Waldhaus-Hotel Dolder, Zürich	" "	0,637	20	98
Riffelalpbahn	" "	0,468	60	50
Pferdebahn auf Monte Generoso	" "	0,540	20	38
Rollbahn in Mürren	" "	0,451	7,5	37
Total		545,617		

d. Adhäsionsbahnen mit Zahn- stangenstrecken:		Spur- weite. mm.	Zahnstange System.	Betriebs- länge. km.	Mini- mal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
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., elektr. Betrieb	1000	Klose	19,021	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				184,825		

<i>c. Reine Zahnradbahnen:</i>	Spurweite. mm.	Zahnstange System.	Betriebslänge. km.	Maximalsteigung. ‰
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	7,921	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	4,345	250
Trait-Planches, " "	1000	Riggenbach	0,392	148,7
		Total	<u>82,936</u>	

<i>f. Seilbahnen:</i>	Spurweite. mm.	Motor.	Bremsmittel.	Betriebslänge. km.	Maximalsteigung. ‰
Lausanne-Ouchy . . . . .	1435	Turbine	Adhäsion	1,476	120
Lausanne-gare C. F. F.	1435	"	Z. St. Riggenbach.	0,314	116
Biel-Maggingen . . . . .	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. Riggenbach.	0,760	311
Territet-Glion . . . . .	1000	"	"	0,553	570
Ecluse-Plan . . . . .	1000	"	"	0,368	370
Gießbachbahn . . . . .	1000	"	"	0,920	320
St. Gallen-Mühleck . . . . .	1200	"	"	0,300	228
Lugano-Bahn. G. B.	1000	"	Z. St. Abt	0,297	240
Gütschbahn, Luzern	1000	"	Z. St. Riggenbach.	0,153	530
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. Riggenbach.	1,207	600
Gurtenbahn, Bern . . . . .	1000	"	Zangen	1,021	330
Biel-Leubringen . . . . .	1000	"	"	0,892	360
Bürgenstockbahn . . . . .	1000	"	Z. St. Abt	0,827	575
Kriens-Sonnenberg . . . . .	1000	"	Zangen	0,803	425
Dolderbahn, Zürich	1000	"	"	0,799	177,5
Reichenbachbahn, Meiringen	1000	"	"	0,661	617
St. Imier-Sonnenberg	1000	"	"	0,642	600
Davos-Schatzalp . . . . .	1000	"	"	0,640	474
Lausanne-Signal . . . . .	1000	"	"	0,455	280
Rigiviertelbahn, Zürich	1000	"	"	0,284	327
Zürichbergbahn . . . . .	1000	"	Z. St. Abt	0,163	260
			Total	<u>25,358</u>	

## Zusammenstellung.

### I. Hauptbahnen.

	Betriebslänge. km.	
a. Schweizerische . . . . .	2367,615	
b. Ausländische auf Schweizergebiet. . . . .	68,794	
		2436,409

### II. Nebenbahnen.

a. Normalspurige Adhäsionsbahnen . . . . .	960,085	
b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper . . . . .	431,979	
c. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Straßen . . . . .	545,617	
d. Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken . . . . .	184,825	
e. Reine Zahnradbahnen . . . . .	82,936	
f. Seilbahnen . . . . .	25,368	
		2230,800
	Total	4667,209

Davon werden zweispurig betrieben (normalspurige Adhäsionsbahnen) . . . . . 563,041

## Inspektion und Kontrolle der Bahnen.

Die Organisation der Kontrolle und die Verteilung der Kontrollbezirke sind wesentlich dieselben geblieben wie im Vorjahr. Eine durchgehende Inspektionsbegehung über die sämtlichen Haupt- und Nebenbahnen, mit Ausnahme der städtischen Straßenbahnen, wurde ausgeführt und erstreckte sich auf 4018 km. Adhäsionsbahnen und 350 km. Zahnrad- und Seilbahnen. Weitere Begehungen bei besonderen Anlässen brachten diese Länge auf 5658 km.

Auf den städtischen Straßenbahnen wurden vorgenommen:

Allgemeine Inspektionen . . . . .	103
Untersuchungen von neuem Rollmaterial, verbunden mit Fahr- und Bremsproben . . . . .	30
Spezielle Untersuchungen der Fahrdrähtleitungen . . . . .	32

Letztern Untersuchungen wurde im abgelaufenen Berichtsjahr ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt mit Rücksicht auf die ziemlich zahlreich auftretenden Drahtbrüche an Fahrdrähtleitungen. Leider werden uns immer noch nicht alle vorkommenden Drahtbrüche gemeldet, so daß wir über den Umfang solcher Vorkommnisse nur mangelhaft orientiert sind.

Die Inspektionsberichte wurden den Bahnverwaltungen jeweils möglichst rasch nach der Begehung zugestellt. Die Antworten verzögerten sich zum Teil bedeutend, so daß am Schlusse des

Jahres noch nicht alle eingelangt waren. Es ist überhaupt zu bedauern, daß einzelne Verwaltungen durch schleppenden Geschäftsgang die Verhandlungen über bauliche Anstände und andere Angelegenheiten des Bahn- und Betriebsdienstes ungebührlich in die Länge ziehen und mit der Notwendigkeit zahlreicher Mahnungen beschweren.

Neben den eigentlichen Bahnanlagen haben die Kontrollingenieure auch die Dienst- und Ruhelokale des Bahnpersonals zu beaufsichtigen, die Projekte über Neu- und Ergänzungsbauten zu begutachten und ihre Ausführung zu überwachen, die Geleisumbauten und -verstärkungen aufzunehmen und statistisch zu bewerten, die Berichte über Schienenbrüche und Materialfestigkeitsproben zu prüfen, ebenso die Vorlagen über den Bahnbewachungsdienst, die technischen Verhältnisse der Unfälle zu ermitteln, die Baurechnungen zu prüfen etc.

## Zustand der Bahnen.

### Unterbau.

Wesentliche Störungen der Bahnanlagen durch Naturereignisse sind in diesem Jahr folgende vorgekommen:

Die Linie Visp-Zermatt wurde am 20. April und 23. Mai bei Schalp km. 11,8 bis 12,5 durch Felsstürze gefährdet und am 8. Juli bei Randa km. 26,7 durch Hochwasser und Geschiebefuhr des Wildibaches mit Wegreißen einer Brücke unterbrochen.

Auf der Gotthardbahn hat anfangs Januar ein Erdbeben beim untern Portal des Rohrbach-Tunnels stattgefunden, und auf der Linie Zug-Goldau sind am 30. Juni bei km. 7,520 bis 7,780 und am 13. Oktober bei km. 11,820 bis 11,900 einige Dammrutschungen vorgekommen, deren Wiederherstellung teils vollendet, teils noch in Arbeit ist. Starke Lawenstürze haben am 5. Februar an der Stalvedro-Lehne den Verkehr unterbrochen.

Bei Tüscherz am Bielersee ist die im vorigen Jahr angebrochene Felsböschung durch Einbau von Stützpfählen befestigt worden.

Verbauungen von Rutschlehnungen sind teils fortgesetzt, teils neu begonnen worden an der Jougne-Linie km. 40,0 bis 44,0, beim Bau der 2. Spur auf der Linie Lausanne-Bern an der Gotta d'or bei Conversion und beim Bois de Granges zwischen Palézieux und Corbéron.

Es sind ferner zu erwähnen:

Umbau von Tunneln bei Nanchau (ligne de Jougne) und Grandvaux (Lausanne-Bern), Umbau einiger Strecken Gewölbe und Widerlager im Hauenstein- und im Bözbergtunnel, Neueindeckung der Mythenstein-Galerie (Gotthardbahn); Verstärkung der Stützmauer bei Intschi an der Gotthardbahn, Um- oder Neubau einiger Durchfahrten und Durchlässe auf der Bözbergbahn, aargauischen Südbahn, Landquart-Davos-Bahn, verschiedene Schutzbauten gegen Steinschlag und Lawinen auf der Albulabahn.

Arbeiten zur Tracé-Verbesserung sind im Gange auf der Linie Tramelan-Tavannes, in kleinerem Maße ausgeführt auf der Bodelibahn und der Linie Erlenbach-Zweismimen.

Eine Abhülfe gegen die Mergelaufquellungen in den Tunneln des Jura-Neuchâtelais ist noch nicht eingetreten.

Eine Vorlage der Bundesbahnen über die hierseits verlangten Sicherungsbauten an den Felsen von Varen (Strecke Salgesch-Leuk) steht ebenfalls noch aus.

Der Neubau oder die Verstärkung eiserner Brücken wurde gefördert durch Vollendung der neuen Brückenträger über den Tessin bei Cadenazzo, deren 5. und letzter im Januar 1905 eingebaut wurde, Verstärkung einer Brücke bei Polmengo und mehrerer kleiner Brücken der Gotthardbahn, sowie von 2 Brücken der Wengernalpbahn, teilweise Umbau der Pfeiler und Widerlager mit Anbringung von Rollenlagern bei 2 Brücken des II. Kreises der Bundesbahnen. Rückständig, jedoch auf nächste Zeit vorgesehen, sind noch die Verstärkungen einiger größern Brücken in den Kreisen III und IV.

Die Belastungsproben und Revisionen der eisernen Brücken weisen gegenüber dem regelmäßigen Turnus nur geringe Rückstände auf. Mängel, welche bei diesen Anlässen zeigten, sind immer sofort gehoben worden.

#### Oberbau.

Geleisumbauten in neuen starken Schienen- und Schwellentypen der Bundesbahnen und der Gotthardbahn haben dieses Jahr auf eine Länge von 124 982 m. stattgefunden.

Insgesamt betragen die diesjährigen Umbauten durchgehender Liniengeleise in neuem Material

auf Hauptbahnen:

Stahlschienen . . . . .	150 039 m.
Eisenschwellen . . . . .	115 830 „
Holzschwellen . . . . .	29 983 „
Schottererneuerung . . . . .	120 161 „

## auf Nebenbahnen:

Stahlschienen . . . . .	12 314 m.
Eisen- und Holzschwellen . . . . .	3 640 „
Schottererneuerung . . . . .	7 047 „

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

auf Hauptbahnen . . . . .	50 599 m.
auf Nebenbahnen . . . . .	36 304 „

Die zugehörigen Materialproben gaben keinen Anlaß zu Beanstandungen.

Mit Beschluß vom 25. November 1903 haben wir von der Thunerseebahn, der Gürbetalbahn und der Spiez-Erlenbach-Bahn eine Verstärkung ihres Oberbaues verlangt.

Mit der Thunersee- und mit der Spiez-Erlenbach-Bahn fand über das Programm der vorzunehmenden Umbauten und Verstärkungen eine Verständigung statt. Dagegen hat die Gürbetalbahn unterm 23. Januar gegen unsere Verfügung den Rekurs an die Bundesversammlung ergriffen. Wir bestritten in erster Linie die Kompetenz der Bundesversammlung und beantragten in zweiter Linie, den Rekurs als materiell unbegründet abzuweisen. Am 14. Dezember — unmittelbar vor der Behandlung des Geschäftes durch die eidgenössischen Räte — wurde der Rekurs von der Bahnverwaltung zurückgezogen.

Bei andern Bahnen werden die Anforderungen betreffend Oberbauverstärkung auf dem Wege der Inspektionsberichte verfolgt.

Leitschienen auf Brücken sind in einigen rückständigen Fällen im Kreis I der Bundesbahnen neu angebracht worden.

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

An 4 Drahtseilbahnen wurde wegen vorgeschrittener Abnutzung das Drahtseil ausgewechselt. Festigkeitsproben mit 4 neuen und 1 ausrangierten Drahtseil wurden in der eidgenössischen Prüfungsanstalt in Zürich ausgeführt.

#### Stationen und Hochbauten.

Auf betriebenen Bahnen neu eröffnet wurde dieses Jahr einzig die Station Steinhausen zwischen Knonau und Zug. Über die Nichtausführung der in mehreren früheren Jahren behandelten Haltestelle Sonnenberg an der Linie Zug-Goldau wurde zwischen der Gotthardbahn und den Interessenten ein Abkommen getroffen.

Erweiterungen der Geleisanlagen, der Vor- und Ladeplätze wurden auf zahlreichen Stationen ausgeführt. \*

Als wichtigere Ergänzungen der Hochbauten sind zu nennen :

Neuerstellung von Aufnahmegebäuden (Tüscherz, Niederglatt, Schmerikon, Murg), Umbau oder Vergrößerung von bestehenden Aufnahmegebäuden (Schwyz, Wassen, Romanshorn, Chamby, Hochdorf, Biberist), Neubau oder Vergrößerung von Perrondächern (Montreux, Subigen, Glarus, Einsiedeln, Adliswil, Gerlafingen), Neuerstellung oder Vergrößerung von Güterschuppen (Tüscherz, Rätterschen, Emmishofen, Sittertal, Thurnen, Rosental, Malans, Suhr und Reinach (Wynentalbahn), Rampen (Holzrampe in Rivera, Viehrampe in Chiasso), einige neue Brückenwagen, Ladekrane, Drehscheiben.

Vergrößerung von Lokomotivremisen (Winterthur, Rorschach, Chiasso, Saignelégier).

Mehrere neue Wärterhäuser und Vergrößerung alter; Wasserversorgung von Stationen und Wärterhäusern; Verbesserung der Beleuchtung auf zahlreichen Stationen.

### Signale und Riegelungen.

Ergänzungen der Signale fanden statt durch Anbringung einiger Einfahrsignale, wo solche noch fehlten, einer Anzahl von Einfahr-Vorsignalen, die nun, soweit sie zur Vorbereitung auf nicht genügend weit sichtbare Hauptsignale erforderlich sind, ziemlich vollständig bestehen, ferner in Anbringung von Ausfahr-signalen und in einigen Fällen auch schon der neu eingeführten Ausfahr-Vorsignale in von Schnellzügen durchfahrenen Stationen.

Kontrollapparate der Decksignale sind in mehr oder weniger vollkommener Form bis auf wenige Rückstände überall vorhanden, ebenso Apparate zur automatischen Rückstellung durch den Zug.

Rückständige Rangiersignale sind noch in einigen Fällen in Behandlung.

Weichensignale bestehen außer auf einigen Nebenbahnen nahezu überall, wo sie erforderlich sind.

Blocksignale eines neuen Systems als Ersatz der bisherigen sind erstellt worden auf der neuen Doppelspurstrecke Immensee-Goldau, Streckenläutewerke auf den Linien Wohlen-Oberrüti, Turgi-Döttingen, Rorschach-Egnach, Uttwil-Kreuzlingen, Scherzliggen-Interlaken, neue Telegraphenleitungen auf verschiedenen Linien.

Neue größere Stellwerke sind, außer Vollendung desjenigen in Olten, dieses Jahr nicht errichtet worden. Dagegen ist eine erhebliche Zahl älterer Anlagen durch neue ersetzt oder ergänzt worden. Besonders zu erwähnen ist die Ergänzung der von Wärtern in isolierten Türmen bedienten Stellwerke durch Blockwerke am Aufnahmsgebäude in Palézieux, wo sie bereits ausgeführt, und auf einigen andern Stationen, wo sie noch rückständig, aber vorgesehen ist.

Einige größere Bahnhöfe und Anschlußstationen entbehren freilich noch der Riegelung, und bei den raschen Fortschritten in der Technik der Sicherungsanlagen werden notwendige oder wünschbare Ergänzungen noch lange auf dem Programm stehen.

#### **Niveauübergänge und Bahnabschluss.**

Die Unterdrückung bestehender Niveauübergänge durch Wegverlegungen, Über- oder Unterführungen, sowie die Vermeidung neuer Niveauübergänge sind Reformen von im allgemeinen sehr kostspieliger Natur, können aber im Interesse der Sicherheit des Bahn- und Straßenverkehrs nicht eifrig genug angestrebt werden. Sie erfahren eine starke Förderung durch den Bau zweiter Geleise, bei welchem Anlaß eine Anzahl von Über- oder Unterführungen neu erstellt worden oder noch in Arbeit ist, so auf der Jougne-Bahn 4, Winterthur-Romanshorn 2 Fälle, und ferner durch das Bestreben auf Reduktion der Bahnbewachungskosten, welchem in neuerer Zeit eine größere Zahl von Vorlagen der Bundesbahnen zu verdanken ist.

Daneben wurden zahlreiche Vorlagen der Bundesbahnen und einige von Privatnebenbahnen für Verbesserung der bestehenden Barrieren genehmigt, zum Teil auch schon ausgeführt.

Ergänzungen der Einfriedungen haben auf erhebliche Längen stattgefunden, sind aber immerhin auf einigen Hauptbahnen streckenweise noch rückständig.

#### **Bahnbewachung.**

Die Vorlagen über den Dienst der Streckenwärter werden in der im vorigen Bericht erwähnten Form von den Bahnverwaltungen eingereicht und von unseren Organen geprüft. Zu bedauern ist, daß die Vorlagen oft sehr verspätet erfolgen. Dagegen haben sie zur materiell besseren Gestaltung des Dienstes beigetragen, so daß Aussetzungen in geringerem Maße zu machen sind.

Ein allgemeines Projekt der Bundesbahnen für neue Streckeneinteilung im Kreis III auf Grund der Trennung des Strecken- und Barrierendienstes, welches eine erhebliche Reduktion des Streckenpersonals ermöglicht, dagegen, wie oben erwähnt, bedeutende Bauten für Beseitigung von Niveauübergängen im Gefolge hat, ist von uns grundsätzlich genehmigt worden.

### 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 1904 wurden 221 Planvorlagen behandelt für			
253 Starkstromüberführungen	gegen	179	im Vorjahre,
43 Starkstromunterführungen	"	25	" "
10 Starkstromlängsführungen	"	13	" "
31 elektrische Beleuchtungsanlagen auf Bahngelände	"	23	" "
337 Projekte	gegen	240	im Vorjahre.

Unter Ausschluß der Starkstromleitungen längs und quer zu reinen Straßenbahnen und solcher Leitungen, welche den Bahnverwaltungen selbst gehören, ergibt sich auf Ende 1904 folgender Bestand:

927 Starkstromüberführungen (677),
327 Starkstromunterführungen (302),
93 Starkstromlängsführungen (83).

Es sind dem Departement keine durch diese Leitungen verursachte Störungen des Bahnbetriebes oder Unfälle zur Kenntnis gelangt. Die meisten derselben wurden mindestens einmal besichtigt und die konstatierten Mängel den interessierten Bahnverwaltungen zur Veranlassung der Verbesserung mitgeteilt.

#### Kreuzungen elektrischer Bahnkontaktleitungen mit Schwachstromleitungen.

Die Zahl dieser Kreuzungen hat auch im Berichtsjahr infolge unterirdischer Verlegung staatlicher Schwachstromleitungen abgenommen. Die wenigen Überführungen, die neu erstellt werden

mußten, konnten so ausgeführt werden, daß besondere Schutzvorrichtungen nicht erforderlich wurden. Die Kreuzungen haben weder zu Störungen des Bahnbetriebes noch zu Unfällen Anlaß gegeben.

Die Revision der Vorschriften über elektrische Anlagen vom 7. Juli 1899 konnte im Berichtsjahr noch nicht beendet werden.

## 2. Rollmaterial.

Die Zahl der im Berichtsjahr behandelten Planvorlagen über Rollmaterial beläuft sich auf 294 (39 für neue und 255 für im Betrieb befindliche Bahnen) gegenüber 254 im Vorjahre.

Dem Wunsche der Verwaltungen der Hauptbahnen Rechnung tragend, hat das Departement schon im Vorjahre eine Revision des Bundesratsbeschlusses vom 8. Februar 1898 betreffend Normierung des Betriebsmaterials der Hauptbahnen an die Hand genommen und letzteren zu Anfang des Berichtsjahres einen bezüglichen Entwurf zur Rückäußerung zugestellt. Da die Vernehmlassungen noch nicht vollständig eingegangen sind, konnte ein bezüglicher Antrag an den Bundesrat bisher nicht gestellt werden.

Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hat immerhin für die Vermehrung des Rollmaterials unsere Normierungsvorschläge zu Grunde gelegt, so daß die oben erwähnte Verzögerung keinen nachteiligen Einfluß auf die rechtzeitige Vermehrung des Betriebsmaterials haben konnte.

Wie aus nachstehenden Tabellen hervorgeht, haben im Berichtsjahr bedeutende Rollmaterialvermehrungen stattgefunden und stehen noch solche bevor.

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

### a. Lokomotiven.

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
<b>Hauptbahnen:</b>			
Schweizerische Bundesbahnen . . . . .	23	58	35
Gotthardbahn . . . . .	—	—	—
Bern-Neuenburg . . . . .	—	—	—
Jura Neuchâtelois . . . . .	1	1	—
<b>Nebenbahnen:</b>			
Normalspurige . . . . .	—	6	6
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>65</b>	<b>41</b>

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
<b>Sonstige Bahnen:</b>			
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper . . . . .	—	11	11
Schmalspurige Adhäsionsbahnen, Straßenbahnen . . . . .	1	2	1
Adhäsionsbahnen mit Zahnstangen- strecken . . . . .	—	2	2
Reine Zahnradbahnen . . . . .	—	2	2
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>16</b>
<b>Im ganzen</b>	<b>25</b>	<b>82</b>	<b>57</b>

**Bestand auf Ende 1904:**

Normalspurige Adhäsionsbahnen . . . . .	1094	Lokomotiven.
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper . . . . .	65	"
Schmalspurige Adhäsionsbahnen, Straßen- bahnen . . . . .	34	"
Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken	48	"
Reine Zahnradbahnen . . . . .	88	"
<b>Total</b>	<b>1329</b>	<b>Lokomotiven</b>
wovon für elektrischen Betrieb	<b>17</b>	"

*b. Personenwagen.*

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
<b>Hauptbahnen:</b>			
Schweizerische Bundesbahnen . . . . .	63	143	80
Gotthardbahn . . . . .	—	10	10
Bern-Neuenburg . . . . .	—	—	—
Jura Neuchâtelois . . . . .	—	—	—
<b>Nebenbahnen:</b>			
Normalspurige Nebenbahnen . . . . .	—	22	22
<b>Total</b>	<b>63</b>	<b>175</b>	<b>112</b>

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
<b>Sonstige Bahnen:</b>			
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper . . .	—	13	13
Schmalspurige Adhäsionsbahnen, Straßenbahnen . . . . .	3	49	46
Adhäsionsbahnen mit Zahnstangen- strecken . . . . .	—	9	9
Reine Zahnradbahnen . . . . .	—	6	6
Seilbahnen . . . . .	—	—	—
Total	3	77	74
Im ganzen	66	252	186

## Bestand auf Ende 1904:

	Wagen.	Plätze.
Normalspurige Adhäsionsbahnen . . . . .	2683	128 792
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper . . . . .	233	8 423
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Straßen . . . . .	932	32 596
Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken . . . . .	150	5 684
Reine Zahnradbahnen . . . . .	118	5 417
Seilbahnen . . . . .	71	2 588
Total	4187	183 500
wovon mit elektrischem Betrieb	941	33 634

*c. Bahnpostwagen.*

	Zweiachsige.	Dreiachsige.
Ausrangiert wurden . . . . .	—	—
Angeschafft „ . . . . .	—	12
Zuwachs	—	12

## Bestand auf Ende 1904:

156 zweiachsige
114 dreiachsige
270 im ganzen,
wovon 16 schmalspurige.

*d. Gepäckwagen.*

	Aus- rangi-ert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
Hauptbahnen und normalspurige Nebenbahnen . . . . .	37	85	48
Sonstige Nebenbahnen . . . . .	1	2	1
Total	38	87	49

Bestand auf Ende 1904:

Hauptbahnen und normalspurige Nebenbahnen . . . . .	553 Wagen.
Sonstige Nebenbahnen . . . . .	80 „
Total	633 Wagen.

*e. Güterwagen.*

	Offene Wagen.		Gedeckte Wagen.	
	Normalspur- bahnen.	Sonstige Bahnen.	Normalspur- bahnen.	Sonstige Bahnen.
Abgang . . . . .	74	1	177	1
Neubeschaffung . . . . .	67	69	256	40
Zuwachs	— 7	70	139	39

Bestand auf Ende 1904:

Normalspurbahnen (übergangsfähiges Material)	13 512 Wagen.
Sonstige Bahnen . . . . .	1 015 „
Total	14 527 Wagen.

Unter den beschafften Lokomotiven befinden sich 3 Güterzugslokomotiven (Serie C<sup>4/5</sup>) nach neuem Typ. Weitere Anschaffungen solcher Maschinen stehen bevor.

Die Mehrzahl der beschafften Personenwagen sind zwei- und dreiachsige nach vorhandenen Typen. Von den schweizerischen Bundesbahnen wurden u. a. auch 12 vierachsige Wagen mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen neuester Bauart in Dienst gestellt. Davon sind 6 Wagen I. und II., die übrigen III. Klasse. Sämtliche Personenwagen besitzen elektrische Beleuchtung.

An Rollmaterialbestellungen waren zu Ende des Jahres pendent:

Hauptbahnen:	Lokomotiven.	Personenwagen.	Gepäckwagen.	Güterwagen.
Schweizerische Bundesbahnen	31	180	10	450
Gotthardbahn . . . . .	6	—	3	—
Bern-Neuenburg . . . . .	1	—	—	—
Jura Neuchâtelois . . . . .	—	—	—	—
Nebenbahnen:				
Normalspurige Adhäsionsbahnen . . . . .	3	19	2	—
Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper . . . . .	1	20	—	24
Schmalspurige Adhäsionsbahnen, Straßenbahnen . . . . .	1	18	—	—
Adhäsionsbahnen mit Zahnradstrecken . . . . .	4	16	—	8
Reine Zahnradbahnen . . . . .	—	—	—	—
Seilbahnen . . . . .	—	1	—	—
Im ganzen	47	254	15	482

Eine Anzahl der von den schweizerischen Bundesbahnen bestellten Lokomotiven und Wagen dient zum Ersatz älteren zur Ausrangierung gelangenden Materials. In den obigen Personenwagenbestellungen figurieren u. a. auch 20 vierachsige Wagen I. und II. Klasse, bestimmt für den Wagenaustausch im internationalen Personenverkehr, sowie 160 dreiachsige Wagen mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen nach neuem Typ, zum Teil für den Simplonverkehr bestimmt.

Von diesen sind: 50 Stück I. und II. Klasse,  
 20 „ II. Klasse,  
 20 „ II. und III. Klasse,  
 70 „ III. Klasse.

Von den Gepäckwagen sind 10 dreiachsige schwerer Bauart mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen für den Dienst in Expreszügen bestimmt.

Unter den bestellten Güterwagen befinden sich geschlossene und offene mit wesentlich größerem Laderaum, beziehungsweise größerer Ladefläche als bisher.

Durch diese Rollmaterialbeschaffungen und die gleichzeitig damit verbundene sukzessive Ausrangierung ältern Materials erhalten die schweizerischen Bahnen einen Rollmaterialpark, der den Vergleich mit demjenigen der Nachbarländer wohl aushalten darf.

Für die im Bau befindlichen Bahnen sind bestellt:

	Loko- motiven.	Personen- wagen.	Gepäck- wagen.	Güter- wagen.
Hauptbahnen . . . . .	—	—	—	—
Nebenbahnen:				
Normalspurige Adhäsions- bahnen . . . . .	—	—	—	—
Schmalspurige Adhäsions- bahnen auf eigenem Bahn- körper . . . . .	—	—	—	—
Schmalspurige Adhäsions- bahnen auf Straßen . . .	—	16	—	17
Adhäsionsbahnen mit Zahn- stangenstrecken . . . . .	2	2	—	2
Reine Zahnradbahnen . . .	3	4	—	—
Seilbahnen . . . . .	—	1	—	—
Total	5	23	—	19
wovon für elektrisch betriebene Bahnen . . . . .	4	22	—	19

Die Einführung von Rauchverbrennungsapparaten an Lokomotiven macht stetige, wenn auch etwas langsame Fortschritte. Nachdem die Gotthardbahn ihre Lokomotiven mit Rauchverzehrer ausgerüstet hat, haben nun auch die Bundesbahnen ihre neuen Lokomotiven mit solchen Apparaten versehen lassen.

Die Anwendung überhitzten Dampfes wird neuerdings auch bei unsern Bahnen versucht. Die Gotthardbahn hat probeweise eine Güterzugslokomotive mit Dampfüberhitzer System Piélock versehen und rüstet, gestützt auf die befriedigenden Ergebnisse, weitere fünf Lokomotiven damit aus. Die schweizerischen Bundesbahnen lassen zwei ihrer im Bau befindlichen Lokomotiven mit Dampfüberhitzer nach System Schmidt versehen.

Die Verbesserung der Beleuchtung der Personenwagen macht befriedigende Fortschritte.

Von den Hauptbahnen hatten am Jahresende

	Wagen	%
Petrolbeleuchtung . . . . .	709	29,1
Gasbeleuchtung . . . . .	507	28,8
Elektrische Beleuchtung . . . . .	1217	50,1

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

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

Die Prüfung der Planvorlagen für neu beschafftes Rollmaterial und für Änderungen, die Überwachung des Unterhaltes desselben, sowie die Kontrolle über den Zugkraftdienst fand in bisheriger Weise statt. Besondere Vorkommnisse sind dabei nicht zu erwähnen.

Lokomotivdefekte sind dem Departement 289 zur Kenntnis gekommen; dieselben verteilen sich wie folgt:

Schweizerische Bundesbahnen . . . . .	194
Gotthardbahn . . . . .	9
Bern-Neuenburg . . . . .	2
Jura Neuchâtelois . . . . .	2
Nebenbahnen . . . . .	82
	Total 289

Eingelangt sind ferner:

5	Berichte über Kupplungsbrüche;
32	„ „ Radreifenbrüche;
21	„ „ Achsenbrüche.

Schwerere Folgen sind aus diesen Rollmaterialdefekten in keinem Falle entstanden.

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

Es fanden statt:

*Innere Kesseluntersuchungen.*

Hauptbahnen:	Anzahl	In % der Kessel
Schweizerische Bundesbahnen . . . . .	125	17,4
Gotthardbahn . . . . .	26	16,6
Bern-Neuenburg . . . . .	1	14,8
Jura Neuchâtelois . . . . .	1	6,6
<b>Nebenbahnen:</b>		
Normalspurige . . . . .	12	13
Sonstige . . . . .	39	18,1
<b>Im ganzen</b>	<b>204</b>	<b>16</b>

*Periodische Druckproben.*

Hauptbahnen:	Anzahl	In % der Kessel
Schweizerische Bundesbahnen . . . . .	209	29,2
Gotthardbahn . . . . .	51	32,6
Bern-Neuenburg . . . . .	—	—
Jura Neuchâtelois . . . . .	2	13,3
<b>Nebenbahnen:</b>		
Normalspurige . . . . .	11	11,8
Sonstige . . . . .	47	21,8
<b>Im ganzen</b>	<b>320</b>	<b>26,6</b>

*Druckproben neuer Kessel.*

Hauptbahnen:	Anzahl		
Schweizerische Bundesbahnen . . . . .	64, wovon	9	Ersatzkessel
Gotthardbahn . . . . .	1	1	"
Bern-Neuenburg . . . . .	—	—	"
Jura Neuchâtelois . . . . .	—	—	"
<b>Nebenbahnen:</b>			
Normalspurige . . . . .	2	2	"
Sonstige . . . . .	9	—	"
<b>Im ganzen</b>	<b>76, wovon</b>	<b>12</b>	<b>Ersatzkessel</b>

\* \* \*

Die Verwendung von Motorwagen für den Lokalverkehr auf den Hauptbahnen und auf sonstigen Bahnen mit Dampftrieb

ist noch nicht aus dem Versuchsstadium herausgetreten. Von den beiden Motorwagen der schweizerischen Bundesbahnen ist der Serpulletwagen so vielen Störungen unterworfen, daß ein Umbau des Kessels in Frage gezogen werden muß. Die Betriebsergebnisse des Daimlerwagens sind dagegen befriedigende. Eine Vermehrung dieser Wagen ist jedoch von den schweizerischen Bundesbahnen noch nicht beschlossen worden. Dagegen beabsichtigt die Ürikon-Bauma-Bahn, einen Teil der Lokomotivzüge durch Motorwagenzüge zu ersetzen und wird zu diesem Zwecke im Frühjahr 1905 einen Motorwagen versuchsweise in Dienst setzen.

Bezüglich der Vervollkommnung der Schutzvorrichtungen vor den Rädern der Straßenbahnwagen sind im Berichtsjahr keine bemerkenswerten Fortschritte zu verzeichnen. Die Basler Straßenbahnen haben versuchsweise eine neue Schutzvorrichtung, System Borner, in Verwendung; indes ist die Versuchszeit noch zu kurz, um ein Urteil darüber fällen zu können. Es wäre zu wünschen, daß alle Straßenbahnverwaltungen durch fortgesetzte Versuche und Proben zur Lösung dieser Aufgabe beitragen würden, da doch immer noch eine bemerkenswerte Zahl der Straßenbahnunfälle auf mangelhafte Schutzvorrichtungen vor den Rädern der Wagen zurückzuführen ist.

### 3. Bahnbetrieb.

#### a. Fahrplanwesen.

Die Begehren zu den Fahrplanentwürfen sind von 1149 im Jahre 1903 auf 1132 im Berichtsjahre zurückgegangen. Davon waren 367 durch das Eisenbahndepartement beziehungsweise den Bundesrat zu entscheiden, die übrigen fanden durch Zugeständnisse der Verwaltungen oder Rückzug seitens der Petenten ihre Erledigung.

Wir müssen leider neuerdings feststellen, daß einzelne Verwaltungen über die Anschlüsse sich nicht rechtzeitig verständigten, weshalb zeitraubende Verhandlungen nötig waren, zufolge welcher die Fahrpläne mehrerer Unternehmungen nicht innert der reglementarischen Frist fertiggestellt und veröffentlicht werden konnten.

Auf einer Reihe von Linien, und zwar namentlich auf solchen der Bundesbahnen, sind die Zugverbindungen wesentlich verbessert und vermehrt worden, wobei aber mit Rücksicht auf den Kostpunkt vielen mehr oder weniger berechtigten Wünschen für ein-

mal noch nicht entsprochen werden konnte, sondern die Petenten auf einen spätern Zeitpunkt verwiesen werden mußten. Es betrifft dieses sowohl Personenzüge für den lokalen als schnellfahrende Züge für den Fernverkehr. Es sei hier auch erwähnt, daß der Fernverkehr auf den meisten Hauptlinien solche Dimensionen angenommen hat, daß demselben besondere Schnellzüge oder Expreßzüge zur Verfügung gestellt werden müssen, welche nur noch die bedeutendern Knotenpunkte bedienen dürfen, wenn man diese Züge fahrplanmäßig durchführen und hinsichtlich rascher Beförderung der Reisenden mit den ausländischen Bahnen auch nur annähernd Schritt halten will. Leider werden von einzelnen Kantonsregierungen, trotz wiederholter Ablehnung des Departements, noch immer Halte von Schnell- und Expreßzügen in Zwischenstationen verlangt, welche bereits über die dem Verkehr angemessenen Zugverbindungen verfügen.

Zufolge einer von Herrn Nationalrat Dinkelmann gestellten Motion betreffend Wiedererstellung des in den Jahren 1890—1902 herausgegebenen allgemeinen schweizerischen Plakatsfahrplans haben wir beschlossen, durch das Eisenbahndepartement vom Sommer 1905 an vier Plakate erstellen zu lassen, in welchen die Fahrpläne der nicht verstaatlichten Bahnen, mit Ausnahme der Zahnradbahnen mit Sommerbetrieb sowie aller Seil- und Trambahnen, zur Darstellung gelangen sollen. Diese Plakate sollen in gleicher Weise wie die Plakate der Bundesbahnen ausgestattet und mit den letztern gemeinschaftlich als Ganzes an die Interessenten abgegeben werden.

Die europäischen Fahrplankonferenzen zur Feststellung der internationalen Zugverbindungen sind in üblicher Weise beschiedt worden. Die Konferenz für den Winterfahrplan 1904/1905 fand im Juni in Kopenhagen, diejenige für den Sommerfahrplan 1905 im Dezember in München statt.

## b. Kontrolle der Dienstvorschriften.

Vom Verband der Normalspurbahnen wurden neue Reglemente über die Heizung der Personenwagen und über die Luftdruckbremse erlassen und es hat derselbe mit Zustimmung des Eisenbahndepartements einige Bestimmungen des allgemeinen schweizerischen Fahrdienstreglements zum Zwecke einer promptern Durchführung der Züge abgeändert. Weitere Änderungen betreffend den Schiebedienst, Bemessung der Zugslängen und Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten unter gewissen Voraussetzungen sind noch in Behandlung.

Von einer Reihe von Nebenbahnen sind neue Reglemente vorgelegt worden und es hat das Departement dieselben jeweilen mit einigen Vorbehalten genehmigt.

Die in den drei letzten Berichten erwähnten Verhandlungen betreffend Verhütung der Verbreitung der Lungentuberkulose haben für einmal damit ihren Abschluß gefunden, daß die Bahnverwaltungen eingeladen wurden, in den Wartesälen Spucknapfe aufzustellen und in den Wartesälen sowie in den Personenwagen Anschläge anzubringen, womit die Reisenden ersucht werden, nicht auf den Boden beziehungsweise nicht in den Wagen zu spucken.

Die im letztjährigen Berichte erwähnten Arbeiten für den Erlaß einer Vollziehungsverordnung zum Nebenbahngesetze konnten noch nicht zum Abschluß gebracht werden.

### c. Vollziehung des Arbeitsgesetzes.

Das Gesetz wurde im Laufe des Jahres bei allen Unternehmungen sukzessive durchgeführt, wobei allerdings, wie unter der Herrschaft des alten Gesetzes, mit Rücksicht auf besondere Verhältnisse zahlreiche ausnahmweise Anordnungen zu treffen waren. Auf den Hauptlinien der Bundesbahnen steht noch eine Anzahl von Schrankenwärterinnen auch in der Zeit von 11 Uhr abends bis 4 Uhr morgens im Dienste, weil die Generaldirektion befürchtete, durch die Entlassung dieser Personen deren Existenz zu gefährden, welche Härte der Gesetzgeber anscheinend nicht gewollt habe. Andererseits wollen wir mit Genugtuung hier erwähnen, daß die Generaldirektion beschlossen hat, bezüglich des Personals der von den Bundesbahnen betriebenen Nebenbahnen von den in der Nebenbahnenverordnung vom 9. Oktober 1903 gewährten Erleichterungen in der Vollziehung des Gesetzes keinen Gebrauch zu machen, und daß die Bundesbahnen ihren Angestellten im Sinne von Art. 7, Absatz 2, des Gesetzes vom 33. Altersjahre an auf je drei Dienstjahre einen weiteren Ruhetag gewähren, auch wenn die Angestellten das neunte Dienstjahr noch nicht vollendet haben. Die Art und Weise, wie die Dienstjahre zu berechnen sind, welche im Sinne von Art. 7, Absatz 2—4, zum Bezuge von mehr als 52 Ruhetagen per Jahr berechtigen, gab zu Verhandlungen mit dem Verband der Normalspurbahnen Anlaß. Das Resultat dieser Verhandlungen war eine Verständigung in dem Sinne, daß:

1. in denjenigen Fällen, wo Angestellte nicht ununterbrochen im Eisenbahndienste gestanden haben, die Zeit vom Austritt aus dem Dienste einer der dem Gesetze unterstellten Verkehrsanstalten bis zur Wiederanstellung bei einer solchen in Abzug zu bringen ist;

2. die Lehrzeit bei einer der dem Gesetze unterstellten Verkehrsanstalten bei Berechnung der Dienstjahre in Betracht kommen soll;

3. der bei ausländischen Bahnen geleistete Dienst bei Festsetzung der Dienstjahre nicht in Anrechnung kommt;

4. wenn ein Angestellter wegen längern Militärdienstes austritt und nachher wieder in den Eisenbahndienst eintritt, die Zwischenzeit bei Berechnung der Dienstjahre in Abzug zu bringen ist.

In Anlehnung an diese Verständigung hat das Departement eine aus Kreisen des Personals gestellte Anfrage dahin beantwortet, daß die der Verwendung des Lokomotivpersonals im Fahrdienste vorausgegangene Beschäftigung in der Werkstätte einer Bahn bei Ermittlung der Dienstjahre in Anrechnung zu bringen sei.

Im Hinblick auf den erwarteten starken Herbstverkehr haben wir die Verwaltungen des Eisenbahnverbands auf gestelltes Ansuchen ermächtigt, an den Sonntagen vom 28. August bis 15. November, den Bettag ausgenommen:

1. den Güterzügen mit Personenbeförderung bis zur Belastungsnorm einer Lokomotive gewöhnliche Güterwagen anzuhängen;
2. nach Bedarf Güterzüge auszuführen;
3. je vormittags durch das Bahnpersonal in den Güterschuppen arbeiten zu lassen.

Wegen großer Militärtransporte wurden ferner die Bundesbahnen ermächtigt:

1. die auf den 13. und 14. September vorausbestimmten Ruhetage der Angestellten der Kreise III und IV, soweit nötig, zu unterdrücken, in der Meinung, daß baldmöglichster Ersatz geboten werden solle;
2. an denselben Tagen, soweit notwendig, Überschreitungen der 11stündigen Arbeitszeit eintreten zu lassen, wobei indessen eine Überanstrengung des Personals nicht vorkommen durfte.

In Abweichung von der Bestimmung von Art. 18 der Vollziehungsverordnung vom 22. September 1903 wurde der Gotthardbahn mit Rücksicht auf den durchgehenden Nachtdienst gestattet, jeweilen durch mehrere Angestellte des Lokomotivdienstes und des Zugdienstes nach dem sonntäglichen Ruhetage in der Zeit zwischen 1 und 3 Uhr früh den Dienst wieder beginnen zu lassen, wobei indessen die betreffenden Ruhetage immer eine Dauer von mehr als 32 Stunden hatten. Wäre diese Ausnahme nicht bewilligt worden, so hätte die Unterdrückung des Gütertransportes im Sinne von Art. 9 des Gesetzes 28 und mehr Stunden

dauern oder aber eine beträchtliche Vermehrung des Personals eintreten müssen.

Die über die Vollziehung des Gesetzes bei den Angestellten der Bahnen und der Dampfschiffunternehmungen gemachten direkten Erhebungen gaben zu zahlreichen Mahnungen gegenüber den Verwaltungen Anlaß. Zwei Verwaltungen haben wir wegen grober Widerhandlung gegen die Bestimmungen des Gesetzes den zuständigen Gerichten verzeigt und es sind die Fehlbaren in der Folge mit Bußen belegt worden.

Die Führung der im Art. 11 des Gesetzes vorgesehenen Tagebücher durch die Angestellten ließ bisher, und zwar namentlich bei den Bundesbahnen, noch manches zu wünschen übrig, was nicht zum kleinsten Teil auf den Umstand zurückzuführen ist, daß die Verwaltungen glaubten, gegenüber den Angestellten sich jeder Anleitung oder Weisung über die Führung der Bücher enthalten zu sollen, demzufolge die Angestellten vielfach unrichtige oder gar keine Eintragungen in die Bücher machten.

Einzelne Verwaltungen haben erst nach wiederholter Mahnung durch die Aufsichtsbehörde dem Personal die Tagebücher abgegeben.

Eine Verwaltung glaubte sich berechtigt, den achttägigen Erholungsurlaub genau auf die Tage zu verlegen, während denen der Angestellte einen achttägigen militärischen Wiederholungskurs zu bestehen hatte, und wollte alsdann jenen Urlaub als durch den Militärdienst konsumiert betrachten. Es wurde der Verwaltung bedeutet, daß dem betreffenden Angestellten zufolge des zum voraus bekannten Militärdienstes der Erholungsurlaub nicht entzogen werden dürfe.

Eine andere Verwaltung hat mitgeteilt, daß sie einem Angestellten pro 1905 keinen zusammenhängenden Urlaub von 8 Tagen anzuweisen gedenke, weil der Angestellte im Laufe des Frühjahres die Rekrutenschule absolvieren müsse. Es ist der Verwaltung eröffnet worden, daß der Militärdienst die Unterdrückung des Urlaubs nicht rechtfertige, wogegen der letztere im Sinne von Art. 21 der Vollziehungsverordnung vom 22. September 1903 im Verhältnis zur Dauer des Militärdienstes gekürzt werden möge.

#### d. Fahrleistungen und Zugsverspätungen.

Nachdem während mehreren Jahren die Zahl der Zugsverspätungen sich beständig in aufsteigender Richtung bewegt hat, können wir mit Vergnügen konstatieren, daß im Berichtsjahre, trotz des gewaltigen Touristenverkehrs, eine wesentliche Besserung

# Tabelle

Aber

die durch besondere Bundesbeschlüsse bewilligten und noch nicht vollständig ausbezahlten Subventionen für grössere Gewässerkorrekturen, Wildbach-Verbauungen, Strassen- und Brückenbauten.

Stand auf 1. Januar 1905.

Objekte.	Arbeiten an der Juragewässer-korrektion, Kanton Solothurn. A. S. n. F. IX, 93.	Tös, Glatt und Thur, Kanton Zürich. (Nachsubvention.) A. S. n. F. XII, 916.	Thur, Kanton Thurgau. (Nachsubvention.) A. S. n. F. XIII, 196.	Korrektion der Broye (mittlern.) (Nachsubvention.) A. S. n. F. XVI, 762.	Korrektion der Saane. A. S. n. F. XI, 623.	Korrektion der Gürbe. (Nachsubvention.) A. S. n. F. XVIII, 85.	Korrektion des Schönbaches, und der Illia, Luzern. (Nachsubvention.) A. S. n. F. XIX, 255.	Rheinregulierung. A. S. n. F. XIII, 352.	Binnenkanal im Unter-Rheinthal. (Nachsubvention.) A. S. n. F. XVIII, 898.	Rüti- und Rütli-Regulierung bei Reichenburg, Schwyz. A. S. n. F. XIV, 228.	Untere und obere Gryonne. (2. Nachsubvention.) A. S. n. F. XIV, 254.	Sanierung der Sümpfe der Orbe. (Nachsubvention.) A. S. n. F. XIV, 675.	Hornbach-Verbauung bei Sumiswald. A. S. n. F. XV, 159.	Limmat- und Sihl-korrektion. (Nachsubvention.) A. S. n. F. XV, 162.	Verbauung des Biller- und Dorfbaches. (Nachsubvention.) A. S. n. F. XV, 386.	Wies- und Riehen- und Hochwasserdamm am Rhein. A. S. n. F. XV, 464.	Korrektion der Broye (untern.) A. S. n. F. XV, 470.	Vollendung des Linthwerkes. A. S. n. F. XVI, 102.	Verbauung der Grossen Schlieren bei Alpnach. A. S. n. F. XVI, 810.	Verbauung des obersten Lauses der Lozane und deren Zuflüsse. A. S. n. F. XVI, 818.	Verbauung der Gamsa, Gemeinde Glis. A. S. n. F. XVI, 822.	Tessin-korrektion. (Nachsubvention.) A. S. n. F. XVI, 418.	Sicherungsarbeiten gegen Nachtfröste des Sasso rosso bei Airolo. A. S. n. F. XVII, 376.	Magglabrücke bei Ascona. (Nachsubvention.) A. S. n. F. XVII, 379.	Korrektion der Kander bei Reichenbach. A. S. n. F. XVII, 381.	Verbauung und Korrekktion des Graberbaches bei Grabs. A. S. n. F. XVII, 384.	Korrektion der Simml und des Felsbaches bei Gams. A. S. n. F. XVII, 388.	Verlängerung des Roudkanals (Uri) (Nachsubvention.) A. S. n. F. XIX, 99.	Ausbau der Tös-korrektion, Zürich. A. S. n. F. XVIII, 74.	Korrektion der Kloten Emme beim Dorle Flühl, Luzern. A. S. n. F. XVIII, 77.	Verbauung des Turmannbaches und des Kummens, Grabs, Wallis. A. S. n. F. XVIII, 404.	Korrektion der Sibir. A. S. n. F. XVIII, 678.	Rhein-korrektion, Kl. St. Gallen. (II. Nachsubvention.) A. S. n. F. XVIII, 893.	Verbauung des Dürrenbaches bei Sielo (St. Gallen). A. S. n. F. XVIII, 899.	Korrektion der Reub bei Obföiden. A. S. n. F. XVIII, 903.	Verbauung der Guppenrus bei Schwanden. (Nachsubvention.) A. S. n. F. XIX, 647.	Verbauung des Flybaches bei Wessen (St. Gallen). A. S. n. F. XIX, 718.	Centrall-straße, Kl. Tessin. (Nachsubvention.) A. S. n. F. XIX, 729.	Regulierung der Wasserrände der Seen des Jouxlandes (Waadt). A. S. n. F. XIX, 813.	Korrektion des Blad bei Locle. A. S. n. F. XX, 172.	Korrektion des Bültesbaches beim Dorle Bültes. A. S. n. F. XX, 176.	Korrektion des Vadoglo (Tessin). A. S. n. F. XX, 183.	Binnenkanal im Unter-Rheinthal. (II. Nachsubvention.) A. S. n. F. XX, 187.	Total der zugewiesenen Subventionen.								
Kredite	Fr. 360,000	Fr. 1,080,000	Fr. 885,000	Fr. 880,000	Fr. 416,000	Fr. 365,150	Fr. 175,000	Fr. 6,909,200	Fr. 887,500	Fr. 125,000	Fr. 110,000	Fr. 560,000	Fr. 150,000	Fr. 802,000	Fr. 45,000	Fr. 223,670	Fr. 664,000	Fr. 217,500	Fr. 250,000	Fr. 270,000	Fr. 100,000	Fr. 767,300	Fr. 255,000	Fr. 23,347.42	Fr. 416,700	Fr. 210,000	Fr. 429,000	Fr. 40,000	Fr. 360,000	Fr. 200,000	Fr. 142,500	Fr. 203,640	Fr. 300,000.—	Fr. 145,000	Fr. 216,400	Fr. 90,000	Fr. 135,000	Fr. 99,200.—	Fr. 350,000	Fr. 430,000	Fr. 62,500	Fr. 850,000	Fr. 362,600	Fr. 21,563,107.42								
Zahlungen:																															Total der daran geleisteten Zahlungen.																					
1893	—	—	—	—	42,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42,000.—							
1894	—	—	—	—	42,000	—	—	577,200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	619,200.—						
1895	—	108,000	90,000	—	39,800	—	—	552,000	—	—	25,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	814,800.—					
1896	—	108,000	90,000	—	42,000	—	—	552,000	—	—	25,000	60,000	5,500	80,000	9,900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	972,400.—				
1897	—	108,000	90,000	—	31,400	—	—	552,000	—	—	16,000	60,000	8,400	80,000	4,400	45,000	60,000	14,500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,069,700.—			
1898	—	108,000	65,700	—	16,200	—	—	552,000	—	—	—	60,000	7,700	80,000	4,300	45,000	60,000	14,500	26,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,058,400.—				
1899	—	108,000	43,500	—	31,500	—	—	552,000	—	—	—	60,000	10,800	80,000	2,750	45,000	60,000	14,500	26,000	18,750	20,000	80,000	75,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,231,800.—			
1900	—	108,000	33,500	—	19,200	—	—	552,000	—	—	2,000	60,000	8,000	80,000	2,700	—	14,200	14,500	30,000	21,550	20,000	80,000	75,000	18,000.—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,138,650.—		
1901	—	108,000	19,300	100,000	19,300	55,000	—	600,000	—	—	5,300	60,000	13,500	80,000	700	—	14,500	25,000	24,950	20,000	80,000	40,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,525,705.15		
1902	—	108,000	43,900	100,000	28,900	55,000	—	600,000	230,000	—	2,300	60,000	10,000	80,000	—	—	27,000	—	14,500	30,000	19,750	5,000	80,000	14,100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,796,764.85	
1903	—	108,000	24,200	100,000	24,700	55,000	29,000	600,000	230,000	—	1,500	60,000	15,000	40,000	—	—	22,800	—	14,500	30,000	22,250	15,000	73,000	10,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,023,950.—	
1904	—	74,000	23,000	100,000	17,200	55,000	35,000	600,000	230,000	—	3,100	60,000	10,000	20,900	—	—	4,000	—	14,500	30,000	24,250	6,000	47,700	13,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,053,110.30
Total	—	1,046,000	534,400	400,000	354,200	220,000	64,000	6,289,200	690,000	—	80,200	540,000	88,900	620,900	24,750	216,470	198,200	116,000	201,000	131,500	86,000	459,700	227,900	18,000.—	220,000	180,000	360,000	25,750	144,000	150,000	72,000	102,000	80,500.—	39,000	50,800	54,400	27,000	33,710.30	200,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,346,480.30			
Bleiben somit	360,000	34,000	350,600	480,000	61,800	145,150	111,000	620,000	197,500	125,000	29,800	20,000	61,100	181,100	20,250	7,200	465,800	101,500	49,000	138,500	14,000	307,600	27,100	5,347.42	196,700	30,000	69,000	14,250	216,000	50,000	70,500	101,640	219,500.—	106,000	175,600	35,600	108,000	65,489.70	150,000	430,000	62,500	850,000	362,500	7,216,627.12								

Schutzbauten an Wildwassern im Hochgebirge. Bundesratsbeschlüsse. Stand auf 1. Januar 1905.

Die auf diesen Zeitpunkt bewilligten und noch nicht vollständig ausbezahlten Bundesbeiträge belaufen sich auf Fr. 8,539,428. 50; die bereits daran geleisteten Zahlungen betragen Fr. 3,812,701. 40, bleiben somit noch auszubahlen Fr. 4,746,725. 10.

## Zusammenstellung der im Jahre 1904 auf den wichtigern schweizerischen Normalspurbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

1 Bezeichnung der Eisenbahnen	2 Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien Kilometer	3 Davon doppel-spurig	4-9 Total der beförderten						10-11 Total der zurückgelegten		12 Auf die regelmäßigen Personenzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung entfallen: Zugkilometer	13 Von den Achskilometern kommen auf 1 Kilometer Bahnlänge	14-19 An den Endpunkten der Fahrt trafen ein:						20-25 Ursache der Verspätungen						26-27 Prozente		28 Anzahl der verspäteten Anschlüsse	29 Bezeichnung der Eisenbahnen	
			4 Im Fahrplan vorgesehenen regelmäßigen			7 Fakultativ- und Extra-			10 Zugs-	11 Achskilometer			14 Personenzüge mit 10 und mehr Minuten Verspätung			17 Güterzüge mit Personenbeförderung mit 15 und mehr Minuten Verspätung			20 Durch Verspätung der Anschlussanstalten	21-25 Auf der eigenen Linie					26 der gemäß Kolonnen 22 und 23 verspäteten Züge im Verhältnis zur Gesamtzahl der Züge	27 im Vorjahre			
			5 Personenzüge	6 Güterzüge mit Personenbeförderung	8 reinen Güterzüge	7 Personenzüge	8 Güterzüge mit Personenbeförderung	9 reinen Güterzüge					14 Anzahl	15 Durchschnittliche Verspätung	16 Größte Verspätung	17 Anzahl	18 Durchschnittliche Verspätung	19 Größte Verspätung		21 infolge von Unfällen und atmosphärischen Einflüssen	22 infolge von Rollmaterialdefekten	23 durch den Stations- und Fahrdienst	24 Total	25 Total im Vorjahre					
									Kilometer				Minuten			Minuten													
<b>1. Hauptbahnen.</b>																													
Schweizerische Bundesbahnen <sup>1</sup>	a. 2439	386	409 056	56 634	113 836	2711	—	33 102	24 086 707	673 968 268	18 550 297	276 330	7 153	16	177	335	22	195	3 553	159	280	3496	3935	7469	0,31	1,30	2648	S. B. B.	
Gotthardbahn	290	b. 133	26 454	6 129	12 726	594	23	6 069	3 426 936	110 212 160	2 163 767	380 042	640	17	148	49	23	51	344	9	22	314	345	623	1,03	1,95	78	G. B.	
Bern-Neuenburg-Bahn	43	—	5 602	395	622	20	—	51	287 089	4 192 419	261 664	97 498	184	14	74	6	18	20	84	2	6	98	106	110	1,73	1,84	33	B. N.	
Jura-Neuenburg-Bahn	38	2	6 090	5 764	1 163	53	—	192	329 204	4 716 228	286 274	124 111	51	19	90	16	19	25	23	2	3	39	44	59	0,35	0,48	8	J. N.	
<b>2. Nebenbahnen.</b>																													
Thunerseebahn <sup>2</sup>	115	—	26 611	613	3 444	70	—	288	646 570	8 431 987	567 892	73 322	346	17	101	1	15	15	122	50	3	172	225	444	0,64	1,85	65	T. S. B.	
Töftalbahn <sup>3</sup>	66	—	8 166	1 020	1 232	33	—	41	303 486	2 894 877	280 524	43 862	64	18	59	—	—	—	53	1	6	4	11	10	0,10	0,10	35	T. T. B.	
Südostbahn	50	—	16 349	—	928	142	—	461	284 545	2 635 804	259 320	52 716	69	14	26	—	—	—	46	2	—	21	23	19	0,12	0,12	89	S. O. B.	
Seetalbahn	50	—	10 684	579	2 200	8	—	227	333 796	3 091 773	297 455	61 835	19	12	23	—	—	—	13	1	—	5	6	9	0,04	0,10	4	S. T. B.	
Emmentalbahn	43	—	8 461	2 562	1 865	17	29	178	268 531	3 519 578	236 005	81 851	75	13	46	2	22	23	63	—	1	13	14	20	0,12	0,30	8	E. B.	
Langenthal-Huttwil-Wolhusen-Bahn	41	—	5 856	2 928	—	10	4	102	172 878	2 231 282	171 288	54 422	23	19	90	2	20	20	17	—	7	1	8	11	0,09	0,11	5	L. H. W. B.	
Burgdorf-Thun-Bahn (elektrisch)	41	—	6 109	—	1 632	34	—	194	290 897	2 533 180	240 953	61 785	19	13	28	—	—	—	16	1	1	1	3	35	—	0,14	7	B. T. B.	
Freiburg-Murten-Ins (elektrisch)	33	—	4 182	1 248	—	7	48	176	179 951	1 378 353	174 628	41 768	107	16	114	9	42	110	43	27	2	44	73	252	0,84	4,17	35	F. M. I.	
Saignelégier-Glovelier <sup>4</sup>	c. 15	—	1 882	482	—	1	—	89	59 816	440 554	59 100	29 370	7	14	19	3	19	21	1	—	—	9	9	—	—	0,88	—	1	R. S. G.
Sihltalbahn	19	—	6 000	—	1 236	32	—	134	108 553	894 597	97 208	47 084	7	12	20	—	—	—	4	—	2	1	3	10	—	0,10	0,17	—	Sihl T. B.
Pont-Brassus	14	—	—	2 928	—	—	—	—	38 940	325 028	38 940	23 216	15	21	50	105	19	44	117	—	—	3	3	3	—	0,05	—	—	P. B.
Sensetalbahn <sup>5</sup>	d. 11	—	3 899	678	288	22	—	24	53 022	275 943	50 534	25 086	35	17	118	2	88	109	21	9	—	7	16	—	—	0,15	—	9	Sense T. B.
<b>Totale und Durchschnittszahlen</b>	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	
<b>Im Jahre 1903</b>	3304	510	489 072	75 147	129 886	4363	58	47 528	29 322 835	784 118 153	22 381 501	237 324	22 902	16	195	785	24	101	14 616	216	363	8492	9071	—	—	1,56	—	4925	

<sup>1</sup> inkl. Basler Verbindungsbahn, Bulle-Romont, Val-de-Travers, Pruntrut-Bonfol, Vevey-Chevbres, Wald-Rüti.

<sup>2</sup> " Spiez-Erlenbach, Erlenbach-Zweisimmen, Spiez-Frutigen, Gürbetalbahn.

<sup>3</sup> " Üriikon-Bauma.

<sup>4</sup> Betriebseröffnung am 21. Mai 1904.

<sup>5</sup> " am 23. Januar 1904.

a. 122 Tage mit 2435 km.; 244 Tage mit 2443 km.

b. 121 " " 122 " 245 " " 142 "

c. 225 " " 25 "

d. 344 " " 12 "

eingetreten ist. Diese günstige Wendung ist in der Hauptsache zurückzuführen auf:

Vermehrung der fahrplanmäßigen Züge;

Einlage von Supplementzügen zu den allzu stark belasteten Zügen;

Gewährung von etwas längern Umschlagszeiten bei den wichtigen Zuggruppen;

Vermehrte Aufsicht der Verwaltungen über den Zugsabfertigungsdienst.

Wir geben uns gern der Hoffnung hin, daß die eingetretene Besserung eine nachhaltige sein werde.

### e. Unfälle.

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

	1904.	1903.
Entgleisungen in Stationen . . . . .	48	41
„ auf offener Bahn . . . . .	17	13
Zusammenstöße in Stationen . . . . .	32	41
„ auf offener Bahn . . . . .	—	7
Sonstige Unfälle . . . . .	1486	1256

Von den Entgleisungen fanden 46 (37) bei Personen- und Güterzügen, 16 (10) im Rangierdienst und 3 (7) bei Tramwagen statt.

Von den Zusammenstößen ereigneten sich 19 (22) bei fahrenden Zügen, sei es, daß solche mit andern Zügen oder mit einzelnen Wagen in Kollision gerieten; 11 (13) Fälle beziehen sich auf Vorkommnisse im Rangierdienst und 2 (13) betreffen Kollisionen von Tramwagen.

Die sämtlichen Unfälle hatten 87 Tötungen (im Vorjahre 88) und 1364 Verletzungen (gegen 1195) von Personen zur Folge, und zwar wurden

	getötet					
	Reisende.		Bahnbedienstete.		Drittpersonen.	
	1904.	1903.	1904.	1903.	1904.	1903.
bei Entgleisungen und Zusammenstößen . . . . .	—	6	1	—	—	—
infolge sonstiger Ereignisse . . . . .	15	16	24	28	47	38

	verletzt					
	Reisende.		Bahnbedienstete.		Drittpersonen.	
	1904.	1903.	1904.	1903.	1904.	1903.
bei Entgleisungen und Zusammenstößen .	13	33	6	15	—	—
infolge sonstiger Ereignisse . . . . .	82	105	1180	972	83	70

Nach Bahnen zusammengestellt entfallen hiervon:

	Tötungen.		Verletzungen.	
	1904.	1903.	1904.	1903.
Auf die schweiz. Bundesbahnen	49	54	891	765
"  "  Gotthardbahn . . .	3	8	103	88
"  "  Bern-Neuenburg-Bahn .	1	2	15	12
"  "  Neuenburger Jura-Bahn	—	2	23	24
"  "  ausländischen Bahnen auf Schweizergebiet	4	4	36	33
"  "  übrigen normalspurigen Adhäsionsbahnen .	3	6	53	57
"  "  schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper .	3	3	31	21
"  "  schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf Straßen . . . . .	20	7	179	171
"  "  Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken	2	2	15	7
"  "  reinen Zahnradbahnen	—	—	1	8
"  "  Seilbahnen . . . . .	2	—	17	9

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 1904.

Bezeichnung der Eisenbahnen.	Kilometer im Betrieb.	Entgleisungen.										Zusammenstöße.										Sonstige Unfälle.		Tötungen und Verletzungen von Menschen										Selbstmorde und Selbstmordversuche.		Bezeichnung der Eisenbahnen.
		Ursachen.					Davon entfallen.					Ursachen.					Davon entfallen.					Gesamtzahl der Unfälle.	Gesamtzahl der Verletzungen.	Infolge von Entgleisungen und Zusammenstößen.					Infolge anderer Unfälle.					Gesamtzahl der Tötungen.	Gesamtzahl der Verletzungen.	
		Mangelhafte Bauanlage.	Rückwärts auf der Bahn.	Böhrer verhängig bedenkliche Weichen.	Defekte an den Fahrwegen.	Andere unermittelte Ursachen.	Total.	auf die offene Bahn.	auf die Stationen.	Unrichtige Dienstleistungen.	Unrichtige Weichen- oder Signalstellung.	Vorsichtsbedingtes Überschreiten des Fahrpersonals.	Unrichtige Aufstellung von Fahrzeugen.	Andere unermittelte Ursachen.	Total.	auf die offene Bahn.	auf die Stationen.	Unfälle, von denen keine genaue Angabe gemacht wurde.	Andere Unfälle.	Gesamtzahl der Unfälle.	Reisende.			Bahnbedienstete.		Drittpersonen.		Reisende.		Bahnbedienstete.		Drittpersonen.				
																					Gesetz.	Verst. d.	Gesetz.	Verst. d.	Gesetz.	Verst. d.	Gesetz.	Verst. d.	Gesetz.	Verst. d.	Gesetz.	Verst. d.	Gesetz.	Verst. d.	Gesetz.	
<b>A. Schweizerische Bahnen.</b>																																				
<b>I. Hauptbahnen (normalspuriges Netz).</b>																																				
Schweiz. Bundesbahnen	2441	2	2	21	10	35	5	30	2	10	3	15	15	920	25	995	9	1	2	10	51	19	813*	19	16	49	891	13	1	Schweiz. Bundesbahnen.						
Gotthardbahn	276	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—	106	—	108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	103	—	—	Gotthardbahn.						
Bera-Neuenburg-Bahn <sup>1</sup>	55	3	—	1	—	4	1	3	—	—	—	—	—	16	—	21	—	—	—	—	—	—	—	—	2	15	—	—	Bera-Neuenburg-Bahn.							
Jura Neuchâtelois	40	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	2	—	22	3	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	1	—	Jura Neuchâtelois.							
<b>II. Nebenbahnen.</b>																																				
<b>a. Normalspurige Adhäsionsbahnen:</b>																																				
Thunerseebahn <sup>2</sup>	113	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—	22	1	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	—	—	Thunerseebahn.							
Toßalbahn <sup>3</sup>	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	Toßalbahn.							
Seetalbahn	50	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	4	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	Seetalbahn.							
Südostbahn	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	Südostbahn.							
Emmentalbahn	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	1	3	Emmentalbahn.						
Burgdorf-Thun-Bahn	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	Burgdorf-Thun-Bahn.							
Langenthal-Huttwil-Wohhusen	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	Langenthal-Huttwil-Wohhusen.							
Freiburg-Murten-Ins.	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	5	—	Freiburg-Murten-Ins.							
Sihltalbahn	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	Sihltalbahn.							
Pont-Brassus	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	Pont-Brassus.							
Oensingen-Balsthal	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	Oensingen-Balsthal.							
Orbe-Chavornay	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	Orbe-Chavornay.							
<b>b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper:</b>																																				
Rhätische Bahn	173	—	1	—	1	2	2	2	—	—	1	1	1	9	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	1	1	8	Rhätische Bahn.						
Montreux-Oberland bernois	46	—	—	—	3	2	3	2	—	—	—	—	—	4	1	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	5	—	Montreux-Oberland bernois.							
Gruyère-Bahn <sup>4</sup>	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	Gruyère-Bahn.							
Bière-Apples-Morges, Apples-Isle	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	Bière-Apples-Morges, Apples-Isle.							
Saignelégier-Chaux-de-Fonds	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	Saignelégier-Chaux-de-Fonds.							
Appenzellerbahn	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	Appenzellerbahn.							
Yverdon-St. Croix	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	Yverdon-St. Croix.							
Ponte-Sagne-Chaux-de-Fonds	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	Ponte-Sagne-Chaux-de-Fonds.							
Chemins de fer Veveysans	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	Chemins de fer Veveysans.							
Brénets-Loèche	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	Brénets-Loèche.							
<b>c. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Straßen:</b>																																				
Tramways électriques Genève	126	—	—	—	1	1	1	—	—	—	1	—	1	40	3	45	—	—	—	1	8	—	20	2	9	3	37	—	Tramways électriques Genève.							
Joratbahn	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	4	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	—	Joratbahn.							
Tramway Neuchâtel	27	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—	11	—	12	—	—	—	—	2	—	6	1	2	1	10	—	Tramway Neuchâtel.							
Basler Straßenbahnen	26	—	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	9	1	12	—	—	—	—	—	—	6	2	1	2	7	—	Basler Straßenbahnen.							
Städtische Straßenbahnen Zürich	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	3	27	—	—	—	—	—	—	14	1	7	1	23	—	Städtische Straßenbahnen Zürich.							
Tramways Lausannois	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	3	16	—	—	—	—	—	—	5	1	7	1	14	—	Tramways Lausannois.							
Wetzikon-Meilen	23	—	—	—	1	2	1	1	—	—	—	—	—	7	—	9	—	—	—	—	—	—	5	—	1	7	—	Wetzikon-Meilen.								
Lausanne-Echolles-Bereber	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	—	—	Lausanne-Echolles-Bereber.							
Wynentalbahn	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	7	—	—	—	—	—	—	3	1	1	1	4	—	Wynentalbahn.							
Frauenfeld-Wil	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	3	1	1	1	3	—	Frauenfeld-Wil.							
Waldenburgerbahn	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Waldenburgerbahn.							
Birsigtalbahn	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Birsigtalbahn.							
Limmatalstrassenbahn	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Limmatalstrassenbahn.							
Alstätt-Bernack	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Alstätt-Bernack.							
Bremgarten-Distikon	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bremgarten-Distikon.							
Städtische Straßenbahn Bern	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	3	13	—	—	—	—	—	—	2	1	3	4	3	7	Städtische Straßenbahn Bern.							
Aarau-Schöftland	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Aarau-Schöftland.							
Trambahn Luzern	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Trambahn Luzern.							
Vevy-Montreux-Chillon	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Vevy-Montreux-Chillon.							
Allaman-Aubonne-Gimel	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Allaman-Aubonne-Gimel.							
Bera-Worb-Bahn	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bera-Worb-Bahn.							
St. Gallen-Speicher-Trogen	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	St. Gallen-Speicher-Trogen.							
Trambahn St. Gallen	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3	8	—	—	—																	

	Reisende.				Bahnbedienstete.				Drittpersonen.			
	Tötung.		Verletzung.		Tötung.		Verletzung.		Tötung.		Verletzung.	
	1904.	1903.	1904.	1903.	1904.	1903.	1904.	1903.	1904.	1903.	1904.	1903.
Überfahren von Fuhrwerken, Rollwagen und Draisinen . . . . .	—	—	—	—	—	—	4	—	1	3	16	18
Infolge Scheuwerdens von Pferden bei der Fahrt von Zügen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	6
Ausgleiten von Fahrzeugen, Fehltreten beim Auf- und Absteigen . . . . .	—	2	6	9	2	2	201	136	—	—	—	—
Fehltreten beim Begehen der Geleise . . . . .	—	—	3	2	—	—	90	84	—	—	—	—
Springen auf und von im Gang befindlichen Fahrzeugen . . . . .	10	10	23	38	4	—	51	36	—	1	1	—
Unvorsichtiges Überschreiten der Geleise und Gehen in denselben . . . . .	2	3	2	5	8	23	31	34	45	33	56	37
Unvorsichtiges Benehmen im fahrenden Zug und bei Manöverbewegungen . . . . .	3	1	5	4	1	1	29	19	—	—	2	—
Mitwirkung von Drittpersonen beim Manöver . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—
Infolge unglücklichen Zufalls bei Manövern . . . . .	—	—	—	—	4	1	130	89	—	—	1	6
Beim An- und Abkuppeln von Fahrzeugen . . . . .	—	—	—	—	3	—	118	114	—	—	—	—
Infolge verbotener oder unrichtig ausgeführter Manöver . . . . .	—	—	2	1	1	1	24	21	—	—	—	—
Beim Ein-, Aus- und Umlad von Gütern . . . . .	—	—	—	—	1	—	207	182	—	—	—	—
Beim Öffnen oder Schließen von Wagentüren . . . . .	—	—	35	36	—	—	42	40	—	—	—	—
Augenverletzungen durch Fremdkörper . . . . .	—	—	—	—	—	—	40	31	—	—	—	—
Aus andern Ursachen . . . . .	—	—	6	10	—	—	213	186	—	1	2	3

In selbstmörderischer Absicht haben sich 18 Personen auf die Schienen gelegt, 16 (18) wurden getötet, 2 (4) nur verletzt.

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

	1904.	1903.
Tötungen . . . . .	7	5
Verletzungen . . . . .	2880	2273

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 . . . . .	6	2	8
Neu erteilt . . . . .	3	20	23
Entzogen . . . . .	1	14	15

##### b. Änderungen im Schiffspark.

Dampfschiffe neu erstellt, bzw. neu unter Kontrolle getreten	4
Motorboote " " " " " " " "	12
Motorlastschiffe neu " " " " " " "	8
Dampfschiffe ausrangiert oder aus der Kontrolle gestrichen	—
Motorboote " " " " " " "	7
Motorlastschiffe " " " " " " "	5
Dampfschiffe umgebaut . . . . .	2
Motorboote " . . . . .	—
Motorlastschiffe " . . . . .	—
Dampfschiffe mit neuen Kesseln versehen . . . . .	2
" " " Maschinen versehen . . . . .	—
Motorboote " " " " " " "	1
Motorlastschiffe mit " " " " " " "	2

*c. Bestand des Schiffsparkes.*

Dampfschiffe für Personen- und Gütertransport . . . . .	100
„ nur für Gütertransport . . . . .	8
„ für Schleppdienst . . . . .	8
Motorboote ausschließlich für Personentransport . . . . .	59
Motorlastschiffe, auch für Personentransport . . . . .	7
„ nur für Gütertransport . . . . .	50
	Total 232
	Schiffe im Bau 5

An Schiffsuntersuchungen wurden vorgenommen:

Äußere Untersuchungen von Dampfschiffen . . . . .	119
Untersuchungen von Motorbooten und Motorschiffen . . . . .	123
Innere Untersuchungen von Dampf- und Motorschiffen . . . . .	103
Davon auf Stapel . . . . .	32
Belastungsproben und Krängungsversuche . . . . .	24

Die Kesselrevisionen und Druckproben wurden in bisheriger Weise durch die Inspektoren des Schweizerischen Vereins von Dampfkesselbesitzern vorgenommen, deren Berichte uns jeweilen mitgeteilt werden. Den Revisionen von 17 Kesseln und Druckproben von 8 Kesseln haben unsere Beamten beigewohnt.

Die Anzahl der im Betriebe befindlichen Schiffskessel beträgt 166.

*d. Bestand der regelmässig befahrenen Landungseinrichtungen.*

Neu erstellt wurden . . . . .	1
Umgebaut „ . . . . .	7
Aufgehoben, beziehungsweise nicht mehr befahren . . . . .	6

Untersuchungen dieser Einrichtungen, deren Gesamtzahl 249 beträgt, fanden im Berichtsjahr 94 statt.

Die Berichte über die Inspektionen wurden den Verwaltungen, beziehungsweise Schiffsbesitzern, jeweilen zugestellt. Eine Beantwortung erfolgte nicht in allen Fällen, wie denn überhaupt der schriftliche Verkehr mit einigen Motorschiffsbesitzern mühsam ist und unsern Kontrollbeamten viel Arbeit verursacht.

Im Monat Mai konnte die Herausgabe der im Konstanzer Protokoll vom 8. April 1899 vorgesehenen Sammlung schweizerischer schiffahrtspolizeilicher Vorschriften für den Bodensee, Untersee und Rhein (zwischen Konstanz und Schaffhausen) stattfinden.

Die schon im Vorjahre mit dem Verband schweizerischer Dampfschiffunternehmungen gepflogenen Verhandlungen betreffend Aufstellung von Vorschriften über Rekrutierung, Belehrung und periodische Prüfung des Betriebspersonals wurden dieses Jahr zu Ende geführt, und es sind diese Vorschriften seit 1. Januar 1905 in Kraft.

An außerordentlichen Vorkommnissen im Schiffsbetrieb wurden uns gemeldet:

Brand zweier Motorschiffe mit teilweiser Zerstörung der Schiffe.

Überfahren einer Gondel bei Nacht durch ein Dampfschiff, wobei ein Insasse der erstern ertrank.

Überfahren zweier Ruderschiffe bei Nacht durch Dampfschiffe, wobei in einem Falle ein Insasse ertrank.

In diesen 3 Fällen haben Gondel-, beziehungsweise Ruderschiffe, das vorschriftmäßige Licht nicht geführt.

Untergang eines Motorschiffes infolge plötzlich ausgebrochenen Sturmes, ohne Verlust an Menschenleben.

Ferner sind beim Dampfschiffbetrieb nach den beim Departement eingegangenen Mitteilungen 38 Schiffsbetienstete (im Vorjahr 29) verletzt worden; 1 Motorschiffmann und 2 Drittpersonen fanden den Tod durch Ertrinken.

Bei den Hilfsarbeiten des Betriebes wurden 55 Personen (im Vorjahr 40) verletzt und 2 (1) 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 1904	5
Neu erteilte Konzessionen . . . . .	11
Entzogene Konzessionen . . . . .	1

Stand auf Jahresende 15

Von diesen Unternehmungen haben indessen erst 8 den regelmäßigen Betrieb aufgenommen; die übrigen befinden sich noch im Stadium der Versuchsfahrten.\*

Außerdem wurden 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 8 Automobilunternehmen regelmäßig befahrenen Strecken beträgt 135 Kilometer, und es sind dabei insgesamt 23 Personenmotorwagen und 1 Lastmotorwagen im Betrieb. Anhängewagen werden zurzeit noch von keinem Unternehmen verwendet. Die Zahl der geprüften Planvorlagen für Rollmaterial beträgt 20.

An außerordentlichen Vorkommnissen im Betriebe von konzessionierten Automobilunternehmungen sind dem Eisenbahndepartement zur Kenntnis gelangt:

Anfahren an Felsen etc. . . . .	2
Störungen infolge von Materialdefekten (Bruch von Achsen, Bremsketten, Steuerungen etc.) . . . . .	4
Benzinentzündungen . . . . .	4
Zusammenstöße mit Fuhrwerken . . . . .	4

Dabei wurden, abgesehen von Materialschaden, 2 Personen und 1 Pferd verletzt.

Vom Kontrollbeamten wurden im Berichtsjahre ausgeführt:  
 18 allgemeine Inspektionen,  
 11 Untersuchungen von neu in Dienst gesetzten Wagen.

## b. Luftseilbahnen und Aufzüge.

Unter Bundeskontrolle steht zurzeit erst 1 im Betrieb befindliches Unternehmen, nämlich der Personenaufzug Matte-Plattform in Bern; diese Anlage wird vom Kontrollbeamten regelmäßig untersucht.

Für das im Berichtsjahr konzessionierte Unternehmen neuern Stils, das ist die Anlage eines Bergaufzuges (in zwei Sektionen) vom Hotel Wetterhorn bei Grindelwald nach der Glecksteinhütte, wurde ein Teil der Planvorlagen für die erste Sektion: Hotel Wetterhorn-Enge (Höhenunterschied der Stationen 420 m.), eingereicht und behandelt.

Über das Datum der Betriebseröffnung dieser neuartigen Anlage läßt sich noch nichts Bestimmtes mitteilen.

## D. Administrative Kontrolle.

### 1. Tarif- und Transportwesen.

#### a. Tarifwesen.

Neben den Tarifvorlagen für die im Berichtsjahr neu eröffneten Linien und den aus der Fortsetzung der Umarbeitung der Tarife für den Personenverkehr herrührenden Eingängen verursachte die auf 1. Juli erfolgte Einführung des neuen internen Gütertarifes der schweizerischen Bundesbahnen, sowie einer Anzahl von Privatbahnen, wie der Bern-Neuenburg-Bahn, der von den schweizerischen Bundesbahnen betriebenen oder gepachteten Privatbahnen, der Freiburg-Murten-Ins-Bahn, der Gürbetalbahn und der Neuenburger Jurabahn und die sich hieran anschließenden Gütertarife für den direkten schweizerischen und den direkten internationalen Verkehr ein ganz außerordentliches Anschwellen der Arbeiten der Tarifikontrolle, zu deren Bewältigung, da eine Vermehrung der Arbeitskräfte nicht möglich war, zu besonderen Maßnahmen gegriffen werden mußte. Wir bewilligten einerseits für eine Anzahl von Tarifen, deren Vorlage rechtzeitig erfolgt war, ausnahmsweise deren Einführung vor der erfolgten gesetzlichen Genehmigung und andererseits ordneten wir unter zwei Malen eine Verlängerung der Arbeitszeit der Tarifikontrolle an. Die Zahl der in der Zeit vom 1. Juni bis 30. August von den Beamten dieser Abteilung geleisteten Überstunden beträgt 513. Auf diese Weise gelang es ohne allzugroße Verzögerung, die Arbeit zu bewältigen und nach verhältnismäßig kurzer Zeit wieder in die ordentlichen Bahnen einzulocken. Immerhin blieb auch jetzt noch die Zahl der zu bewältigenden Vorlagen eine größere als in früheren Jahren, indem die Umarbeitung der Tarife für den Verkehr mit dem Ausland stets fortschreitet und es noch längere Zeit erfordern wird, bis die durch die Verstaatlichung der Hauptbahnen veranlaßte Umarbeitung der Tarife als abgeschlossen betrachtet werden kann. Inzwischen werden wieder neue Aufgaben an die Tarifikontrolle herantreten, wie z. B. die Beordnung der Tarifverhältnisse für den Simplonverkehr, etc. Die Zahl der im Jahr 1904 ausgesprochenen Tarifgenehmigungen beträgt 619 gegenüber 574 im Vorjahr.

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

Die Grundlagen für die neuen Simplontarife wurden entsprechend einer Vorlage der schweizerischen Bundesbahnen vorläufig genehmigt (15. Juli), die Tarife selbst gelangten aber

im Berichtsjahr nicht mehr zur Vorlage und werden wir Ihnen im nächsten Geschäftsbericht hierüber zu berichten haben. Wir wollen nur heute schon erwähnen, daß bei Aufstellung dieser Grundlagen das Bestreben waltete, einen Konkurrenzkampf mit der Gotthardroute tunlichst zu vermeiden, was, soweit sich die Sache beurteilen läßt, gelungen sein dürfte.

Im letzten Bericht hatten wir erwähnt, daß für die Linie Le Pont-Vallorbe, gestützt auf Art. 8 resp. 13 des Bundesgesetzes über das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen, ein Zuschlag von 50 % zu den gewöhnlichen Taxen bewilligt worden sei. Infolge Einschlebung einer Haltestelle in Le Day wurde die Strecke, auf welcher der Zuschlag berechnet werden darf, auf das Teilstück Le Pont-Le Day beschränkt (11. April).

Gestützt auf die dem Bundesrate in der Konzession für eine Seilbahn vom Bahnhof Lugano nach der Stadt Lugano vorbehaltene Berechtigung, jederzeit eine Revision der Taxen verlangen zu können, haben wir mit Rücksicht auf die in den letzten Jahren erzielten Reinerträge die Bahn eingeladen, ihre internen Tarife im Sinne einer Reduktion der Taxen umzuarbeiten. Der neue Tarif ist im Berichtsjahr in Kraft getreten, nachdem wir einen Rekurs der Gemeindebehörde von Lugano gegen die Taxreduktion abgelehnt hatten. Ein Rekurs dieser Behörde in der gleichen Angelegenheit ist bei Ihnen noch anhängig.

**Personentarifwesen.** Die noch fehlenden Tarife für den direkten schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr sind im Berichtsjahre größtenteils zur Einführung gelangt, ebenso verschiedene Tarife für den internationalen Verkehr. Es bleiben aber immer noch einzelne Tarife für den letzteren Verkehr zu erledigen und hoffen wir, es werde den Bundesbahnen gelingen, diese Arbeiten, zu deren Durchführung die Mitwirkung der ausländischen Verwaltungen notwendig ist, in Bälde gänzlich zu erledigen.

Eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbeziehungen konnte durch Einführung der fakultativen Gültigkeit der Billette zwischen Bern Hauptbahnhof und Bern-Weissenbühl einerseits und Thun bis Meiringen andererseits über Münsingen und über Belp erzielt werden.

In den Tarif für Generalabonnements ist die neue Linie Vevey-Chexbres aufgenommen worden. Eine Neuauflage dieses Tarifes, welche auf 1. Juli<sup>21</sup><sub>22</sub> in Kraft trat, brachte keine wesentlichen Änderungen.

Die im letzten Bericht als dringend bezeichnete Umarbeitung des allgemeinen Gesellschafts- und Schulfahrtentarifes konnte im Berichtsjahr nicht zum Abschluß gebracht werden, doch steht die Einführung eines neuen Tarifes für diesen Verkehr für die erste Hälfte des Jahres 1905 in Aussicht.

Dem Übereinkommen betreffend die Rückerstattung von Fahrgeld sind im Berichtsjahr wiederum neue Verwaltungen beigetreten.

Arbeiterabonnementsbillette, Kilometerabonnementsbillette und Sonntagsbillette sind im Berichtsjahr bei verschiedenen Bahnunternehmungen neu eingeführt oder verbessert worden.

**Gütertarifwesen.** Die Verhandlungen wegen Neuausgabe der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen konnten im Berichtsjahr zu Ende geführt werden und traten die neuen Vorschriften, welche verschiedene Erleichterungen brachten, auf 1. Januar 1905 in Kraft. Gleichzeitig mit den neuen Tarifvorschriften gelangte auch eine Neuausgabe der Instruktion betreffend Anwendung der Tarifvorschriften zur Einführung.

Von den im Jahre 1904 neu eröffneten Linien sind dem Reformtarifsystem beigetreten: die Sensetalbahn, die elektrischen Veveysaner Bahnen, die Eisenbahn Vevey-Chexbres und die Regionalbahn Saignelégier-Glovelier. Nachträglich hat sich auch die Wynentalbahn entschlossen, diesem Tarifsystem beizutreten und konnte eine bezügliche Vorlage im Berichtsjahr noch genehmigt werden.

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

Neuausgabe des Teiles I, Tarifvorschriften, der Tarife für die Beförderung lebender Tiere im belgisch-deutschen Verkehr, zur Anwendung auf den belgischen Verkehr mit Basel via Delle, am 25. Februar;

Nachtrag VI zum Teil I, Abteilung B, der schweizerisch-italienischen Gütertarife via Gotthard, am 11. Mai;

Nachtrag I zum Teil I, Abteilung B, der niederländisch-deutschen Gütertarife, zur Anwendung auf den niederländischen Verkehr mit Basel via Delle, am 7. Juni;

- Ergänzung der Klassifikation im Teil I, Abteilung B, der österreichisch-ungarisch-französischen Gütertarife im Transit durch die Schweiz, am 12. Juli;
- Änderung in der Klassifikation im Teil I, Abteilung B, der österreichisch-ungarisch-französischen Gütertarife im Transit durch die Schweiz, am 26. Juli;
- Nachtrag VIII zum Teil I, Abteilung B, der deutsch-italienischen Gütertarife im Transit durch die Schweiz, am 14. Oktober;
- Änderung der Tarifvorschriften im Teil I, Abteilung B, der niederländisch-deutschen Gütertarife, zur Anwendung auf den niederländischen Verkehr mit Basel via Delle, am 19. November;
- Neuer Teil I, Abteilung B, der deutsch-südfranzösischen Gütertarife im Transit durch die Schweiz, am 19. November;
- Neuausgabe des Teiles I, Abteilung B, der belgisch-deutschen Gütertarife, zur Anwendung auf den belgischen Verkehr mit Basel via Delle, am 17. Dezember.

Der neue Gütertarif für den internen Verkehr der schweizerischen Bundesbahnen konnte auf den vorgesehenen Zeitpunkt (1. Juli) in Kraft gesetzt werden, wodurch für einen großen Teil des Netzes der Bundesbahnen zum Teil nicht unwesentliche Taxermäßigungen eingeführt worden sind. Gleichzeitig mit dem internen Tarif, respektive kurze Zeit nachher, sind auch eine Anzahl Ausnahmetarife ausgegeben worden, zum Teil als Neuausgaben bisher schon bestandener Tarife, zum Teil als wirklich neue Tarife. Die Aufzählung aller dieser Tarife und die Angabe der Grundtaxen für jeden einzelnen würde den Raum dieses Berichtes weit überschreiten. Wir müssen uns darauf beschränken, zu konstatieren, daß bei der Erstellung dieser Tarife das Bestreben obwaltete, den Verkehr tunlichst zu erleichtern, wenn es dabei auch nicht überall möglich war, den Wünschen der Verkehrsinteressenten in vollem Umfange gerecht zu werden. Die allgemeinen Ausnahmetarife wurden von den übrigen Normalspurbahnen und von einem Teil der schmalspurigen Reformtarifbahnen in der Regel ebenfalls eingeführt. In einzelnen Fällen konnte sich ein Teil der Privatbahnen nicht entschließen, die neuen von den Bundesbahnen ausgearbeiteten Ausnahmetarife ebenfalls zur Einführung zu bringen, was teilweise Anlaß zu wesentlichen Komplikationen in der Anwendung der betreffenden Tarife gibt.

Neben dem internen Gütertarif der Bundesbahnen und der im Eingang dieses Abschnittes genannten Bahnen wurden im Berichtsjahr die meisten umgearbeiteten Tarife für den direkten schweizerischen Güterverkehr in Kraft gesetzt, und zwar wurde

es möglich, die Mehrzahl derselben auf den 1. Juli zur Ausgabe zu bringen. Dadurch wurden die für die Übergangszeit unvermeidlichen Komplikationen auf ein Minimum beschränkt.

Für den internationalen Verkehr konnte eine größere Anzahl Tarife umgerechnet und zur Einführung gebracht werden, so namentlich diejenigen für den Nachbarverkehr mit Deutschland, Italien und Österreich. Die Umrechnung der übrigen Tarife soll baldmöglichst erfolgen. Eine gründliche Bereinigung der dem französischen Verkehr dienenden schweizerisch-französischen Grenztarife wurde wegen der Kompliziertheit der Arbeit im Berichtsjahr nicht möglich, so daß man sich mit einer provisorischen Maßnahme behelfen mußte. Doch hoffen wir, die Einführung der neuen bereinigten Tarife werde im laufenden Jahre möglich werden.

Zur Erhaltung eines möglichst großen Anteiles an der Verkehrsbedienung im deutsch-südfranzösischen Verkehr sind die schweizerischen Bundesbahnen dem neuen Verband für diesen Verkehr beigetreten und haben die neuen Tarife für den Transitverkehr durch die Schweiz auf 1. Januar 1905 ebenfalls zur Einführung gebracht. Eine befriedigende Lösung der Frage der Berücksichtigung der Einwirkung dieser Tarife auf den schweizerischen Verkehr mit Südfrankreich konnte bei der Kürze der Zeit, welche bis zur Einführung der Tarife zur Verfügung stand, nicht gefunden werden. Es ist immerhin zu hoffen, daß es den schweizerischen Bundesbahnen gelingen werde, eine Verständigung mit den französischen Bahnen über diesen Punkt anzubahnen.

Die schweizerischen Bundesbahnen wurden auf ihr Ansuchen hin ermächtigt, auf der Zweigbahn Pratteln-Schweizerhalle den bisherigen Verkehrszustand beizubehalten und also bis auf weiteres von der Einrichtung eines Personen-, Gepäck- und Tierverkehres Umgang zu nehmen. Bezüglich des Güterverkehrs wurde gestattet, wie bisher eine einheitliche Taxe von 4 Cts. pro 100 kg. zur Anwendung zu bringen (16. September).

Die von den schweizerischen Reformtarifbahnen angenommenen Grundtaxen für die normalen Gütertarife sind in der Beilage zusammengestellt. Von der Aufstellung einer Zusammenstellung der Grundtaxen für den Güterverkehr der übrigen Bahnen muß Umgang genommen werden, da eine solche ohne gleichzeitige Mitteilung der zum Teil voneinander stark abweichenden Klassifikationen keinen Wert hätte und keine richtige Vergleichung erlauben würde.

Für die Ablieferung von Gütersendungen an andere als die im Frachtbrief genannten Adressaten, sowie die Reexpedition und Verteilung von Gütersendungen haben die

# Taxgrundlagen für den Güterverkehr der schweizerischen Reformtarifbahnen.

## Bases de taxes pour le transport des marchandises des chemins de fer suisses soumis au tarif de réforme.

### A. Streckentaxen. — Taxes kilométriques.

Eisenbahnen — Chemins de fer	Frachtgut — Petite vitesse										
	Eilgut — Grande vitesse	Stückgut — Expéditions partielles		Wagenladungen — Wagons complets							
				Allgemeine Klassen — Classes générales		Spezialtarife — Tarifs spéciaux					
		1	2	A	B	I		II		III	
				a	b	a	b	a	b		
Taxen pro km. und 100 kg. in Centimes — Taxes par km. et 100 kg. en centimes											
Schweizerische Bundesbahnen <sup>1)</sup> — Chemins de fer fédéraux <sup>1)</sup> , Bern-Neuchâtel <sup>2)</sup> , Jura-Neuchâtelois <sup>3)</sup> , Schweizerische Südostbahn <sup>4)</sup> , Gürbetalbahn, Fribourg-Murten (Jura, Saignelégier-Glovelier <sup>5)</sup> , Sensetalbahn <sup>6)</sup> , Vevey-Chexbres <sup>7)</sup> , Nyon-Crassier <sup>24)</sup> , Chemins de fer électriques de la Gruyère <sup>8)</sup> , Wynentalbahn <sup>9)</sup> , Les Ponts-La Sagne-La Chaux-de-Fonds <sup>10)</sup> , Chemins de fer électriques veveysans <sup>11)</sup> , Châtel-St. Denis-Palézieux gare <sup>8)</sup> .	3,40	1,70	1,35	1,25	1,10	0,95	0,80	0,85	0,70	0,75	0,42
Montreux-Oberland bernois <sup>12)</sup> , Sissach-Gelterkinden <sup>13)</sup> .	3,40	1,70	1,35	1,25	—	0,95	—	0,85	—	0,75	—
Gotthardbahn <sup>14)</sup> .	3,40	1,70	1,35	1,15	1,00	0,90	0,75	0,80	0,60	0,65	0,40
Schweizerische Seetalbahn <sup>15)</sup> , EmmentalBahn, Burgdorf-Thun, TöftalBahn <sup>16)</sup> , Huttwil-Wolhusen, Uerikon-Bauma <sup>17)</sup> , Erlenbach-Zweisimmen <sup>8)</sup> , SihltalBahn <sup>19)</sup> , Langenthal-Huttwil, Le Pont-Brassus <sup>20)</sup> , Spiez-Erlenbach <sup>8)</sup> , Porrentruy-Bonfol, Wald-Rüti <sup>21)</sup> , Oensingen-Balsthal <sup>8)</sup> , Bière-Apples-Morges <sup>8)</sup> , Saignelégier-La Chaux-de-Fonds <sup>5)</sup> , Yverdon-Ste. Croix <sup>22)</sup> .	3,40	1,70	1,35	1,35	1,25	1,10	0,95	0,95	0,80	0,80	0,50
Berner Oberland-Bahnen <sup>18)</sup> , Appenzellerbahn <sup>23)</sup> , Frauenfeld-Wil <sup>19)</sup> .	3,40	1,70	1,35	1,35	—	1,10	—	0,95	—	0,80	—
Thunerseebahn { Scherzigen-Därligen <sup>24)</sup>	3,40	1,70	1,35	1,35	1,25	1,10	0,95	0,95	0,80	0,80	0,50
{ Därligen-Bönigen	7,00	3,60	3,00	3,00	2,80	2,80	2,60	2,60	2,30	2,30	2,00
Bulle-Romont <sup>25)</sup> , Val-de-Travers	3,40	1,70	1,40	1,40	1,30	1,15	1,00	1,00	0,85	0,85	0,55
Spiez-Frutigen	5,10	2,55	2,00	1,90	1,50	1,35	1,20	1,20	1,05	1,05	0,75
Rorschach-Heiden { Bergfahrt	34,67	17,84	15,84	8,84	7,50	8,84	7,50	8,84	7,50	8,84	7,50
{ Talfahrt				6,67	5,84	6,67	5,84	6,67	5,84	6,67	5,84
Rhätische Bahn { Landquart—Reichenau-Tamins	5,00	2,50	2,30	2,15	—	1,48	—	1,44	—	1,40	—
{ Landquart—Küblis und Ilanz—Reichenau-Tamins—Filisur	8,00	4,00	3,60	3,20	—	1,95	—	1,91	—	1,87	—
{ Küblis—Davos-Platz	11,00	5,50	5,00	4,50	—	3,90	—	3,80	—	3,70	—
{ Filisur—St. Moritz	12,00	6,00	5,60	5,00	—	3,95	—	3,85	—	3,75	—
Stansstad-Engelberg { Talstrecke (Stansstad-Grafenort)	5,00	3,00	3,00	2,00	—	1,20	—	1,20	—	1,20	—
{ Bergstrecke (Grafenort-Engelberg)	12,00	8,00	8,00	6,00	—	3,60	—	3,60	—	3,60	—
Appenzeller Straßenbahn	6,80	3,40	3,04	2,81	2,48	2,38	2,00	2,18	1,75	1,69	1,47
St. Gallen-Speicher-Trogen	10,00	5,00	4,00	2,50	—	2,20	—	2,20	—	2,20	—
Régional des Brenets	6,40	4,00	3,00	2,50	—	1,80	—	1,60	—	1,20	—

### Anmerkungen. — Remarques.

- 1) Für die Strecke Basel S. B. B.—Basel bad. Bahnhof werden 7 Tarifkilometer berechnet. Tarifkilometer Le Day-Le Pont 50% und Giswil-Meiringen 100% Zuschlag. — Pour le tronçon Basel S. B. B.—Basel bad. Bahnhof il est compté 7 kilomètres de tarif. Kilomètres de tarif Le Day-Le Pont: supplément de 50% et Giswil-Meiringen: supplément de 100%.
- 2) Tarifkilometer 25% Zuschlag. — Kilomètres de tarif: supplément de 25%.
- 3) " 27% " " " " " " " " 27%.
- 4) " 58% Zuschlag; Ausnahme: Pfäffikon (Schwyz)—Rapperswil 100% Zuschlag. — Kilomètres de tarif: supplément de 58%; exception: Pfäffikon (Schwyz)—Rapperswil: supplément de 100%.
- 5) Tarifkilometer für Steigungen über 12‰ nach Botschaft vom 11. September 1873. — Kilomètres de tarif pour des rampes au-dessus de 12‰ suivant message du 11 septembre 1873.
- 6) Tarifkilometer 40% Zuschlag. — Kilomètres de tarif: supplément de 40%.
- 7) " 118,3% " " " " " " " " 118,3%.
- 8) " 50% " " " " " " " " 50%.
- 9) " 18,5% " " " " " " " " 18,5%.
- 10) Eilgut: effektive Distanzen; Frachtgut: Tarifkilometer 62% Zuschlag. — Grande vitesse: distances effectives; petite vitesse: kilomètres de tarif: supplément de 62%.
- 11) Tarifkilometer 120% Zuschlag. — Kilomètres de tarif: supplément de 120%.
- 12) " Montreux-Chamby und Les Allières-Montbovon 120%, Chamby-Les Allières 250% und Montbovon-Gstaad 80% Zuschlag. — Kilomètres de tarif Montreux-Chamby et Les Allières-Montbovon: supplément de 120%, Chamby-Les Allières: supplément de 250% et Montbovon-Gstaad: supplément de 80%.
- 13) Tarifkilometer 100% Zuschlag. — Kilomètres de tarif: supplément de 100%.
- 14) " Erstfeld-Biasca und Giubiasco-Taverne 60% Zuschlag. — Kilomètres de tarif Erstfeld-Biasca et Giubiasco-Taverne: supplément de 60%.
- 15) Tarifkilometer 29% Zuschlag. — Kilomètres de tarif: supplément de 29%.
- 16) " bis zu 10 km. 30% Zuschlag, über 10 km. 20% Zuschlag — Kilomètres de tarif jusqu'à 10 km.: supplément de 30%, au delà de 10 km.: supplément de 20%.
- 17) Tarifkilometer 30% Zuschlag. — Kilomètres de tarif: supplément de 30%.
- 18) " 80% " " " " " " " " 80%.
- 19) " 20% " " " " " " " " 20%.
- 20) " 133% " " " " " " " " 133%.
- 21) " 60% " " " " " " " " 60%. Eilgut 50 Cts. und Frachtstückgutklasse 1 25 Cts. pro 100 kg. als konzessionsmäßige Maximaltaxen. — Kilomètres de tarif: supplément de 60%. Grande vitesse 50 cts. et classe 1 des expéditions partielles petite vitesse 25 cts. par 100 kg., taxes maximales prévues par la concession.
- 22) Tarifkilometer 100% Zuschlag; keine Eilgutbeförderung. — Kilomètres de tarif: supplément de 100%; pas de transport en grande vitesse.
- 23) " bis zu 10 km. 40% Zuschlag, von 10 bis 20 km. 30% Zuschlag und über 20 km. 25% Zuschlag. — Kilomètres de tarif jusqu'à 10 km.: supplément de 40%, de 10 à 20 km.: supplément de 30% et au delà de 20 km.: supplément de 25%.
- 24) Tarifkilometer 36% Zuschlag. — Kilomètres de tarif: supplément de 36%.
- 25) " 200% " Ausnahme: Romont-Bulle 150% Zuschlag; für Eilgut Spezialtaxen nach Konzession. — Kilomètres de tarif: supplément de 200%. Exception: Romont-Bulle: supplément de 150%; pour la grande vitesse taxes spéciales suivant la concession.

## B. Expeditionsgebühren. — Frais d'expédition.

Eisenbahnen — Chemins de fer		Frachtgut — Petite vitesse										
		Eilgut — Grande vitesse	Stückgut — Expéditions partielles		Wagenladungen — Wagons complets							
					Allgemeine Klassen — Classes générales				Spezialtarife — Tarifs spéciaux			
									I		II	
1	2	A	B	a	b	a	b	a	b			
Taxen für 100 kg. in Centimes — Taxes par 100 kg. en centimes												
<b>I. Interner Verkehr. — Service interne.</b>												
Schweizerische Bundesbahnen — Chemins de fer fédéraux, Gotthardbahn, Schweizerische Seetalbahn, Emmentalbahn, Bern-Neuchâtel, Burgdorf-Thun, Jura Neuchâtelois, Tößtalbahn, Gürbetalbahn, Fribourg-Murten-Ins, Huttwil-Wolhusen, Uerikon-Bauma, Saignelégier-Glovelier, Erlenbach-Zweismmen, Bulle-Romont, Sihltalbahnhof, Langenthal-Huttwil, Spiez-Frutigen, Le Pont-Brassus, Spiez-Erlenbach, Sensetalbahn, Porrentruy-Bonfol, Vevey-Chexbres, Wald-Rüti, Nyon-Crassier, Oensingen-Balsthal, Montreux-Oberland bernois *), Chemins de fer électriques de la Gruyère, Berner Oberland-Bahnen *), Bière-Apples-Morges, Saignelégier-La Chaux-de-Fonds, Appenzellerbahn *), Yverdon-Ste. Croix **), Wynentalbahn, Appenzeller Straßenbahn, Frauenfeld-Wil *), Les Ponts-La Sagne-La Chaux-de-Fonds, Chemins de fer électriques veveysans, St. Gallen-Speicher-Trogen *), Châtel St. Denis-Palézieux gare, Régional des Brenets *), Sissach-Gelterkinden *):												
	1—20 km. . . . .	18,00	10,00	10,00	7,50	7,50	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	
	21—39 km., Zuschlag pro km. — supplément par km. . . . .	0,45	0,25	0,25	0,375	0,375	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	
	40 km. und mehr — et au delà . . . . .	27,00	15,00	15,00	15,00	15,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
Thunerseebahn	Scherzligen-Därligen	1—20 km. . . . .	18,00	10,00	10,00	7,50	7,50	6,00	6,00	6,00	6,00	
		21—39 km., Zuschlag pro km. — supplément par km. . . . .	0,45	0,25	0,25	0,375	0,375	0,20	0,20	0,20	0,20	
		40 km. und mehr — et au delà . . . . .	27,00	15,00	15,00	15,00	15,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
	Därligen-Bönigen . . . . .	Keine Expeditionsgebühren — Pas de frais d'expédition										
Schweizerische Südostbahn	1—20 km. . . . .	18,00	10,00	10,00	7,50	7,50	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	
		21—29 km., Zuschlag pro km. — supplément par km. . . . .	0,90	0,50	0,50	0,75	0,75	0,40	0,40	0,40	0,40	
		30 km. und mehr — et au delà . . . . .	27,00	15,00	15,00	15,00	15,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
Val-de-Travers . . . . .	1—20 km. . . . .	18,00	10,00	10,00	7,50	7,50	5,00	5,00	5,00	5,00		
Rhätische Bahn	21—39 km., Zuschlag pro km. — supplément par km. . . . .	8,00	4,00	4,00	3,00	—	2,00	—	2,00	—	2,00	
		40 km. und mehr — et au delà . . . . .	0,95	0,55	0,55	0,60	—	0,40	—	0,40	—	
		27,00	15,00	15,00	15,00	—	10,00	—	10,00	—	10,00	
Rorschach-Heiden, Stansstad-Engelberg . . . . .	Keine Expeditionsgebühren — Pas de frais d'expédition											
<b>II. Direkter Verkehr. — Service direct.</b>												
Schweizerische Bundesbahnen — Chemins de fer fédéraux, Bern-Neuchâtel, Jura Neuchâtelois, Gürbetalbahn, Fribourg-Murten-Ins, Saignelégier-Glovelier, Sensetalbahn, Vevey-Chexbres, Nyon-Crassier, Chemins de fer électriques de la Gruyère, Wynentalbahn, Les Ponts-La Sagne-La Chaux-de-Fonds, Chemins de fer électriques veveysans, Châtel St. Denis-Palézieux gare, Montreux-Oberland bernois *), Sissach-Gelterkinden *):												
	1—20 km. . . . .	9,00	5,00	5,00	3,75	3,75	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	
	21—39 km., Zuschlag pro km. — supplément par km. . . . .	0,225	0,125	0,125	0,1875	0,1875	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	
	40 km. und mehr — et au delà . . . . .	13,50	7,50	7,50	7,50	7,50	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	
Gotthardbahn, Schweizerische Südostbahn, Schweizerische Seetalbahn, Emmentalbahn, Burgdorf-Thun, Tößtalbahn, Huttwil-Wolhusen, Uerikon-Bauma, Erlenbach-Zweismmen, Bulle-Romont, Sihltalbahnhof, Langenthal-Huttwil, Val-de-Travers, Spiez-Frutigen, Le Pont-Brassus, Spiez-Erlenbach, Porrentruy-Bonfol, Wald-Rüti, Oensingen-Balsthal, Rhätische Bahn *), Berner Oberland-Bahnen *), Bière-Apples-Morges, Saignelégier-La Chaux-de-Fonds, Appenzellerbahn *), Yverdon-Ste. Croix **), Appenzeller Straßenbahn, Frauenfeld-Wil *), St. Gallen-Speicher-Trogen *), Régional des Brenets *)	1—20 km. . . . .	18,00	10,00	10,00	7,50	7,50	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	
	21—39 km., Zuschlag pro km. — supplément par km. . . . .	0,45	0,25	0,25	0,375	0,375	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	
	40 km. und mehr — et au delà . . . . .	27,00	15,00	15,00	15,00	15,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
Thunerseebahn	Scherzligen-Därligen	1—20 km. . . . .	18,00	10,00	10,00	7,50	7,50	5,00	5,00	5,00	5,00	
		21—39 km., Zuschlag pro km. — supplément par km. . . . .	0,45	0,25	0,25	0,375	0,375	0,20	0,20	0,20	0,20	
	Därligen-Bönigen . . . . .	Keine Expeditionsgebühren — Pas de frais d'expédition										
Rorschach-Heiden, Stansstad-Engelberg . . . . .	Keine Expeditionsgebühren — Pas de frais d'expédition											
<b>III. Transitverkehr. — Service de transit . . . . .</b>												
Keine Expeditionsgebühren — Pas de frais d'expédition												

### Anmerkungen. — Remarques.

\*) Nur Wagenladungen von 5000 kg. — Wagons complets de 5000 kg. seulement.  
 \*\*) Keine Eilgutbeförderung. — Pas de transport en grande vitesse.

schweizerischen Bundesbahnen neue einheitliche Vorschriften aufgestellt, welchen die meisten normalspurigen Bahnen beigetreten sind.

Die Rhätische Bahn hat erklärt, ihre Stationen könnten sich in Zukunft mit der Verteilung der Gütersendungen mit Rücksicht auf die starke Belastung, welche für einzelne Stationen hieraus erwachsen würde, nicht mehr befassen und hat nur noch Vorschriften für unverteilte Ablieferung von Gütersendungen an andere Adressaten als die im Frachtbrief genannten und für ungeteilte Reexpedition der Gütersendungen aufgestellt und eingeführt.

Die Vorschriften über Normalgewichtssätze und Probewägungen erlitten rücksichtlich der Gewichtsangaben für Milch in Gefäßen und für leere hölzerne Petroleumfässer eine Änderung.

Die Tarifbestimmungen und die Ausnahmetarifierungen im Tarif für den Transport lebender Tiere sind in einen neuen Nachtrag I zusammengefaßt worden, der am 1. August in Kraft getreten ist.

### b. Transportwesen.

Der im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte Nachtrag III zum Transportreglement konnte am 28. Juni genehmigt werden und trat auf 15. Juli in Kraft. Neben den seit 10. Oktober 1901 auf dem Instruktionswege eingeführten Änderungen und Ergänzungen der Vorschriften des Transportreglementes enthält er eine Vorschrift betreffend die Zulassung von Kupfervitriol in Pulverform und von Mischungen desselben mit andern Substanzen bei reglementarischer Verpackung, sowie von Kupfervitriol in Kristallen in soliden Säcken verpackt bei einem Einzelgewicht von höchstens 50 kg. zur Eilgutbeförderung und eine Ergänzung der Anlage V zum Transportreglement durch Aufnahme von Kupfervitriol in Kristallen bei Verpackung in soliden Säcken unter die bedingungsweise zum Transport zugelassenen Güter.

Die Anlage III zum Transportreglement wurde abgeändert zur Durchführung der stattgehabten Änderungen im Verzeichnis der Amtsstellen und Behörden, welche zur Ausstellung von Leichenpässen kompetent sind (1. September).

Ferner wurde die Anlage V zum Transportreglement durch Aufnahme des Artikels „Oxylith“ unter die Güter der Position XLIX a des § 58 ergänzt (15. November).

Eine Neuausgabe der Polizeivorschriften für den Viehtransport auf den schweizerischen Eisenbahnen (Anlage IV

zum Transportreglement) wurde vorbereitet, wobei auch für den Transport lebender Tiere auf den Dampfschiffen entsprechende Vorschriften aufgestellt wurden. Die Einführung derselben konnte aber im Berichtsjahr nicht mehr erfolgen.

Im fernern wurde der Entwurf zu einer Neuausgabe des Anhanges I zum Transportreglement erstellt, welcher die den Neben- und Spezialbahnen, sowie den Dampfschiffen bewilligten Ausnahmevorschriften vom Transportreglement in übersichtlicher Weise zusammenstellt. Die weitere Behandlung dieses Entwurfes fällt ins laufende Jahr.

Von den Geschäften, welche im Anschluß an das Transportreglement behandelt wurden, erwähnen wir nur die folgenden zwei, indem wir noch bemerken, daß auch dieses Jahr wiederum eine Anzahl Entschädigungsbegehren aus Transportgeschäften beim Eisenbahndepartement eingelangt sind, obwohl schon oft erklärt worden ist, daß dieses als Administrativbehörde zur Behandlung solcher Begehren nicht kompetent ist. Die Gesuchsteller wurden jeweilen an die Transportverwaltungen, respektive an die Gerichte gewiesen.

Von Verkehrsinteressenten in Genf ist schon in frühern Jahren wiederholt die Frage der Erstellung direkter Billette und der Einführung direkter Gepäckabfertigung zwischen Genf und Dijon bis Paris via Vallorbe angeregt worden. Die Schritte, welche von der früheren Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn bei der französischen Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zur Erfüllung dieses Wunsches unternommen wurden, blieben ohne Erfolg. Die genannten Interessenten erneuten nach Übergang der Hauptbahnen an den Bund ihr Gesuch, und erklärte sich die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen bereit, neue Schritte bei der französischen Verwaltung zu unternehmen. Diese schienen anfänglich mit Erfolg begleitet zu sein, nachdem schweizerischerseits dem Begehren um Gältigerklärung der Billette für einfache Fahrt nur zur ununterbrochenen Zurücklegung der Reise in Abweichung von den Vorschriften des Transportreglements (§ 9) entsprochen worden war. Die französische Verwaltung stellte hierauf analoge Begehren mit Bezug auf die Hin- und Rückfahrtillette, welchen, da die Verhältnisse hier anders liegen als rücksichtlich derjenigen für einfache Fahrt und zudem eine andere, wesentlich ungünstigere Behandlung des Genfer Verkehrs gegenüber dem übrigen schweizerisch-französischen Verkehr nicht zulässig erschien, nicht entsprochen werden konnte, so daß auch diesmal die Anregung am Widerstand der französischen Bahn scheiterte.

Ein Gesuch um Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Hin- und Rückfahrtillette auf 45 Tage mußte ablehnd beschieden werden, nachdem der Verband schweizerischer Eisenbahnen einstimmig den Beschluß gefaßt hatte, der Anregung keine Folge zu geben. Als Hauptgründe für diese Ablehnung machten die Bahnen geltend: Die starke Reduktion der Taxen für Hin- und Rückfahrt auf den Bundesbahnen und auf der Gott-hardbahn, die vermehrte Gefahr des Mißbrauches mit solchen langfristigen Billetten bei Abgang der in Deutschland bestehenden besondern Kontrollmaßregeln, wie Abstempelung bei Fahrtunterbrechung und Perronsperre, vermehrte Möglichkeit des Handels mit derartigen Billetten. Endlich wiesen die Bahnen noch auf die ungünstigen Erfahrungen hin, welche in Deutschland mit der Ver-längerung der Gültigkeitsdauer der Hin- und Rückfahrtillette auf 45 Tage gemacht worden seien. Ein wirkliches Bedürfnis nach einer derartigen Ausdehnung der Gültigkeitsdauer scheint für die schweizerischen Verhältnisse in der Tat nicht vorhanden zu sein.

Die in frühern Jahren für die Bewältigung des Herbst-verkehrs bewilligten besondern Maßnahmen (Kürzung der Ent-ladefristen, Verlängerung der Dienstzeit für den Selbstverlad, Begünstigung bei Bestellung der Wagen für den Obstexport, Aus-rüstung von Hochbordwagen mit Firstbäumen und Decken) traten auch im Berichtsjahre wiederum in Kraft und zwar mit gutem Erfolg, indem keine Klagen über mangelhafte Bedienung des Herbstverkehrs eingegangen sind.

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

Den schweizerischen Bundesbahnen bei Anlaß des offiziellen Fest-tages des eidgenössischen Schützenfestes in St. Gallen (21. Juli);  
den schweizerischen Bundesbahnen anläßlich des Heimtransportes der an den Herbstmanövern beteiligten Truppen (13. und 14. Sep-tember).

Die Verwaltungen der schweizerischen Transportanstalten wurden eingeladen, ihre Stationen anzuweisen, militärische Aus-rüstungsgegenstände, welche bei ihnen deponiert, vom Deponenten aber innerhalb 10 Tagen nicht wieder abgeholt wer-den, den Zeughausverwaltungen des betreffenden Kantons zu avi-sieren und dieselben alsdann diesen ohne Erhebung der regle-mentarischen Lagergebühren gegen Empfangsbescheinigung auszu-händigen.

Zu den Ausführungs- und Zusatzbestimmungen zu den Vorschriften über Militärtransporte ist ein Nachtrag III ausgegeben worden, durch welchen einige Verhältnisse rücksichtlich des militärischen Vorunterrichtes geregelt wurden.

Das Verzeichnis der zur Ausstellung von Empfehlungsscheinen für Armentransporte berechtigten Stellen wurde mehrfach ergänzt und eine Neuausgabe des Verzeichnisses des Anwendungskreises des Reglementes für Armentransporte erstellt.

Dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr sind mit Wirkung auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes neu unterstellt worden: die Eisenbahn Vevey-Chexbres und die Linie Nyon-Crassier. Die Linie Uerikon-Bauma mußte, weil sie mit 1. Januar 1905 zum Selbstbetrieb übergang, in die Liste der schweizerischen Unternehmungen, welche dem internationalen Übereinkommen unterstellt sind, als neue Position aufgenommen werden. Die Länge der dem Übereinkommen unterstellten, dem Betrieb übergebenen schweizerischen Linien beträgt Ende 1904 3659 km. gegenüber 3611 km. (nicht 3608, wie im letzten Geschäftsbericht irrtümlich angegeben ist) Ende 1903.

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

*Internationaler Personenverkehr:*

Reglementarische Bestimmungen in den Tarifs internationaux, G. V. Nr. 201/202, für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der französischen Ostbahn und schweizerischen Stationen, am 26. Januar;

Reglementarische Bestimmungen im Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen deutschen (auch schweizerischen) Stationen und Stationen der französischen Ostbahn, sowie Paris Nordbahnhof, am 29. Januar;

Reglementarische Bestimmungen in den Tarifs communs internationaux, G. V. Nr. 201/202, für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der französischen Nordbahn und schweizerischen Stationen, am 11. März;

Reglementarische Bestimmungen im Tarif für den bayerisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr, am 13. Mai;

Reglementarische Bestimmungen im Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr Elsaß-Lothringen und Pfalz-Schweiz, am 13. Mai;

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

(Die Ergebnisse pro 1904 sind approximativ. — Les résultats pour 1904 sont approximatifs.)

Betriebslängen Longueurs exploitées		Bezeichnung der Eisenbahnen Désignation des chemins de fer	Verkehrsmengen — Quantités transportées				Transport-Einnahmen — Recettes de transport						Durchschnittlicher Ertrag pro Kilometer Recettes moyennes par kilomètre	
Ende — Fin			Personen — Voyageurs		Güter und Gepäck Marchandises et bagages		Personen — Voyageurs		Güter, Gepäck und Vieh Marchandises, bagages et animaux		Total			
1903	1904		1903		1904		1903		1904		1903		1904	
km.	km.		Anzahl — Nombre	Anzahl — Nombre	Tonnen — Tonnes	Tonnen — Tonnes	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2433	2441	Schweiz. Bundesbahnen — Ch. de fer fédéraux <sup>1</sup>	50,010,978	54,430,460	8,838,728	9,022,696	43,909,319	45,427,823	62,144,023	63,737,545	106,053,342	109,165,368	43,589	44,765
19	19	Bulle-Romont	152,607	147,593	65,930	62,090	112,519	105,932	297,070	277,580	409,589	383,512	21,557	20,184
15	15	Val-de-Travers	307,618	334,046	67,648	73,889	84,024	85,351	117,416	122,510	201,440	207,861	13,429	13,857
11	11	Porrentruy-Bonfol	123,549	130,341	11,080	7,378	36,466	36,092	11,593	10,656	48,059	46,748	4,369	4,249
7	7	Wald-Rüti	120,380	128,501	22,933	23,169	47,032	47,717	41,609	42,265	88,641	89,982	12,663	12,854
276	276	Gotthardbahn	2,949,736	3,088,017	1,144,901	1,174,024	8,909,989	9,265,870	13,257,553	13,262,297	22,167,542	22,528,167	80,317	81,623
50	50	Schweiz. Südostbahn	590,194	596,146	76,595	94,330	544,877	553,516	249,692	287,024	794,569	840,540	15,891	16,810
50	50	Schweiz. Seetalbahn	439,525	476,913	101,594	107,669	266,830	261,198	294,351	300,648	561,181	561,846	11,223	11,236
43	43	Emmentalbahn	781,241	831,022	259,101	291,245	292,967	311,920	403,798	447,293	696,765	759,213	16,203	17,656
41	41	Burgdorf-Thun	508,850	512,386	76,725	80,725	209,337	211,448	228,224	253,040	437,561	464,488	10,672	11,329
43	43	Bern-Neuchâtel	564,776	586,203	95,643	104,939	527,324	542,017	279,091	322,480	806,415	864,497	18,753	20,104
—	12	Sensetalbahn <sup>2</sup>	—	88,108	—	22,240	—	26,760	—	32,041	—	58,801	—	5,480
40	40	Tösstalbahn	473,556	507,164	87,215	85,891	207,739	211,450	214,256	214,017	421,995	425,467	10,549	10,636
26	26	Uerikon-Bauma	132,581	136,878	22,820	24,435	54,060	52,244	46,487	49,109	100,547	101,353	3,867	3,898
40	40	Jura Neuchâtelois	1,360,882	1,414,894	184,536	208,276	669,542	694,384	495,664	508,826	1,165,206	1,203,210	29,130	30,080
33	33	Fribourg-Murten-Ins <sup>3</sup>	186,345	214,844	49,279	53,001	100,007	122,448	96,580	114,281	196,587	236,729	6,778	7,173
31	31	Thunerseebahn	611,688	615,271	113,606	128,027	487,076	496,795	372,551	413,621	859,627	910,416	27,729	29,368
34	34	Gurbetalbahn	511,564	545,592	60,879	92,139	250,718	244,604	96,453	126,324	347,171	370,928	10,211	10,909
24	24	Erlenbach-Zweisimmen	132,536	128,008	25,992	27,696	99,831	96,099	103,625	109,787	203,456	205,886	8,477	8,578
14	14	Spiez-Frutigen	151,112	150,553	17,525	17,843	92,901	93,841	54,982	57,294	147,883	151,135	10,563	10,795
12	12	Spiez-Erlenbach	155,369	158,495	30,547	33,461	78,483	78,645	65,721	70,255	144,204	148,900	12,017	12,408
—	25	Saignelégier-Glovelier <sup>4</sup>	—	54,275	—	7,194	—	37,843	—	24,609	—	62,452	—	4,029
19	19	Sihltalbahn	394,368	401,076	124,916	124,378	106,066	105,307	141,811	139,346	247,877	244,653	13,046	12,876
15	15	Langenthal-Huttwil	191,734	195,140	90,145	90,360	78,448	78,427	127,207	126,979	205,655	205,406	13,710	13,693
26	26	Huttwil-Wolhusen	166,485	174,822	60,742	60,932	76,811	79,523	126,627	129,977	203,438	209,500	7,824	8,057
14	14	Le Pont-Brassus	79,891	82,380	9,352	11,196	42,812	46,319	34,045	36,777	76,857	83,096	5,489	5,935
5	5	Oensingen-Balsthal	142,022	162,636	45,806	50,686	24,365	26,232	54,126	61,467	78,491	87,699	15,698	17,539
3321	3366	Total	61,239,587	66,291,764	11,684,288	12,077,909	57,309,543	59,339,805	79,354,555	81,278,048	136,664,098	140,617,853	—	—
—	45	Vormehrung absolute — absolute Augmentation %	—	5,052,177 8,2 (9,2)	—	393,621 3,2 (4,2)	—	2,030,262 3,5 (5,5)	—	1,923,493 2,4 (3,4)	—	3,953,755 2,8 (4,8)	—	—
10	10	Uetlibergbahn	95,679	88,472	951	1,141	106,158	103,559	15,642	16,932	121,800	120,491	12,180	12,049
4	4	Orbe-Chavornay	74,580	88,446	32,975	38,802	25,807	30,160	31,809	39,163	57,616	69,323	14,404	17,331
3	3	Trambahn Luzern (Kriens-Luzern) <sup>5</sup>	—	—	30,480	35,230	—	—	28,370	32,516	28,370	32,516	9,456	10,838
170	173	Rhätische Bahn <sup>6</sup>	797,933	934,322	124,090	159,391	1,532,162	1,889,880	1,484,321	2,068,315	3,016,483	3,958,195	22,800	23,164
127	127	Tramways électriques Genève <sup>7</sup>	12,466,767	13,928,429	52,839	67,918	1,850,978	1,986,640	101,852	123,527	1,952,830	2,110,167	15,376	16,615
23	46	Montreux-Oberland bernois <sup>8</sup>	109,932	159,640	8,918	17,504	116,851	282,659	33,283	99,848	150,134	382,507	10,974	14,461
33	37	Chemins de fer de la Gruyère <sup>9</sup>	92,845	228,932	7,208	22,712	54,070	136,783	19,060	65,927	73,130	202,710	5,114	5,962
7	7	Palézieux-Châtel St. Denis	70,802	74,328	16,118	16,731	22,994	26,014	26,559	28,650	49,553	54,664	7,079	7,809
36	36	Visp-Zermatt	68,029	73,211	6,075	5,236	523,057	529,090	81,820	85,279	604,877	614,369	16,802	17,065
32	32	Berner Oberland-Bahnen	337,672	345,718	14,209	17,403	698,185	711,521	90,667	100,197	788,852	811,718	24,651	25,366
30	30	Bière-Apples-Morges	103,819	101,250	11,812	11,398	68,626	66,750	40,310	39,137	108,936	105,887	3,631	3,529
27	27	Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	186,307	211,596	17,492	16,776	91,988	104,863	77,717	72,824	169,705	177,687	6,285	6,581
27	27	Chemins de fer électriques du Jorat	333,954	340,748	4,905	3,334	122,599	112,034	12,849	11,191	135,448	123,225	5,016	4,563
26	26	Appenzellerbahn	583,782	589,974	47,699	46,082	284,855	281,223	168,423	162,296	453,278	443,519	17,433	17,058
25	25	Yverdon-St. Croix	64,750	66,258	36,410	43,991	73,824	77,530	102,511	113,074	176,335	190,604	7,053	7,624
24	24	Lausanne-Echallens-Bercher	116,578	119,214	24,642	24,648	76,399	77,198	93,602	95,081	170,541	172,279	7,106	7,178
23	23	Stansstad-Engelberg	175,354	243,897	12,014	21,757	228,371	262,755	80,624	130,657	308,995	393,412	13,434	17,104
23	23	Wetzikon-Meilen <sup>10</sup>	95,451	325,844	133	3,289	28,028	92,874	638	10,896	28,666	103,770	5,179	4,511
—	23	Wyentalbahn <sup>11</sup>	—	387,900	—	8,246	—	118,187	—	17,685	—	135,872	—	7,424
14	20	Appenzeller Straßenbahn <sup>12</sup>	254,532	333,371	15,804	16,342	155,975	217,096	74,637	75,314	230,612	292,410	16,472	17,457
18	18	Frauenfeld-Wil	217,695	185,485	16,484	16,068	105,627	89,598	47,947	46,579	153,574	136,177	8,532	7,565
17	17	Les Ponts-La Sagne-La Chaux-de-Fonds	125,458	128,036	6,383	6,868	49,482	50,265	18,738	19,921	68,220	70,186	4,013	4,128
9	17	Chemins de fer électriques veveysans <sup>13</sup>	132,701	200,797	2,550	9,053	56,898	108,647	4,954	33,325	61,852	141,972	6,872	9,998
14	14	Waldenburgerbahn	141,069	135,670	11,965	13,633	66,936	64,950	33,549	36,356	100,485	101,206	7,177	7,229
13	13	Birsigtalbahn	949,222	1,053,473	3,298	3,925	188,530	201,828	13,431	16,022	201,961	217,850	15,535	16,757
13	13	Bex-Gryon-Villars <sup>14</sup>	144,672	156,100	7,016	7,395	79,159	90,512	42,471	45,855	121,630	136,367	14,143	13,636
12	12	Aarau Schöftland	273,114	259,536	8,601	12,105	67,952	65,725	16,782	18,503	84,734	84,228	7,061	7,019
11	11	Rolle-Gimel	67,206	69,246	2,349	2,475	27,048	28,299	6,448	6,364	33,496	34,663	3,045	3,151
11	11	Bremgarten-Dietikon	94,579	96,250	2,884	3,351	52,897	54,185	9,098	10,217	61,995	64,402	5,636	5,855
10	10	Allaman-Aubonne-Gimel	101,539	99,306	4,169	2,787	35,371	34,386	8,573	6,584	43,944	40,970	4,394	4,097
10	10	St. Gallen-Speicher-Trogen <sup>15</sup>	130,260	314,629	1,238	5,819	76,018	128,622	4,717	17,715	80,735	146,337	17,551	14,633
9	9	Tramelan-Tavannes	85,602	84,118	6,521	5,227	40,726	39,175	28,314	21,976	69,040	61,151	7,871	6,794
9	9	Val-de-Ruz <sup>16</sup>	293,194	310,614	—	890	51,190	51,944	285	3,602	51,475	54,946	7,353	6,105
7	7	Rigi Kaltbad-Rigi Scheidegg	9,211	8,863	230	381	13,558	12,908	3,571	5,115	17,129	18,023	2,444	2,574
7	7	Aigle-Leyrin	51,879	50,453	4,230	3,475	62,399	65,724	60,916	50,988	123,315	116,712	17,616	16,673

Betriebslängen Langueurs 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	
			1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904	1903	1904
Ende — Fin														
1903	1904													
km.	km.		Anzahl — Nombre	Anzahl — Nombre	Tonnen — Tonnes	Tonnen — Tonnes	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
19	19	Wengernalpbahn	108,115	116,241	3,740	6,408	619,098	644,062	40,726	63,302	659,824	707,364	34,727	37,229
12	12	Arth-Rigibahn <sup>17</sup>	88,713	97,180	4,594	4,084	175,816	175,569	29,072	25,951	204,888	201,520	17,074	16,793
10	10	Gornergratbahn	34,278	33,690	238	197	265,821	253,900	8,755	6,609	274,576	260,509	27,457	26,051
9	9	Monte Generoso	15,629	16,981	373	448	57,996	59,060	6,234	7,742	64,230	66,802	7,136	7,422
8	8	Brienz-Rothorn-Bahn	14,275	13,159	40	52	45,664	43,112	1,071	1,386	46,735	44,498	5,842	5,562
8	8	Glion-Rochers de Naye	78,763	77,043	779	825	264,791	253,494	13,852	11,372	278,643	264,866	34,830	33,108
7	7	Rorschach-Heiden	97,785	119,347	29,479	28,385	90,145	97,810	81,128	80,750	171,273	178,560	24,467	25,508
7	7	Vitznau-Rigibahn <sup>18</sup>	131,398	135,115	1,708	2,867	502,775	512,444	24,482	35,808	527,257	548,252	75,322	78,321
5	5	Pilatusbahn	46,614	47,664	187	206	278,711	286,018	4,032	4,358	282,743	290,376	56,548	58,075
5	5	Jungfraubahn <sup>19</sup>	57,167	58,036	283	343	165,033	166,866	968	993	166,001	167,859	33,200	33,571
5,49	5,49	Lauterbrunnen-Mürren	50,359	50,869	1,375	1,034	134,754	137,072	36,684	30,511	171,438	167,583	31,227	30,525
3,60	3,60	Stanserhornbahn	19,328	21,893	154	106	53,655	70,164	8,832	3,038	57,487	73,202	15,968	20,333
1,79	1,79	Lausanne-Ouchy	1,080,096	1,012,241	121,663	165,651	138,788	115,973	133,733	169,086	272,521	285,059	152,246	159,251
1,68	1,68	Biel-Magglingen	44,360	44,660	164	137	21,582	21,394	2,578	2,326	24,160	23,720	14,822	14,552
1,60	1,60	Beatenbergbahn	50,411	52,402	1,318	1,043	56,685	57,838	17,722	15,425	74,407	73,263	46,504	45,789
1,61	1,61	Vevey-Chardonne-Pélerin	120,087	86,912	2,092	2,225	50,890	51,037	18,051	19,885	68,941	70,922	45,656	46,968
1,61	1,61	Lugano-S. Salvatore	48,570	45,666	—	—	74,356	73,038	—	—	74,356	73,038	49,242	48,369
1,44	1,44	Römerhof-Dolderbahn <sup>20</sup>	210,669	180,736	288	297	44,086	44,842	1,597	1,689	45,683	46,531	31,946	32,313
1,32	1,32	Rheineck-Walzenhausen	75,888	76,794	402	391	34,266	34,593	4,019	1,474	38,285	36,067	31,381	29,564
1,31	1,31	Cossonay gare C. F. F.—ville	56,011	55,586	711	618	11,533	11,427	2,933	2,659	14,466	14,086	11,955	11,641
1,08	1,08	Gurtenbahn	79,157	70,226	237	186	37,445	35,248	760	750	38,205	35,998	37,455	35,291
0,89	0,89	Biel-Evilard	187,698	191,749	249	301	42,469	42,578	3,016	3,120	45,485	45,698	51,106	51,346
0,88	0,88	Bürgenstockbahn	54,355	62,050	1,002	787	48,527	54,998	3,289	4,431	51,816	59,429	62,429	71,601
0,80	0,80	Kriens-Sonnenberg	52,462	52,921	141	142	38,657	40,553	1,130	945	39,787	41,498	49,733	51,872
0,78	0,78	Ragaz-Wartenstein	43,614	47,432	21	21	16,522	17,657	166	167	16,688	17,824	21,959	23,453
0,66	0,66	Reichenbachfallbahn	22,024	30,161	2	1	15,423	20,147	10	3	15,433	20,150	23,383	30,525
0,64	0,64	St. Imier-Sonnenberg <sup>21</sup>	62,998	110,452	158	736	17,481	30,325	1,326	5,968	18,807	36,293	73,464	56,707
0,64	0,64	Davos-Schatzalp	61,122	63,903	985	1,007	34,810	34,351	9,557	9,997	44,367	44,348	69,323	69,293
0,55	0,55	Territet-Glion	177,416	172,926	1,094	1,120	121,680	116,148	17,910	10,852	139,590	127,000	253,800	230,908
0,46	0,46	Lausanne-Signal <sup>22</sup>	121,079	127,229	50	56	23,567	24,645	248	273	23,815	24,918	51,772	54,169
0,37	0,37	Ecluse-Plan <sup>23</sup>	170,456	127,406	—	—	18,974	13,604	259	172	19,233	13,776	51,981	37,233
0,30	0,30	St. Gallen-Mühleck	243,021	471,366	417	428	27,194	53,774	1,042	1,069	28,236	54,843	94,120	182,811
0,28	0,28	Rigiviertel Zürich	126,970	128,396	—	—	14,890	15,090	—	—	14,890	15,090	53,178	53,892
0,24	0,24	Funicolare di Lugano <sup>24</sup>	407,074	493,122	—	—	45,011	42,052	2,066	2,173	47,077	44,225	196,154	184,271
0,16	0,16	Zürichbergbahn <sup>25</sup>	400,918	451,009	—	—	38,456	44,064	469	411	38,925	44,475	243,281	277,967
0,15	0,15	Gütschbahn	122,941	126,409	22	27	34,740	35,007	158	177	34,898	35,184	232,657	234,562
0,11	0,11	Neuveville-St. Pierre (Fribourg) <sup>26</sup>	179,936	163,049	—	—	13,545	13,024	395	—	13,940	13,024	126,727	118,400
0,10	0,10	Marzilibahn	132,496	149,777	—	—	8,637	9,659	—	—	8,637	9,659	86,366	96,592
26,38	26,38	Tramways Neuchâtel	3,071,290	3,408,742	162	227	432,640	458,477	4,276	1,668	436,916	460,145	16,581	17,462
24,88	24,88	Städt. Strassenbahn Zürich	13,290,823	14,292,580	—	—	1,607,565	1,719,247	—	—	1,607,565	1,719,247	66,073	70,663
23,82	23,82	Kant. Strassenbahnen Basel <sup>24</sup>	12,195,169	12,819,710	252	187	1,352,303	1,441,679	3,265	3,127	1,355,668	1,444,806	61,898	61,955
6,28	6,28	Birseckbahn	597,750	708,760	—	—	121,679	125,530	300	300	121,979	125,830	19,423	20,036
23,30	23,30	Tramways Lausanne <sup>25</sup>	4,034,529	4,817,387	—	—	503,953	633,297	—	—	503,953	633,297	21,722	27,297
12,01	12,01	Limmattal-Strassenbahn	585,780	633,607	—	—	68,730	77,176	3,070	—	71,800	77,176	5,978	6,426
11,24	11,24	Altstätten-Berneck	522,233	572,760	77	54	80,813	81,320	4,612	4,492	85,425	85,812	7,600	7,634
10,88	10,88	Vevey-Montreux-Chillon	1,824,559	1,938,625	4	1	281,339	292,105	19	5	281,358	292,110	25,860	26,848
2,57	2,57	Chillon-Byron-Villeneuve <sup>26</sup>	3,035	77,326	—	—	515	13,239	—	—	515	13,239	4,599	5,151
10,81	10,81	Städt. Strassenbahnen Bern <sup>27</sup>	6,647,416	6,398,080	—	—	655,922	700,133	—	—	655,922	700,133	60,677	64,767
10,68	10,68	Trambahn Luzern <sup>27</sup>	2,804,536	2,984,848	—	—	330,781	347,930	499	—	331,280	347,930	31,731	32,761
9,70	9,70	Bern-Muri-Worb	172,599	176,840	535	1,065	55,129	52,753	3,952	5,355	59,081	58,108	6,090	5,990
9,29	9,29	Trambahn St. Gallen	3,460,000	3,557,700	—	—	435,594	448,302	—	—	435,594	448,302	46,888	48,256
5,50	5,50	Zürich-Oerlikon-Seebach	1,679,651	1,776,782	—	—	247,569	250,910	—	—	247,569	250,910	45,012	45,620
5,03	5,03	Tramway Biel <sup>28</sup>	1,011,268	985,766	—	—	115,255	112,047	9,318	9,800	124,573	121,847	24,815	24,272
4,64	4,64	Tramvie elettrica Lugano	653,360	723,238	—	—	57,649	64,220	—	—	57,649	64,220	12,698	14,145
4,22	4,22	Zentrale Zürichbergbahn	1,055,397	1,115,013	—	—	144,387	151,870	—	—	144,387	151,870	35,302	35,988
3,99	3,99	Straßenbahn Schaffhausen	596,417	625,036	—	—	81,589	88,780	—	—	81,589	88,780	20,448	22,250
3,15	3,15	Tramways La Chaux-de-Fonds	681,387	763,569	—	—	63,732	68,529	—	—	63,732	68,529	20,292	21,755
3,08	3,08	Tramways Fribourg	790,203	871,542	—	—	70,051	76,699	—	—	70,051	76,699	23,119	24,348
3,01	3,01	Zürich-Höngg	246,607	262,978	—	—	34,226	37,226	1,100	—	35,326	37,226	11,736	12,367
1,80	1,80	Winterthur-Töss	558,740	618,615	—	—	51,808	57,396	—	—	51,808	57,396	28,782	31,886
1,72	1,72	Schwyz-Seewen	159,667	160,171	74	67	24,754	24,642	590	535	25,344	25,177	14,734	14,637
1,68	1,68	Strassenbahn St. Moritz	126,632	147,888	—	—	21,072	24,740	—	—	21,072	24,740	12,927	15,086

Anmerkungen. — Remarques.

- <sup>17</sup> Ausschließlich des Anteiles am Ertrag der Strecke Staffelhöhe—Rigi-Kulm (1903 Fr. 96,990; 1904 Fr. 99,374). — A l'exclusion des parts afférentes du produit du tronçon Staffelhöhe—Rigi-Kulm (1903 frs. 96,990; 1904 frs. 99,374).
- <sup>18</sup> Einschließlich des Anteiles der Arth-Rigibahn an der Strecke Staffelhöhe—Rigi-Kulm (1903 Fr. 96,990; 1904 Fr. 99,374). — Y compris les parts afférentes au chemin de fer Arth-Rigi pour le tronçon Staffelhöhe—Rigi-Kulm (1903 frs. 96,990; 1904 frs. 99,374).
- <sup>19</sup> Betriebseröffnung der Strecke Rotstock-Eigerwand den 18. Juni 1903. — Ouverture de l'exploitation du tronçon Rotstock-Eigerwand le 18 juin 1903.
- <sup>20</sup> Inklusiv elektrische Straßenbahn Waldhaus-Hotel Dolder. — Y compris le tramway électrique Waldhaus-Hôtel Dolder.
- <sup>21</sup> Betriebseröffnung den 10. August 1903. — Ouverture de l'exploitation le 10 août 1903.
- <sup>22</sup> Betrieb vom 9. März bis 9. April 1903 eingestellt wegen Einführung des elektrischen Betriebs an Stelle des Benzinmotors. — L'exploitation a été fermée du 9 mars au 9 avril 1903 pour la transformation de la traction à benzine en traction électrique.
- <sup>23</sup> Betrieb vom 9.—30. November 1903 und vom 1. September bis 19. Dezember 1904 wegen Vornahme von Reparaturen eingestellt. — Exploitation suspendue du 9 au 30 novembre 1903 et du 1<sup>er</sup> septembre au 19 décembre 1904 pour cause de réparations.
- <sup>24</sup> Betriebseröffnung der Linie Missionsstrasse-Margarethenbrücke den 10. September 1903. — Ouverture de l'exploitation de la ligne Missionsstrasse-Margarethenbrücke le 10 septembre 1903.
- <sup>25</sup> Betriebseröffnung der Linien Gare C. F. F.-Ouchy, Epinettes-Montoie und Chauderon-Renens den 24. September 1903. — Ouverture de l'exploitation des lignes Gare C. F. F.-Ouchy, Epinettes-Montoie et Chauderon-Renens le 24 septembre 1903.
- <sup>26</sup> Betriebseröffnung den 16. Dezember

- Reglementarische Bestimmungen im Tarif für den österreichisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr, am 13. Mai;
- Reglementarische Bestimmungen im Tarif für den württembergisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr, am 3. Juni;
- Reglementarische Bestimmungen im Tarif für den badisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr, am 13. August;
- Reglementarische Bestimmungen in den Tarifs communs internationaux, G. V. Nr. 201/202, für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen England und Italien, sowie Triest via Newhaven-Dieppe-Paris-Gotthard, im Transit durch die Schweiz, am 24. August;
- Reglementarische Bestimmungen im Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen schweizerischen Stationen und Stationen der französischen Ostbahn und Nordbahn, am 2. Dezember;
- Reglementarische Bestimmungen im Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen schweizerischen Stationen und Stationen ungarischer, rumänischer, serbischer, bulgarischer und orientalischer Eisenbahnen, am 2. Dezember;
- Reglementarische Bestimmungen im Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen schweizerischen Stationen und englischen Stationen über Paris-Dieppe und Le Havre, am 19. Dezember.

*Internationaler Güterverkehr:*

- Neuausgabe des Teiles I, Abteilung A, der belgisch-deutschen Tarife für die Beförderung lebender Tiere, zur Anwendung auf den belgischen Verkehr mit Basel via Delle, am 4. März;
- Neuausgabe des Teiles I, Abteilung A, der deutsch-italienischen Gütertarife, im Transit durch die Schweiz, am 22. März;
- Neuausgabe des Teiles I, Abteilung A, der schweizerisch-italienischen Gütertarife via Gotthard, am 1. Juli;
- Änderung am Teil I, Abteilung A, der niederländisch-deutschen Gütertarife, zur Anwendung auf den niederländischen Verkehr mit Basel via Delle, am 23. November;
- Neuausgabe des Teiles I der niederländisch-italienischen Gütertarife, im Transit durch die Schweiz, am 2. Dezember;
- Teil I, Abteilung A, der Tarife für den deutsch-französischen und den deutsch-südfranzösischen Güterverkehr im Transit durch die Schweiz, am 12. Dezember.

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

## 2. Rechnungswesen und Statistik.

### a. Vollziehung des Rechnungsgesetzes.

**Allgemeines.** In der Berichtsperiode gelangten die Rechnungen und Bilanzen von 125 Bahnunternehmungen für das Jahr 1903 zur gesetzmässigen Prüfung und zur Beschlußfassung an den Bundesrat. Im Vorjahre waren es 120 Vorlagen. Bei vier kleinen, in Privathänden befindlichen Saisonanstalten begnügten wir uns mit den nötigen statistischen Angaben. Den ausländischen Bahnunternehmungen mit Linien auf Schweizergebiet wurden in diesem Jahre die Spezialausweise ebenfalls erlassen.

Die Frage der Anwendung des Rechnungsgesetzes auf die Bundesbahnen gab schon in frühern Berichten zu Auseinandersetzungen Anlaß. Der Bundesrat nahm an, daß die Bestimmungen dieses Gesetzes auf die Verhältnisse der Staatsbahn nur so weit zu gelten haben, als die Voraussetzungen dazu vorhanden seien. Im Ständerate wurde indessen bei der Behandlung des Jahresberichtes der schweizerischen Bundesbahnen pro 1903 neuerdings betont, daß das Rechnungsgesetz, das in erster Linie zur Regelung des Rechnungswesens der Privatbahnen bestimmt sei, bei der Anwendung auf die verstaatlichten Linien zu einer doppelten Prüfung und Genehmigung der Rechnungen führe. Der Bundesrat wurde daher mittelst Postulat eingeladen, zu berichten, ob und in welchem Umfange das Gesetz, unter Festhaltung der Grundsätze desselben über solide Bilanzierung, für die Bundesbahnen abgeändert werden solle. Die Untersuchung darüber ist im Gange.

**Baurechnungen.** Bei der Prüfung der Ausweise der einzelnen Unternehmungen richtete sich unsere Aufmerksamkeit in erster Linie auf die Bewegungen in der Baurechnung. Gewisse Ausgaben, die keine Anlagewerte darstellen, dürfen nicht zu den Baukosten gezählt, und Werte beseitigter oder untergegangener Bahneinrichtungen sollen wieder von den Erstellungskosten ausgeschrieben werden. In diesem Sinne verlangte der Bundesrat verschiedene Abschreibungen von der Baurechnung im Gesamtbetrag von Fr. 205,620. Die Bahnen haben dem Verlangen des Bundesrates durchwegs entsprochen. Rekurse an das Bundesgericht sind keine zu verzeichnen. Von der Beanstandungssumme sind Fr. 79,315 in den Rechnungen pro 1903 schon berücksichtigt und Fr. 126,305 zur Ausgleichung im Baukonto für 1904 zugesichert. Der im letzten Berichte erwähnte Betrag der Beanstandungen von Fr. 2,278,767 war wesentlich höher, weil bei den Tramways électriques in Genf die infolge von Umbauten und Bereinigungen der Bilanz verlangten Abschreibungen allein etwa 2 Millionen Franken betragen.

Wie nachstehende Zusammenstellung zeigt, erreichten die Kapitalaufwendungen für Neu- und Ergänzungsbauten und für die noch im Bau stehenden Bahnobjekte auch im Jahr 1903 wieder ganz bedeutende Summen.

	Bausgaben pro 1903. Fr.	Totalausgaben bis Ende 1903. Fr.
Haupt- und Nebenbahnen . . .	32,467,119	1,443,239,271
Drahtseilbahnen . . . . .	221,210	15,261,213
Straßenbahnen (Tramways) . . .	2,621,616	50,861,380
Zusammen 1903 . . .	35,309,945	1,509,361,864
1902 . . .	69,163,104	1,474,053,919
1901 . . .	67,242,905	1,404,890,815

Als Ausgaben für neue Linien werden aufgeführt:

Bundesbahnen: Simplontunnel . . . . . netto	Fr. 6,241,163
Rickenbahn . . . . .	" 60,256
Freiburg-Murten-Ins: Linie Murten-Ins . . . . .	" 400,778
Erlenbach-Zweisimmen: Schlußabrechnungen . . . . .	" 445,870
Spiez-Frutigen: id. . . . .	" 214,675
Appenzeller Straßenbahn: Linie Gais-Appenzell . . . . .	" 230,450
Châtel-Bulle-Montbovon . . . . .	" 4,467,379
Montreux-Oberland bernois . . . . .	" 3,367,840
Rhätische Bahn: Linie Reichenau-Ilanz . . . . .	" 1,084,307
" Thuisis-St. Moritz . . . . .	" 4,610,901
St. Gallen-Trogen . . . . .	" 1,431,511
Electricques Veveysans: Linien im Bau . . . . .	" 572,023
Wetzikon-Meilen . . . . .	" 1,605,757
Jungfraubahn . . . . . zirka	" 720,000
St. Immer-Sonneuberg . . . . .	" 248,212
Val-de-Ruz . . . . .	" 536,508

Von den Ausgaben für alte, im Betrieb befindliche Linien heben wir hervor:

Bundesbahnen:

Gesamtverwendungen . . . . . Fr. 34,194,369

Dieselben sind durch die Rückerstattungen (Abschreibung von alten Bahnhofanlagen in Luzern, Sissach, Olten, Bern, sowie von Rollmaterial etc.) annähernd kompensiert.

Gotthardbahn:

Gesamtverwendungen . . . Fr. 8,282,603

abzüglich: Erlöse und Rückerstattungen etc. . . . . " 5,159,729

" 3,122,874

Jura Neuchâtelois . . . . .	Fr.	900,372
Seetalbahn . . . . .	„	208,848
Montreux-Oberland bernois. . . . .	„	1,436,388
Rhätische Bahn . . . . .	„	343,003
Electriques Veveysans . . . . .	„	329,728
Tramways de Neuchâtel . . . . .	„	387,616

Erneuerungsfonds. Der im Jahre 1899 von den fünf Hauptbahnen beim Bundesgericht eingereichte und gegenwärtig nur noch von der Gotthardbahn vertretene Rekurs gegen das vom Bundesrat aufgestellte Regulativ über die Einlagen in den Erneuerungsfonds harrt noch der Entscheidung. Während des Jahres 1904 verlangte die vom Gerichte bestellte fachmännische Expertenkommission nach verschiedenen Richtungen umfangreiche Ergänzungen und Auseinandersetzungen zum Aktenmaterial. Ende Januar 1905 war allen bis dahin gestellten Begehren entsprochen.

So lange, als dieser Rechtsstreit nicht erledigt ist, lassen sich auch die Einlagen in die Erneuerungsfonds der übrigen Bahnen nicht in gültiger Weise bestimmen; ebensowenig können die Sollbestände der Fonds ermittelt werden.

Die Bundesbahnen stützten ihre jährlichen Erneuerungsrücklagen bis jetzt auf die angefochtenen bundesrätlichen Ansätze vom 12. Juni 1899. Die Gotthardbahn hielt sich an die bezüglichlichen Bestimmungen ihrer Statuten und wies, unter Berücksichtigung der Maximalansätze, seit 1900 jährlich über eine Million Franken dem Erneuerungsfonds zu. Nach den Berechnungen des Bundesrates wären jedoch durchschnittlich Fr. 4—500,000 mehr in den Fonds einzulegen gewesen. Die Nebenbahnen dotierten die Fonds auf Grund provisorischer Vereinbarungen oder bisheriger reglementarischer Bestimmungen.

Zu amortisierende Verwendungen. Nach dem Gesetz hat die Tilgung solcher Verwendungen aus den jährlichen Betriebseinnahmen zu erfolgen, und der Bundesrat setzt im Benehmen mit den Bahnverwaltungen die einzuhaltenden Fristen fest. Unter Berücksichtigung der Ertragsverhältnisse der Bahnunternehmungen wird darauf gehalten, daß die Ersetzung der Verluste möglichst rasch vor sich geht. Wenn dagegen keine oder nur unzureichende Überschüsse vorhanden sind, kann die Bereinigung der Bilanz selbstverständlich keine Fortschritte machen.

Im Jahre 1903 ergaben sich auf den Verlustkonten folgende Veränderungen und Schlußbestände:

	Neue Belastungen pro 1903. Fr.	Abschreibungen pro 1903. Fr.	Bestände Ende 1903. Fr.
Haupt- und Nebenbahnen	8,799,053	2,605,232	21,307,950
Drahtseilbahnen . . .	13,277	35,133	256,823
Straßenbahnen (Tramways)	244,039	440,349	8,862,228
Zusammen 1903	9,056,369	3,080,714	30,427,001
1902	5,206,031	6,532,261	32,507,087

Unter den neu entstandenen Verlusten sind von Bedeutung:

Bundesbahnen: Kursverluste auf Obligationen . .	Fr. 6,652,200
Abgänge bei Bahnhof- und Stationsumbauten . . . . .	„ 1,389,654
Visp-Zermatt: Amortisation der Gründeranteilsrechte	„ 240,000
Rhätische Bahn: Kursverluste auf Anleihen . .	„ 50,000
Alte Bahnanlage beim Bergünerrutsch . . . . .	„ 100,000
Stansstad-Engelberg: Vergütung für Stansstad-Stans	„ 150,000
Tramways de Genève: Verluste bei Umbauten .	„ 203,865

Von den Abschreibungen fällt der Hauptposten mit Fr. 1,603,252 auf die Gotthardbahn. Diese Tilgungsquote geht weit über den seinerzeit vereinbarten Jahresbetrag hinaus und zeigt, daß die Bahngesellschaft über genügende Mittel verfügt. Ende 1903 blieben aber immer noch annähernd 10,5 Millionen Franken oder 20 % des Aktienkapitals der Gotthardbahn zu ersetzen.

Wenn einmal die Bereinigung der Erneuerungsfonds im Sinne des Gesetzes möglich ist, so wird es sich ergeben, daß der Sollbestand bei verschiedenen Unternehmungen noch wesentlich zu tief steht. Die Fehlbeträge sind alsdann ebenfalls in einer Frist, die im Einverständnis mit dem Bundesrat zu bestimmen ist, zu ersetzen.

## b. Reinerträge.

Schon vor einem Jahr deuteten wir an, daß eine Bahnverwaltung dagegen auftrat, daß bei der Festsetzung der Postentschädigung auch der von Nebengeschäften (elektrische Beleuchtungs- und Kraftanlage) herstammende Ertrag mitbestimmend sein solle. Unsere Berechnungsweise entsprach zwar einem seit langem geübten Verfahren. Allein der stetige Zuwachs an Nebengeschäften und der oft ganz eigenartige, vom Bahnbetrieb unabhängige Charakter derselben ließen eine Auseinanderhaltung der Betriebsergebnisse als

gerechtfertigt erscheinen. Dem Verlangen der Bahn wurde daher entsprochen.

Nun ist auch bekannt, daß die bundesgerichtlichen Entscheide vom Jahre 1899 über die Bildung des Reinertrags für den Rückkauf neue Regeln gebracht haben. Der oben erwähnte Anlaß wurde deshalb benutzt, die alten, bei Konzessionsgebühren, Postentschädigungen oder Taxherabsetzungen maßgebenden Reinertragsfaktoren übersichtlich zusammenzustellen und, wo nötig, mit den heute geltenden Auffassungen in Einklang zu bringen. In diesem Sinne verfügte der Bundesrat in seinem Beschluß vom 31. Mai 1904, daß für die angedeuteten Berechnungszwecke weiterhin der „Reinertrag des Aktienkapitals“ maßgebend sein solle. — Dieser entspricht, außer beim Rückkauf, einzig den Bestimmungen der Konzessionen und Gesetze, sowie der befolgten und allseitig anerkannten Praxis. — Eine eigentliche Neuerung bestand aber darin, daß den Ertragsbestandteilen neu hinzugefügt wurden: die Einlagen in den Reservefonds, sowie in andere, für unvorhergesehene Ansprüche bestimmte Fonds. Solche Rücklagen bilden, solange sie nicht für Betriebszwecke beansprucht werden, Vermögensbestandteile wie die Einlagen in Amortisations- oder Dividendenfonds und stehen bei einer Auflösung der Gesellschaft zur Verfügung der Aktionäre, gleich wie beim Rückkauf der Hauptbahnen. Erst wenn aus den genannten Reserven Betriebskosten bestritten werden, liegt eine Ertragsverwendung vor. Alsdann wird vom ordentlichen Jahresertrag ein entsprechender Abzug gemacht und damit die nachträgliche Verwendung von reserviertem Gesellschaftsvermögen berücksichtigt.

Diese Behandlung der Rücklagen in die Reserven muß aus den Entscheiden des Bundesgerichtes abgeleitet werden. Vom Ertrage sind an Stelle der traditionellen, auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefonds einverleibten Summen die Einlagen in den Erneuerungsfonds abzuziehen. Der letztere Begriff ersetzt den erstern; es ist daher klar, daß nicht beide zugleich als Betriebsausgabe hingestellt werden können. Die besondern Reserven werden übrigens allgemein als vorsorglich zurückgelegte Ertragsbestandteile angesehen und zur Besteuerung herangezogen.

Die Reinertragsberechnung veranlaßte noch in anderer Hinsicht zu Auseinandersetzungen. Eine Unternehmung, deren Dividenden 3 Jahre das zulässige Maß von 6 % überschritten hatten, erhob gegen die bundesrätliche Ermittlung des Gewinnes auf dem Aktienkapital Einwendung und prätendierte, es sei, wie beim Rückkauf, auf das gesamte Kapital (Aktien und Anleihen) abzustellen. Eine derartige Berechnung hätte zur Folge, daß die Gewinngrenze

erst viel später erreicht würde und die Aktionäre sich weit über 6 % hinausgehende Dividenden sichern könnten. Der Bundesrat konnte diesem Verlangen, das mit dem Willen des Konzessionsgebers nicht übereinstimmt, nicht entsprechen.

### c. Konzessionsgebühren.

Der Bundesrat verpflichtete nach Art. 19 des Eisenbahngesetzes 30 Bahnunternahmen, die pro 1903 einen Reingewinn von 4 % und mehr erzielten, zu Gebühreuzahlungen von 50, 100 beziehungsweise 200 Fr. per Kilometer Betriebslänge oder von Fr. 98,295 im ganzen. Mit Einschluß der Abgabe der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen von Fr. 2181.90 beläuft sich der Gebührenbetrag auf Fr. 100,476.90 (1902: Fr. 144,059.25).

Die Verwaltung der Rhätischen Bahn hatte ihr Betreffnis von Fr. 6600 am Ende des Berichtsjahres noch nicht einbezahlt. Sie stellte in Aussicht, ihre Einwendungen gegen die neue Art der Berechnung des Reinertrages in einer besondern Eingabe darzulegen. Zwei andere Verwaltungen zahlten zwar ihre Abgaben, nachdem sie sich ebenfalls gegen die veränderte Reinertragsberechnung ausgesprochen hatten; sie behielten sich aber eine allfällige Rückvergütung vor.

Die schweizerischen Schifffahrtsunternehmungen entrichteten für 1903 eine Gesamtgebühr von Fr. 15,860.55 gegen Fr. 13,005.65 im Vorjahr.

Vier Automobilgesellschaften, die pro 1903 den öffentlichen Betrieb aufgenommen hatten, entrichteten je eine Minimalgebühr von Fr. 10.

### d. Vollziehung des Hülfskassengesetzes.

Organisation der Hülfskassen. Im Jahre 1904 haben vier Eisenbahngesellschaften für das Personal neue Hülfsinstitute gegründet und vier andere die Statuten von bestehenden Instituten revidiert. Ferner wurden für drei Pensionskassen versicherungstechnische Bilanzen im Sinne von Art. 3 des Hülfskassengesetzes erstellt. Der Bundesrat hat die Statuten, Statutennachträge und die Bilanzen dieser Hülfsinstitute genehmigt.

Die im letzten Berichte erwähnten Untersuchungen, welche die Bundesbahnen für die Errichtung einer einheitlichen Pensionskasse vornehmen, sind noch nicht abgeschlossen.

Auch die schon früher berührten Statuten für die Pensions- und Hülfskasse des Personals der Neuenburger Jurabahn und die

zugehörige versicherungstechnische Bilanz auf Ende 1900 konnten noch nicht erledigt werden. Die Regierung von Neuenburg will, nach längerem Zuwarten, eine neue Vorlage ausarbeiten lassen. Der Bundesrat hat hierfür eine letzte Frist bis Ende August 1905 gewährt.

Um der Vorschrift der Konzession zu genügen hat sodann die Straßenbahn Val de Ruz das Personal bei einer öffentlichen Krankenkasse gegen Krankheit versichert.

Von fünf Unternehmungen (Straßenbahnen Schaffhausen, Tramways de Neuchâtel, Wetzikon - Meilen, Saignelégier - Glovelier, St. Immer-Sonnenberg), welche gemäß Konzession für das Personal eine eigene Krankenkasse einzuführen gedenken, fehlen noch die bezüglichen Vorlagen. Bis zur definitiven Erledigung dieser Geschäfte wird das Personal in Krankheitsfällen aus der Betriebskasse unterstützt.

**Jahresrechnungen.** Im Sinne von Art. 5 des Hilfskassengesetzes sind die Jahresrechnungen und die Bilanzen von 94 Hilfsinstituten der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften betreffend das Jahr 1903 nach Gesetz und Statuten geprüft worden. Die Jahresbilanz der Hilfskasse des Jura Neuchâtelais kann erst nach Eingang der oben erwähnten neuen Vorlage endgültig behandelt werden. Die übrigen Ausweise wurden vom Bundesrate genehmigt. Für diejenigen Hilfskassen, welche die Invaliditäts- oder Alters- und Todesversicherung zum Zwecke haben, lassen wir hiernach die übliche Zusammenstellung der Bilanzen auf Ende 1903 folgen. Das Vermögen sämtlicher Hilfsinstitute betrug auf den 31. Dezember 1903 Fr. 56,556,148. Weitere Einzelheiten betreffend die Rechnungsergebnisse derselben enthält die schweizerische Eisenbahnstatistik.

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

Das Vermögen der 88 Hilfsinstitute der Eisenbahngesellschaften betrug pro Ende 1903 Fr. 55,329,400; davon waren Fr. 544,460 oder 0,98 % noch nicht im Sinne des Bundesgesetzes von 1878 vom Vermögen der Gesellschaften ausgeschieden.

Von den Barkautionen des Personals auf Ende 1903 im Betrage von Fr. 789,896 fanden sich noch Fr. 4045 oder 0,51 % in den Passiven der Gesellschaftsbilanzen eingeschlossen. Bei 21 Gesellschaften hat das Personal nur Bürgschaften zu leisten und bei 54 Verwaltungen werden vom Personal keine Kautionen verlangt.

## Balancen der Hilfskassen auf Ende 1903.

Bezeichnung der Hilfskassen.	Letzte versicherungs- technische Bilanz auf Ende	Aktiven.			Passiven.		
		Vorhandenes Vermögen.	Defizit.	Total der Aktiven.	Deckungs- kapital.	Reserve.	Total der Passiven.
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
<b>1. Bundesbahnen:</b>							
a. Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn . . . . .	1898	17,062,669	—	17,062,669	17,062,669	—	17,062,669
b. Gegenseitige Kranken- und Unterstützungskasse für die ständigen Arbeiter und Bediensteten beiderlei Geschlechts der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn . . . . .	1895	573,402	45,367	618,769	618,769	—	618,769
c. Hilfskasse für die Beamten der ehemaligen Centralbahn . . . . .	1889	9,041,592	—	9,041,592	9,041,592	—	9,041,592
d. Pensions- und Hilfskasse für die Angestellten der ehemaligen Nordostbahn . . . . .	1897	12,969,276	—	12,969,276	12,969,276	—	12,969,276
e. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen . . . . .	1900	5,612,508	—	5,612,508	5,467,146	145,362	5,612,508
<b>2. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn . . . . .</b>	1899	6,961,084	—	6,961,084	6,961,084	—	6,961,084
<b>3. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Emmentalbahn . . . . .</b>	1902	356,207	—	356,207	356,207	—	356,207
Übertrag . . . . .		52,576,738	45,367	52,622,105	52,476,743	145,362	52,622,105
<sup>1</sup> Reserve für Zinsausfälle.							

Bezeichnung der Hilfskassen.	Letzte versicherungs- technische Bilanz auf Ende	Aktiven.			Passiven.		
		Vorhandenes Vermögen.	Defizit.	Total der Aktiven.	Deckungs- kapital.	Reserve.	Total der Passiven.
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag . . . . .		52,576,738	45,867	52,622,105	52,476,743	145,362	52,622,105
4. Hilfs- und Pensionskasse der Ange- stellten des Jura Neuchâtelais . . . .	—	344,132	—	344,132	344,132	—	344,132
5. Hilfskasse für die Beamten und An- gestellten der Seethalbahn . . . . .	1899	121,681	4,340	126,021	126,021	—	126,021
6. Hilfs- und Pensionskasse für die An- gestellten der Bern-Neuenburg-Bahn und der Thunerseebahn . . . . .	1902	128,779	590	129,369	129,369	—	129,369
7. Hilfskasse für die Beamten und An- gestellten der Rigibahn . . . . .	1900	155,882	—	155,882	155,882	—	155,882
8. Hilfs- und Pensionskasse für die An- gestellten der Tramways Lausannois .	1902	79,089	13,699	92,788	92,788	—	92,788
9. Unterstützungs- und Pensionskasse für die Angestellten der Dampfschiffgesell- schaft des Vierwaldstättersees . . . .	1899	583,863	40,188	624,051	624,051	—	624,051
10. Hilfskasse für die Beamten und An- gestellten der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienersees . . . .	1902	219,900	88,544	308,444	308,444	—	308,444
Total . . . . .		54,210,064	192,728	54,402,792	54,257,430	145,362	54,402,792

## f. Versicherungsverträge gegen Unfall.

Dreizehn Unternehmungen haben im Berichtsjahre das Personal und die Reisenden im Sinne der Konzession bei einer Anstalt gegen Unfälle versichert und bezügliche Versicherungsverträge dem Bundesrate zur Genehmigung vorgelegt. Zehn Gesellschaften, deren Unfallversicherungsverträge früher vom Bundesrate genehmigt waren, hoben diese Versicherungen auf und sandten neue Verträge zur Genehmigung ein.

## g. Eisenbahnstatistik.

Im Monat April 1904 kam der XXX. Band mit den Ergebnissen des Jahres 1902 zur Veröffentlichung und Verteilung in die Behörden, Verwaltungen und sonstigen interessierten Stellen. Die folgende Ausgabe der Statistik mit den Mitteilungen über das Jahr 1903 kann voraussichtlich im Monat April 1905 abgeschlossen werden.

## E. Starkstromkontrolle.

Bis zum Ablauf des Berichtsjahres wurde der Vertrag mit dem Schweizerischen Elektrotechnischen Verein, laut welchem das Starkstrominspektorat dieses Vereins mit den Funktionen einer eidgenössischen Kontrollstelle betraut ist, weder von uns, noch vom Verein gekündigt, so daß er für eine weitere Dauer von drei Jahren, vom 1. Januar 1906 an gerechnet, in Kraft bleibt.

Die Arbeit des Starkstrominspektorates hat wesentlich zugenommen. Während in den elf Monaten Februar bis Dezember 1903 410 Planvorlagen eingereicht wurden, waren es im Jahr 1904 deren 913. Hiervon bezogen sich 632 auf Leitungsanlagen und 281 auf Maschinen- und Transformatorenanlagen. Die ersteren betrafen in der Mehrzahl Niederspannungsnetze für ganze Ortschaften im Anschluß an bestehende Elektrizitätswerke. Die Prüfung und Erledigung der Planvorlagen hat sich seit dem Inkrafttreten der Vorschriften vom 13. November 1903 (A. S. XIX, 757) insofern vereinfacht, als sie im allgemeinen hinsichtlich der Form und der Ausführung nicht mehr zu Aussetzungen Anlaß geben. Immerhin war das Starkstrominspektorat auch im Berichtsjahre noch genötigt, viele Planvorlagen wegen Unvollständigkeit oder Vorschriftenwidrigkeit an die Absender zurückgelangen zu lassen.

Neben der Kontrolle der Neuanlagen wurde auch die Kontrolle schon bestehender Anlagen mit bezug auf ihre Übereinstimmung

mit den Vorschriften über elektrische Anlagen vom 7. Juli 1899 weiter geführt.

Gegen eine Verfügung des Starkstrominspektorates betreffend die Erstellung einer neuen Hochspannungsleitung längs einer Straße wurde von der betreffenden Unternehmung Rekurs an das Eisenbahndepartement ergriffen. Ein weiterer Rekurs gegen den die Verfügung des Inspektorates bestätigenden Entscheid des Departements wurde zwar eingereicht, aber vor der Entscheidung des Bundesrates wieder zurückgezogen.

Unter Mitwirkung des Starkstrominspektorates wurde vom Generalsekretariat des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins eine Statistik der Starkstromanlagen aufgestellt und als Beilage zum Jahrbuch des genannten Vereins publiziert. Dieselbe umfaßt insgesamt 259 Elektrizitätswerke und sonstige Anlagen.

Das Expropriationsrecht wurde von 13 Elektrizitätswerken in 22 Fällen, die sich alle auf Leitungsanlagen bezogen, nachgesucht. Von diesen 22 Gesuchen wurden 6 wieder zurückgezogen und 14 vom Bundesrate bewilligt. 2 Gesuche waren am Ende des Berichtsjahres noch unerledigt.

Die Einsprachen, die gegen die Expropriation für Starkstromanlagen in 8 Fällen erhoben wurden, mußten in 7 Fällen gänzlich und in einem Falle zum Teil abgewiesen werden.

Gegen Verfügungen kantonaler Regierungen, die auf Grund des Art. 46 des Bundesgesetzes betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen vom 24. Juni 1902 zum Schutze von Gemeindeinteressen erlassen worden waren, sind vier Rekurse bei uns anhängig gemacht worden, deren drei durch Bundesratsbeschlüsse erledigt wurden, und zwar einer durch Abweisung, einer durch Gutheißung und einer durch partielle Abweisung. Die Beschlüsse wurden im Bundesblatt veröffentlicht (I, 205; III, 717; IV, 849). Der vierte Rekurs fand seine Erledigung durch einen Vergleich zwischen den Interessenten.

Wegen Nichtbefolgung von Weisungen des Starkstrominspektorates mußten auf Grund des Art. 60 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 gegen vier Besitzer von Starkstromanlagen Bußen ausgesprochen werden.

Die Statistik der durch elektrischen Strom verursachten Unfälle weist 36 Fälle von Personenverletzungen und 26 Fälle von Sachbeschädigungen auf. Von den erstern betrafen 21 Per-

sonal von Elektrizitätswerken und Etablissements mit Einzelanlagen und 15 Drittpersonen. Im ganzen wurden 24 Personen getötet, davon 9 durch niedergespannten Strom, und 12 Personen verletzt, wovon 5 durch Niederspannung. Bei den Sachbeschädigungen war meistens der Materialschaden von geringerer Bedeutung als die infolge der Beschädigung eingetretene Betriebsstörung.

Die Kommission für elektrische Anlagen hielt im Berichtsjahr 12 Sitzungen zur Behandlung der ihr gemäß Art. 19 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 vorgelegten Geschäfte, sowie eines Gesetzesentwurfes über elektrische Maßeinheiten.

---

## II. Postverwaltung.

---

### I. Allgemeines.

Das finanzielle Ergebnis der schweizerischen Postverwaltung im Jahre 1904 ist folgendes:

Einnahmen . . . . .	Fr. 42,454,104. 11
Ausgaben . . . . .	„ 39,076,500. 29

Es ergibt sich somit ein Reinertrag von . . . Fr. 3,377,603. 82

gegenüber einem Reinertrag im Jahre 1903 von Fr. 3,556,278. 03. Im Voranschlag für das Jahr 1904 war ein solcher von Fr. 2,210,000 vorgesehen. Mit Berücksichtigung des im Laufe des Jahres 1904 bewilligten Nachtragskredites von Fr. 22,000 erreicht der ursprünglich veranschlagte Reinertrag die Summe von Fr. 2,188,000.

Mit Einbezug des Nachtragskredites ergibt sich somit ein Mehrertrag von Fr. 1,189,603. 82, der sich aus folgenden Abweichungen gegenüber dem Voranschlag zusammensetzt:

Mehreinnahmen . . . . .	Fr. 404,004. 11
Wenigerausgaben . . . . .	„ 785,599. 71

Fr. 1,189,603. 82

Gegenüber dem Vorjahre ist der Reinertrag um Fr. 178,674. 21 zurückgegangen; die Mehreinnahmen betragen zwar Fr. 1,686,403.46, denen aber auch Mehrausgaben von Fr. 1,865,077. 67 gegenüberstehen.

Die größte Mehreinnahme gegenüber dem Vorjahre im Betrage von Fr. 1,671,376. 20 und gegenüber dem Voranschlage im Betrage von Fr. 336,887. 11 ergibt sich, wie seit Jahren, aus der Rubrik „Wertzeichen“. Sämtliche Monate des Jahres weisen einen Mehrertrag aus, wovon der größte mit Fr. 242,730. 70 auf den Monat August fällt, eine Tatsache, die auf einen großen Fremdenverkehr in diesem Monate schließen läßt. Der kleinste Mehrertrag mit Fr. 32,596. 72 entfällt auf den Monat Oktober, was darauf hindeuten scheint, daß die Herbstgeschäfte, welche durch die Vermittlung der Post gehen, im abgelaufenen Jahre nicht diejenige Zunahme erfahren haben, wie z. B. im Oktober 1903, wo die Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahre Fr. 140,402. 53 betragen haben.

Bei den Ausgaben ergibt sich in der Rubrik „Gehalte und Vergütungen“ gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 1,077,952. 34 und gegenüber dem Voranschlag eine Verminderung von Fr. 276,124. 65. Bezüglich der Vermehrung werden wir im Bericht über die Rechnungsergebnisse die nötige Aufklärung geben, und was die Minderausgabe gegenüber dem Voranschlage anbetrifft, so erlauben wir uns, dasjenige zu bestätigen, was wir hierüber im letztjährigen Berichte über die Geschäftsführung an der nämlichen Stelle angebracht haben.

Wesentliche Mehrausgaben gegenüber dem Vorjahre ergeben sich sodann in den Rubriken „Mobilier und Bureaugerätschaften“ im Betrage von Fr. 120,620, „Fuhrwesenmaterial“ im Betrage von Fr. 105,181. 26 und „Transportkosten“ im Betrage von Fr. 449,420. 83. Diese Mehrausgaben werden im Berichte über die Rechnungsergebnisse an gegebener Stelle näher begründet werden.

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

5,779,008	Briefe,
5,591,693	Postkarten,
4,548,434	Drucksachen,
6,890,184	Zeitungen (nur Inlandverkehr),
478,534	Postanweisungen,
137,122	Einzugsmandate,
1,123,627	Fahrpoststücke.

Auch im Berichtsjahre hat die Vermehrung im Postkartenverkehr angehalten; sie zeigt sich sogar im größern Verhältnisse als im Jahre 1903, wo die Vermehrung gegenüber dem Vorjahre nur 3,812,956 betragen hat. Die Gepflogenheit des Austausches von Postkarten mit Bilderschmuck steht somit immer noch in voller Blüte.

Der nachfolgende Auszug aus der allgemeinen Statistik der Postverwaltung enthält eine vergleichende Übersicht des Verkehrs der einzelnen Dienstzweige des Berichtsjahres gegenüber dem Jahre 1903.

## Auszug aus der Statistik der Postverwaltung.

	Anzahl.	
	1904.	1903.
Postbureaux . . . . .	1,677	1,673
Postablagen, rechnungspflichtige . . . . .	1,403	1,355
„ nicht rechnungspflichtige . . . . .	621	628
Agenturen im Auslande . . . . .	13	13
Beamte (fest angestellte) . . . . .	3,957	3,852
Gehülfen, Aspiranten und Lehrlinge . . . . .	719	660
Angestellte (Ablagehalter, Briefträger, Kondukteure etc.), ohne Aushelfer . . . . .	6,863	6,578
Bediensteten-Aushelfer, ständig verwendete . . . . .	309	343
Zahl der beförderten Reisenden . . . . .	1,555,474	1,570,656
<b>Briefpost:</b>		
Interner Verkehr:		
Briefe . . . . .	112,693,040	108,919,913
Postkarten . . . . .	55,323,982	53,540,917
Drucksachen . . . . .	43,485,602	40,374,823
Warenmuster . . . . .	1,017,704	1,561,399
Zeitungen . . . . .	139,361,888	132,471,704
Rekommandierte Briefpostsendungen	3,551,335	3,419,051
Zahlungsbefehle und Konkursandro-		
hungen . . . . .	265,319	269,685
Gerichtliche Akten . . . . .	37,242	35,746
Verkehr mit dem Auslande:		
Briefe . . . . . Versand	23,071,088	21,065,207
Postkarten . . . . . „	23,048,708	19,240,080
Drucksachen . . . . . „	11,433,705	9,996,050
Warenmuster . . . . . „	1,141,088	1,170,507
Geschäftspapiere . . . . . „	171,782	167,011
Rekommandierte Briefpost-		
gegenstände . . . . . „	1,434,633	1,339,206

	1904.		1903.	
	Anzahl.	Wert, resp. Betrag.	Anzahl.	Wert, resp. Betrag.
		Fr.		Fr.
<b>Postanweisungen:</b>				
Interner Verkehr . . . . .	7,267,160	741,051,766	6,895,652	710,575,592
Verkehr mit dem Auslande . . . . .				
{ Versand	1,244,559†	47,999,891†	1,159,449†	44,520,961†
{ Empfang	709,973†	34,889,472†	688,057†	32,590,738†
<b>Fahrpost:</b>				
Interner Verkehr . . . . .	21,268,583	2,003,914,637	20,395,883	2,093,493,159
Verkehr mit dem Auslande (inkl. Poststücke — colis postaux) . . . . .				
{ Versand	1,694,200	96,305,135	1,580,235	102,475,806
{ Empfang	2,768,406	51,113,403	2,698,659	41,732,057
{ Transit	873,977	22,281,761	806,762	20,757,194
<b>Nachnahmen:</b>				
Interner Verkehr . . . . .	9,786,409	70,857,276	9,405,995	63,785,931
Verkehr mit dem Auslande . . . . .				
{ Versand	218,950	3,555,658	240,974	3,579,484
{ Empfang	359,574	6,778,343	324,786	6,087,724
<b>Einzugsmandate:</b>				
Interner Verkehr . . . . .	1,446,486	104,776,369	1,310,491	97,696,987
Verkehr mit dem Auslande . . . . .				
{ Versand	19,087	—	16,993	—
{ Empfang	75,578	4,659,566	76,545	4,677,227

† Vorläufiger Abschluß.

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

1. In der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Bewilligung einer Bundessubvention für ein Schmalspurnetz in Graubünden, vom 12. April 1898, (Bundesbl. 1898, Band II, Seiten 816 und 817) wird des nähern ausgeführt, daß nach den Berechnungen der Oberpostdirektion die Postverwaltung mit der Betriebseröffnung der Schmalspurbahn auf den Strecken Thusis-Filisur-Samaden und Reichenau-Ilanz infolge Wegfalls unrentabler Postkurse um jährlich Fr. 180,000 entlastet würde.

Da die Eröffnung der vorgenannten Linien für den öffentlichen Verkehr anfangs Juli 1903 stattgefunden, so war mit Ende Juni 1904 ein volles Betriebsjahr abgelaufen. Es lassen sich somit genaue Berechnungen aufstellen in bezug auf die Einnahmen und Ausgaben des Postkursbetriebes im Kanton Graubünden im ersten vollen Jahre nach dem Bahnbetriebe, verglichen mit dem letzten vollen Jahre vor diesem Betriebe; mit andern Worten, den Ergebnissen vom Juli 1903 bis Juni 1904 sind gegenüberzustellen die Ergebnisse des Zeitabschnittes vom Juli 1902 bis Juni 1903.

Er ergeben sich dabei folgende Zahlen:

	July 1902 bis Juni 1903	July 1903 bis Juni 1904
<b>Einnahmen an</b>		
Reisenden und Extra-		
posten . . . . .	Fr. 1,141,342. 70	Fr. 750,556. 95
	„ 750,556. 95	
Mehreinnahmen	Fr. 390,785. 75	
<b>Ausgaben</b>		
an Transportkosten . .	Fr. 2,235,243. —	„ 1,592,735. —
	„ 1,592,735. —	
Mehrausgaben	Fr. 642,508. —	

Im Zeitabschnitt der letzten 12 Monate vor dem Bahnbetriebe, d. h. vom Juli 1902 bis Juni 1903, stellt sich die Bilanz des Postkursbetriebs im Kanton Graubünden gegenüber den ersten 12 Monaten nach dem Bahnbetriebe, d. h. vom Juli 1903 bis Juni 1904, somit wie folgt:

Mehrausgaben . . . . .	Fr. 642,508. —
Mehreinnahmen . . . . .	„ 390,785. 75
	<hr/>
Mehrausfall	Fr. 251,722. 25

Der Mehrausfall im Postkursbetrieb betrug somit vor dem Bahnbetrieb Fr. 251,722. 25 mehr als mit dem Bahnbetrieb; mit andern Worten, der Ausfall im Postkursbetrieb im Kanton Graubünden hat sich infolge des Bahnbetriebs um Fr. 251,722. 25 im Jahr vermindert. Er könnte sich noch um weitere Fr. 25,000 bis Fr. 30,000 vermindern, wenn der Winterpostkursbetrieb über die Flüela- und Julierpässe eingestellt würde. Hierüber werden auf Grund des Winterbetriebs 1904/05 nähere Erhebungen über die Reisendenfrequenz, die Einnahmen und die Ausgaben gemacht und es wird der endgültige Entscheid auf das Frühjahr 1905 vorbehalten.

Dem vorstehenden Minderausfall stehen dagegen wesentliche Mehrausgaben an die Rhätische Bahn für die Beförderung der Postsendungen gegenüber.

Die daherigen Vergütungen betragen im Zeitraume vom	
Juli 1902 bis Juni 1903	Juli 1903 bis Juni 1904
Fr. 82,985. 77	Fr. 213,308. —
	„ 82,985. 77

Mehrausgaben Fr. 130,322. 23

wobei eine endgültige Bereinigung der Abrechnung für das 2. Halbjahr 1904 erst nach Abschluß der Jahresrechnung der Rhätischen Bahn möglich sein wird. Je nachdem die Rendite dieser Bahnunternehmung für das Betriebsjahr 1904 weniger als 4% oder 4% und mehr abwirft, wird die erhöhte Postentschädigung gemäß dem Nebenbahngesetz vom 21. Dezember 1899 oder die gewöhnliche Entschädigung auf Grund des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 zu entrichten sein. Der obige Betrag ist auf Grund der gewöhnlichen Entschädigung bemessen.

Die Entschädigung der Postverwaltung an die Rhätische Bahn betrug im Jahr 1902 Fr. 74,646. 28. Bei den seinerzeit von der Oberpostdirektion aufgestellten Berechnungen für den Verkehr mit der Rhätischen Bahn war eine Mehrausgabe von Fr. 60,000 vorgesehen, während diese in Wirklichkeit, wie hiervor angegeben, rund Fr. 130,000 betragen hat.

Diese Mehrbelastung der Postverwaltung findet ihre Erklärung in der außerordentlichen Zunahme der Paketpostsendungen, welche mit der Rhätischen Bahn seit Eröffnung der Linien Thusis-Filisur-Samaden, nunmehr St. Moritz, und Reichenau-Ilanz Beförderung gefunden haben. Hand in Hand mit dieser Mehrbelastung sind denn aber auch die Einnahmen an Posttaxen gestiegen. Der ziffermäßige Betrag der Mehreinnahmen, welche auf die genannten Bahnlinien entfallen, läßt sich mit Rücksicht auf die in der Schweiz

bestehenden Einheitstaxen nicht ermitteln; soviel aber darf mit Bestimmtheit gesagt werden, daß die Mehreinnahmen an Posttaxen den Betrag übersteigen, den die Postverwaltung der Rhätischen Bahn an Mehrausgaben für die Postbeförderung zu bezahlen hat. Im Postkreis Chur allein betrug z. B. der Mehrverbrauch an Wertzeichen vom 1. Juli 1903 bis 30. Juni 1904 Fr. 54,807 gegenüber dem gleichen Zeitraume der Jahre 1902/3.

Wir resümieren dahin, daß der Ausfall am Kursbetrieb im Postkreis Chur seit Eröffnung der Bahnlagen Thusis-Filisur-Samaden, respektive St. Moritz, und Reichenau-Ilanz um jährlich rund Fr. 251,000 herabgemindert, und daß die damit verbundene höhere Entschädigung an die Rhätische Bahn für die Postbeförderung im Betrage von jährlich rund Fr. 130,000 durch den Mehrertrag an Posttaxen ohne Zweifel ausgeglichen wurde.

2. In den beiden letzten Geschäftsberichten ist an dieser Stelle des Postulates vom 23./24. März 1897 betreffend Herabsetzung der Transporttaxe für die abonnierten Zeitungen Erwähnung getan worden. Bekanntlich hat der Bundesrat dieses Postulat durch zwei Berichte vom 25. November 1898 und 25. März 1901 beantwortet. Wenn das Postulat trotzdem von den eidgenössischen Räten noch nicht erledigt wurde, so ist der Grund darin zu suchen, daß inzwischen die Vorlage eines Entwurfs zu einem neuen Postgesetz angekündigt worden ist. Diesfalls wird auf Abschnitt III, Ziffer 2, hiernach verwiesen und der Meinung Ausdruck gegeben, daß das erwähnte Postulat in Verbindung mit dem in Aussicht stehenden Gesetzesentwurf in Behandlung genommen werden sollte.

3. Nachdem die eidgenössischen Räte unterm 5. November 1903 den Bundesrat eingeladen haben, der Bundesversammlung beförderlichst einen besondern Gesetzesentwurf über den Postscheck- und Giroverkehr vorzulegen, ist dies mittelst Botschaft vom 5. April 1904 geschehen. Der bezügliche Entwurf, der als „Bundesgesetz betreffend Annahme und Anweisung von Geldbeträgen im Postscheck- und Giroverkehr“ betitelt ist, wurde im Berichtsjahre vom Nationalrat durchberaten. Die Behandlung des Geschäftes durch den Ständerat fällt in das Jahr 1905.

4. Die Eingabe des Zentralkomitees des Vereins schweizerischer Post-, Telegraphen-, und Zollangestellter, vom 16. Januar 1902, betreffend Vollzug des neuen Besoldungsgesetzes, hat im Berichtsjahre ihre Erledigung gefunden, indem der Nationalrat unterm 24. Juni 1904 dem vom Ständerat unterm 22. Dezember 1903 gefaßten Beschluß beigetreten ist. Dieser Beschluß ist im

Geschäftsbericht pro 1903 an gleicher Stelle unter Ziffer 4 wiedergegeben.

5. Unterm 9./22. Juni 1904 haben die eidgenössischen Räte beschlossen, es sei auf das Gesuch der „Union für Frauenbestrebungen“ in Zürich um Gleichstellung des Maximalgehaltes der weiblichen Postcommis mit demjenigen der männlichen nicht einzutreten. Damit hat dieses Gesuch, von dem im letztjährigen Geschäftsbericht unter Abschnitt II, Ziffer 5, die Rede war, seine endgültige Erledigung gefunden.

6. Die Angelegenheit betreffend Verbesserung der Lage der Postillione (siehe Geschäftsbericht pro 1903, Abschnitt II, Ziffer 6) ist im Berichtsjahre nur vom Nationalrat behandelt worden. Diese Angelegenheit dürfte im Jahr 1905 ihre Erledigung finden.

7. Unterm 5. April 1904 hat der Bundesrat eine Botschaft an die Bundesversammlung erlassen betreffend den Ankauf des Post-, Telegraphen- und Telephongebäudes, die Abtretung eines Bauplatzes seitens der Bundesbahnverwaltung und den Bau eines neuen Dienstgebäudes für die Postverwaltung in Basel. Mit Schlußnahme vom 23. Juni 1904 (A. S. n. F. XX, Seite 88) haben die eidgenössischen gesetzgebenden Räte die für den Ankauf des jetzigen Postgebäudes in Basel, für den Umbau dieses Gebäudes, den Ankauf eines Bauplatzes für ein neues Postdienstgebäude beim neuen Bundesbahnhof in Basel und die Erstellung dieses Gebäudes, sowie endlich für die Tunnelierung und die Aufzüge zwischen dem neuen Gebäude und dem Bundesbahnhof benötigten Kredite im Gesamtbetrage von Fr. 4,155,000 bewilligt. Nach Bezahlung des Kaufpreises im Betrage von Fr. 1,676,742.95 für das jetzige Postgebäude in Basel an den Kanton Basel-Stadt ist dieses Gebäude unterm 6. Juli 1904 in den Besitz des Bundes übergegangen. Sodann sind im Berichtsjahre die nötigen Vorarbeiten für die Erstellung des neuen Postdienstgebäudes weitergeführt worden, so daß im Laufe des Jahres 1905 mit der Bauausführung dürfte begonnen werden können.

8. Mittelst Botschaft vom 14. April 1904 hat der Bundesrat bei der Bundesversammlung um Bewilligung eines Kredites von Fr. 903,000 nachgesucht für den Umbau des Post-, Telegraphen- und Telephongebäudes an der Rue du Stand in Genf und die Erstellung eines Nebengebäudes zum Hauptgebäude an der Rue du Mont Blanc in Genf. Nachdem dieses Geschäft von den beiden, durch die eidgenössischen Räte niedergesetzten Kommissionen im Berichtsjahre in gemeinsame Beratung gezogen worden

war, erging an den Bundesrat die Einladung zur Beantwortung verschiedener im Schoße dieser Kommissionen aufgeworfener Fragen. Mit Ergänzungsbericht vom 16. Juni 1904 hat der Bundesrat diese Fragen einläßlich beantwortet. Das Geschäft ist alsdann im Berichtsjahre vom Ständerat behandelt worden, und zwar in der Hauptsache durch Zustimmung zum Beschlussesentwurf des Bundesrates. Die weitere Behandlung des Geschäftes fällt in das Jahr 1905.

9. In der Dezembersession 1904 hat der Nationalrat folgendes Postulat angenommen:

„Der Bundesrat wird eingeladen, zu prüfen und Bericht zu erstatten, ob nicht das Automobil für den Postverkehr zu verwenden und ob nicht zur Abklärung der Frage von seiten der Postverwaltung der Automobilverkehr auf einer oder mehreren Postrouuten einzuführen sei.“

Die Vorarbeiten zur Erstattung dieses Berichtes sind in Angriff genommen worden, und wir werden Ihnen auf die Junisession 1905 Bericht und Antrag einreichen. Sofern der Bundesrat dazu gelangt, die Vornahme der postulierten Versuche zu befürworten, so werden wir zugleich mit der Erstattung des Berichts in der Botschaft betreffend die Nachtragskredite, II. Serie, um den notwendigen Kredit für die Postverwaltung einkommen.

### **III. Wichtige Entscheide und Beschlüsse des Bundesrates, sowie des Departementes.**

1. Betreffend das Denkmal der Gründung des Weltpostvereins ist im letztjährigen Geschäftsbericht an gleicher Stelle erwähnt worden, daß unter den sechs preisgekrönten Künstlern ein engerer Wettbewerb eröffnet worden sei. Die neuen Entwürfe sind vor Ablauf der festgesetzten Frist — 1. August 1904 — eingeliefert worden. Am 8. August 1904 hat sich das bestellte Preisgericht neuerdings in Bern besammelt und sich gleichen Tags für den Entwurf des Herrn René de St. Marceaux, Bildhauer in Paris, ausgesprochen und dem Bundesrat dessen Ausführung beantragt. Unterm 26. August 1904 hat der Bundesrat, in Genehmigung dieses Antrages, beschlossen, es sei Herr René de St. Marceaux mit der Erstellung des Denkmals zu betrauen. Ein unterm 3./6. November 1904 zwischen Herrn de St. Marceaux und dem Postdepartement auf Grund des Programms für den Wettbewerb abgeschlossener Vertrag bestimmt, daß das Denkmal im Laufe des Jahres 1907 fertiggestellt werden soll.

2. Unterm 12. März 1904 hat der Bundesrat beschlossen, die Beratung über den Entwurf eines einheitlichen Bundesgesetzes betreffend das schweizerische Postwesen (siehe Geschäftsbericht der Postverwaltung pro 1903, Abschnitt III, Ziffer 2) bis zur Erledigung des von den eidgenössischen Räten unterm 23. Dezember 1903 beschlossenen Postulates, die Frage zu prüfen, ob nicht die Verwaltungen der Post und der Telegraphen zu vereinigen seien, zu verschieben. Wir hoffen in der Lage zu sein, in Erledigung dieses Postulats Ihnen unsern Bericht und Antrag im Laufe des Jahres 1905 vorlegen zu können.

3. Durch Schlußnahme vom 20. Mai 1904 hat der Bundesrat Art. 44, Ziffer 4, lit. c, der Transportordnung für die schweizerischen Posten (A. S. n. F. XIV, 555) im Sinne der Erhöhung des Maximalgewichtes von 5 auf 10 kg. für mit der Post zur Beförderung gelangende Sendungen von lebenden Bienen abgeändert und dadurch eine namentlich auch für den Verkehr mit dem Ausland erwünschte Erleichterung geschaffen.

4. Unterm 30. September 1904 hat der Bundesrat einen Beschluß gefaßt betreffend Abänderung der Vollziehungsverordnung für die Postverwaltung zum Besoldungsgesetz vom 2. Juli 1897. Durch diesen, in Band XX, Seite 131, der eidgenössischen amtlichen Gesetzessammlung enthaltenen Bundesratsbeschluß ist einem Begehren der Landbriefträger und Landboten betreffend Anwendung des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit insoweit entsprochen worden, als für diejenigen Postangestellten der genannten Kategorie, deren tägliche Dienststunden sich auf 9 und mehr belaufen, vom 1. Januar 1905 an die Kosten für die Ablösung an den Freitagen von der Verwaltung direkt bestritten werden, wobei verstanden ist, daß jedem dieser Angestellten bis zu 10 Dienstjahren 52, und denjenigen mit mehr als 10 Dienstjahren 60 dienstfreie Tage im Jahr zu gewähren sind. Bisher wurde den Landbriefträgern und Landboten allgemein eine sich nach der Besoldung richtende Entschädigung für Stellvertretung zur Ermöglichung von Freisonntagen ausgerichtet. Dieses Verfahren wird beibehalten für die Angestellten mit weniger als 9 täglichen Dienststunden.

5. In Anwendung von Art. 32, letztes Alinea, des Posttaxengesetzes (A. S. n. F. VII, 584) hat der Bundesrat unterm 20. September 1904 beschlossen, es sei von der Postverwaltung für die beim Postbureau Chiasso-Transit eingehenden, für Speditionshäuser bestimmten Transitscheinsendungen, welche auf erfolgte Benachrichtigung hin dort innert 24 Stunden nach Eingang nicht abgeholt werden und daher von der Post ins Lagerhaus verbracht werden

müssen, eine Lagergebühr von 20 Ct. für jedes Stück zu erheben. Dieser Maßnahme kommt kein fiskalischer Charakter zu; sie war nötig, um eingerissenen Mißbräuchen betreffend die Lagerung der genannten Sendungen entgegenzutreten und eine ordnungsgemäße Abwicklung des Postdienstes im Transitbureau in Chiasso zu sichern.

6. Im Berichtsjahre sind neue Instruktionen erlassen worden:

- a. unterm 1. Februar 1904 eine solche betreffend die Einrichtung und Obliegenheiten der nicht rechnungspflichtigen Postablagen;
- b. unterm 29. Februar 1904, eine solche über die Bureaukosten;
- c. unterm 16. August 1904, eine solche über den Postumladungsdienst auf den Stationen;
- d. unterm 12. September 1904, eine solche zur Vollziehung der zur Bekämpfung der Reblaus bestehenden Vorschriften.

Durch die ad c erwähnte Instruktion wird namentlich bezweckt, die Umladung der Postsendungen auf den Eisenbahnstationen tunlich zu beschleunigen und dadurch Zugverspätungen durch die Organe der Postverwaltung soviel als möglich zu verhüten.

7. Auf Anfang des Berichtsjahres sind sodann Ausführungsbestimmungen für den Postdienst erlassen worden zu der vom Bundesrat unterm 5. November 1903 genehmigten neuen Verordnung betreffend Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Fahrpläne der Eisenbahnen, Dampfschiffe und andern vom Bunde konzessionierten Transportanstalten.

8. Es hat sich als notwendig erwiesen, für die Postverwaltung neue Vollziehungsvorschriften zu der Verordnung des Bundesrates vom 21. Februar 1899 über die Unvereinbarkeit anderweitiger Stellen und Berufe mit eidgenössischen Anstellungen zu erlassen. Der bezügliche, in das schweizerische Postamtsblatt aufgenommene Erlaß datiert vom 15. April 1904.

9. Unterm 6. Mai 1904 hat der Bundesrat das Postdepartement ermächtigt, in denjenigen Fällen, erstmals im Jahre 1904, wo als feststehend angenommen werden kann, daß eine Ortschaft innert dem zwischen zwei eidgenössischen Volkszählungen liegenden Zeitabschnitt eine Einwohnerzahl von 10,000 Seelen erreicht hat,

für die den Postbureaux I. und II. Klasse dieser Ortschaft zuge-  
 teilten Beamten und Angestellten die höhern Besoldungsansätze  
 von Art. 8, Abschnitt A, der unterm 30. Dezember 1897 erlas-  
 senen Vollziehungsverordnung für die Postverwaltung zum  
 Besoldungsgesetz vom 2. Juli 1897 (A. S. n. F. XVI, 272  
 und 380) zur Anwendung zu bringen, in der Meinung, daß die  
 Neufestsetzung der Besoldungen des in Frage kommenden Per-  
 sonals jeweilen auf den 1. April eines Jahres zu erfolgen habe,  
 sofern spätestens auf diesen Zeitpunkt der erforderliche Nachweis  
 erbracht wird, sowie, daß in denjenigen Jahren, die einer allge-  
 meinen Besoldungsrevision nachfolgen, eine Besoldungserhöhung  
 innerhalb der neuen Maximalbeträge nur insoweit gewährt werde,  
 als die Zulage bei der allgemeinen Revision unter dem gesetzlich  
 zulässigen Ansatz von Fr. 300 geblieben ist.

Durch diese Schlußnahme ist eine Härte beseitigt worden, die  
 darin bestund, daß für die Entscheidung der Frage der Einwohner-  
 zahl bisher die letzte eidgenössische Volkszählung maßgebend war.

10. Bei der Beratung über die Staatsrechnung für das Jahr  
 1903 im Ständerat hat der Berichterstatter der Kommission die  
 Erstellung schönerer Postmarken angeregt. Indem wir uns  
 erlauben, auf die über den Stand dieser Frage im letztjährigen  
 Geschäftsbericht der Postverwaltung unter Abschnitt III, Ziffer 16,  
 enthaltenen Ausführungen zu verweisen, ergänzen wir diese letztern  
 dahin, daß die Versuche mit einem neuen Druckverfahren und die  
 sonstigen vorbereitenden Erhebungen im Berichtsjahr weiter ge-  
 führt worden sind. Wir hoffen, noch im Laufe des Jahres 1905  
 sowohl die Untersuchung über das Druckverfahren, als auch die  
 Wahl des Markenbildes zum Abschlusse bringen zu können.

11. Über die Frage der Auslegung von Art. 4 des Bundes-  
 gesetzes über Bau und Betrieb der schweizerischen Neben-  
 bahnen, vom 21. Dezember 1899 (A. S. n. F. XVIII, 42), mit  
 Bezug auf welche wir Ihnen schon im Geschäftsbericht des Jahres  
 1903 von unserer Ansicht Kenntnis gegeben haben, ist im Be-  
 richtsjahre mit der Verwaltung einer Nebenbahn eine Differenz  
 entstanden, die zu einem Prozesse vor Bundesgericht geführt hat.  
 Der Prozeß wird voraussichtlich im Jahr 1905 zum Austrage ge-  
 langen, worauf wir Ihnen, je nach Umständen, weitern Bericht,  
 und eventuell Anträge unterbreiten werden.

12. Zwischen der Postverwaltung und der eidgenössischen  
 Anstalt für Landestopographie ist im Berichtsjahr eine Abmachung  
 getroffen worden über Bearbeitung und Erstellung einer neuen

offiziellen Postkarte der Schweiz. Die neue Karte wird im Maßstab von 1:250,000 erstellt, erhält einen, wenn auch nicht sehr hervortretenden Reliefdruck und wird überhaupt in verschiedenen Beziehungen schöner und reichhaltiger ausgestattet sein als die im Jahr 1893 herausgegebene offizielle Postkarte. Die Bearbeitung der neuen Karte wird im Jahr 1905 weiter gefördert werden.

13. Einem in den eidgenössischen Räten geäußerten Wunsche Rechnung tragend, hat die schweizerische Postverwaltung die bisherigen Verträge mit den Druckereien über das Erstellen von Postformularen auf Ende Juni 1904 gekündigt und unterm 10. Februar 1904 über die künftige Lieferung dieser Drucksachen einen neuen Wettbewerb eröffnet. Es wird diesfalls auf die im Bundesblatt pro 1904, I, 381, enthaltene Ausschreibung verwiesen.

Die neue Vergebung erfolgte für jeden einzelnen der etwa 300 in Betracht fallenden Posten auf Grund eines von einem unbeteiligten Fachmann mit aller Sorgfalt ermittelten Durchschnittspreises. Von den sehr zahlreich aufgetretenen Bewerbern wurden diejenigen berücksichtigt, deren Angebote diesem Durchschnittspreis am nächsten standen. Dabei wurde auf eine tunlichst gleichmäßige Berücksichtigung der Bewerber in den verschiedenen Landesteilen Bedacht genommen und die Lieferung der Formulare auf eine wesentlich größere Zahl von Druckereien als bisher verteilt. Die neuen Verträge haben eine dreijährige Dauer.

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

##### **a. Inland.**

1. Unterm 30. August/1. September 1904 ist zwischen der schweizerischen Postverwaltung und der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen ein Übereinkommen abgeschlossen worden betreffend die Entschädigung für die Beförderung der Postpakete im Gewichte von über 5 kg. auf den schweizerischen Bundesbahnen. Dieses Übereinkommen, nach welchem die Berechnung der Entschädigung für den Transport der nicht regalpflichtigen Postpakete auf Grund eines Einheitssatzes nach der Stückzahl zu erfolgen hat, was eine wesentliche Vereinfachung der statistischen Erhebungen möglich macht, ist auf eine feste Dauer bis zum 30. November 1913 abgeschlossen

worden. Dieser letztere Umstand in Verbindung mit der Regelung der gleichartigen Beziehungen zu der Gotthardbahn (siehe Ziffer 2 hiernach) ermöglichte die Ausdehnung der sogenannten summarischen Kartierung der Postpakete auch auf diejenigen über 5 kg. Gewicht. Diesfalls wird auf die Ausführungen unter Abschnitt XI, Ziffer 2, hiernach verwiesen.

2. Im letztjährigen Geschäftsbericht ist an gleicher Stelle erwähnt worden, daß die mit der Gotthardbahn bereits im Jahr 1902 eingeleiteten Unterhandlungen über Erzielung einer Vereinfachung in den umständlichen und kostspieligen Erhebungen zur Berechnung der Entschädigung für den Transport der nicht regalpflichtigen Postpakete durch die genannte Bahngesellschaft im Jahre 1903 fortgeführt worden, schließlich aber gescheitert seien. Im Berichtsjahre führte dann die Frage der Vereinfachung und Beschleunigung der Postumladung auf den Eisenbahnstationen, die in Verbindung mit derjenigen betreffend die Verminderung der Zugverspätungen aufgeworfen wurde, zur Wiederaufnahme der Unterhandlungen mit der Gotthardbahn. Diese Unterhandlungen hatten diesmal Erfolg, indem die Gotthardbahn den Vorschlägen der Postverwaltung zustimmte, wonach die Entschädigung für den Transport der nicht regalpflichtigen Postpakete durch die mehrgenannte Bahngesellschaft fortan in der Weise zu berechnen ist, daß für jedes Jahr eine bestimmte prozentuale Steigerung der im Vorjahr bezahlten Entschädigung angenommen und das Betreffnis der vorjährigen Entschädigung zugeschlagen wird. Auch diese auf Ende Juni 1904 zu stande gekommene Vereinbarung hat eine bedeutende Vereinfachung der statistischen Erhebungen zur Folge und half, wie bereits unter Ziffer 1 erwähnt ist, mit zur Beseitigung der umständlichen und zeitraubenden Einzelkartierung der Postpakete über 5 kg.

3. Die bereits im Jahre 1903 mit der Rhätischen Bahn eingeleiteten Unterhandlungen betreffend den Abschluß eines neuen Vertrages über ihre Beziehungen mit der Postverwaltung waren gegen Ende des Berichtsjahres so weit fortgeschritten, daß zur Aufstellung eines definitiven Vertragsentwurfs geschritten werden konnte. Die Unterzeichnung und Genehmigung des Vertrages, sowie dessen Ausführung fällt ins Jahr 1905.

Neue Verträge sind im Berichtsjahre außerdem mit folgenden Nebenbahnen abgeschlossen worden: Eisenbahn Chexbres-Vevey, Greierzerbahn, Neuenburger Tramway, Sensetalbahn, Eisenbahn Vevey-Châtel-St. Denis, Wynentalbahn.

4. In der Angelegenheit betreffend die Überlassung der von der Postverwaltung benötigten Räume für ein Aufgabe- und ein Transitbureau im neuen Bundesbahnhof in Basel ist ein Vertragsverhältnis im Berichtsjahre noch nicht zu stande gekommen. Wie bereits im letztjährigen Geschäftsbericht betont wurde, ist an einer befriedigenden Lösung dieser Lokalfrage nicht zu zweifeln.

5. Unter Hinweis auf Abschnitt IV, *a*, Ziffer 6, des letztjährigen Geschäftsberichts der Postverwaltung ist festzustellen, daß der dort erwähnte Vertrag vom 24. November 1903 betreffend den Umbau des östlichen Teiles des ehemaligen Lagerhauses im Hauptbahnhof in Zürich und die mietweise Überlassung der dadurch geschaffenen Lokale für ein Fahrposttransitbureau nicht perfekt geworden ist. Die Planvorlage der Generaldirektion der Bundesbahnen wurde nämlich von den zuständigen Behörden des Kantons und der Stadt Zürich angefochten. Die dahingegen Einsprachen führten zu dem in Band IV, Seite 575 u. ff., des Bundesblattes pro 1904 enthaltenen Bundesratsbeschluß vom 9. Juni 1904, durch welchen die erhobenen Einsprachen abgewiesen wurden. Hierauf erfolgte die Genehmigung des Umbauprojektes durch das Post- und Eisenbahndepartement. Inzwischen hatte die Postverwaltung, einerseits im Hinblick auf die verhältnismäßig kurze Vertragsdauer (10 Jahre), die ihr zugestanden werden konnte, andererseits wegen der ihr zugemuteten großen finanziellen Opfer, die Frage der Belassung des Transitpostbureaus in den jetzigen Lokalen an der Beatengasse in Zürich nochmals geprüft und gleichzeitig auch Erhebungen anstellen lassen über die Möglichkeit einer Herabminderung der Baukosten für das Lagerhausprojekt. Der Stadtrat von Zürich, als neuer Eigentümer des Hauses an der Beatengasse, in dem die Postlokale sich zurzeit befinden, erklärte aber, auf eine Verlängerung des jederzeit kündbaren Mietverhältnisses nicht eintreten zu können. Andererseits gelangte man zu dem Schlusse, daß eine wesentliche Kostenersparnis beim Lagerhausprojekt nicht zu erzielen sei, wenn dieses Projekt eine wirkliche Verbesserung der Dienstverhältnisse bringen solle. Unter diesen Umständen einigten sich die beteiligten Verwaltungen auf die Ausführung des ursprünglichen Projektes und es kam unterm 25. November 1904 zwischen ihnen ein neuer Vertrag zu stande, der sich von dem früher abgeschlossenen durch einen nicht unbedeutend niedriger gehaltenen Betrag für Mietzins und Amortisation unterscheidet. Der Bundesrat hat diesem Vertrag unterm 27. Dezember 1904 die Genehmigung erteilt. Damit kann die Frage der Beschaffung neuer Lokale für das wichtige Transitpost-

bureau in Zürich für einmal als gelöst bezeichnet werden. Dabei soll nicht unerwähnt bleiben, daß der Postverwaltung seitens der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen auf den Zeitpunkt des Ablaufs des neuen Vertrages eine anderweitige, geeignete und dauernde Unterbringung des Transitpostbureaus im Areal des Hauptbahnhofes in Zürich in Aussicht gestellt worden ist.

6. Mit den Eigentümern des Gebäudes, in welchem die Lokale der verschiedenen Abteilungen des Postbureau Biel sich befinden, ist ein Nachtrag zum Mietvertrag abgeschlossen worden, gestützt auf welchen die gegenwärtigen Lokale auf 1. April 1904 durch Hinzunahme weiterer Räume eine nicht unbeträchtliche Vergrößerung erfahren haben. Zu diesem Vorgehen ist das Postdepartement unterm 26. Februar 1904 vom Bundesrat ermächtigt worden. Zu einer von privater Seite im Berichtsjahre, aber nach Abschluß des Nachtragsvertrages eingelangten Offerte betreffend Erstellung eines neuen Postgebäudes in Biel hat die Postverwaltung sich ablehnend verhalten.

7. Mit der Bundesbahnverwaltung sind im Berichtsjahre Unterhandlungen angeknüpft worden betreffend Überlassung von Lokalen für den Paketpostdienst im Bahnhof St. Gallen oder Abtretung eines Bauplatzes im Bahnhofareal. Die im Postgebäude St. Gallen verfügbaren Räume reichen auf die Dauer zu einer allseitig ordnungsgemäßen Abwicklung des Dienstes nicht mehr aus. Wenn hierin Wandel geschaffen werden will, so bleibt nichts anderes übrig, als einen Teil des Paketpostdienstes außerhalb des Postgebäudes zu verlegen. Die richtigste Lösung würde unzweifelhaft die Schaffung von Lokalen im Areal des gegenwärtig im Umbau begriffenen Bahnhofes bilden. Es ist Aussicht auf eine solche Lösung der wichtigen Frage vorhanden. Die dahinzuliehenden Verhandlungen werden im Jahr 1905 fortgesetzt werden.

8. In der Angelegenheit betreffend Erstellung eines Post- und Telegraphengebäudes in Sarnen haben im Berichtsjahre Augenscheinsverhandlungen stattgefunden, die den Zweck hatten, einerseits die Bedürfnisfrage zu prüfen und andererseits die namhaft gemachten Bauplätze zu besichtigen. Gestützt auf das Ergebnis dieser Verhandlungen ist die Direktion der eidgenössischen Bauten mit der Ausarbeitung eines unverbindlichen Bauprojekts beauftragt worden. Die weitere Behandlung des Geschäfts fällt in das Jahr 1905.

9. In der Frage der Erstellung eines Post- und Telegraphengebäudes in Appenzell wurden im Berichtsjahre

die Unterhandlungen über die Erwerbung eines geeigneten Bauplatzes wieder aufgenommen und waren auf Ende des Jahres so weit gediehen, daß seitens des Postdepartements ein bestimmtes Kaufangebot für einen günstig gelegenen Terrainabschnitt gemacht werden konnte. Sobald einmal der Ankauf des Bauplatzes perfekt geworden sein wird, soll zur Ausarbeitung eines Bauprojektes geschritten werden, da ein Bedürfnis für Schaffung geeigneterer Lokale für den Post- und den Telegraphendienst besteht.

10. Im Jahr 1901 (siehe Geschäftsbericht der Postverwaltung pro 1901, Abschnitt II, Ziffer 6) ist seitens der eidgenössischen Räte der für Ankauf eines Bauplatzes für ein neues Post-, Telegraphen- und Telephongebäude in Lugano benötigte Kredit bewilligt worden. Erworben wurde damals der sogenannte Lyceumsplatz, nachdem die vorgängigen Verhandlungen über die Abtretung des Platzes, auf dem das jetzige Postgebäude und die Kirchen Sta. Marta und Sta. Maria stehen, gescheitert waren. Im Berichtsjahre nun wurden neuerdings Verhandlungen bezüglich dieser Platzfrage angebahnt, die den Zweck hatten, die Gemeinde Lugano zur Abtretung des letzterwähnten, für den geplanten Bau wesentlich günstiger gelegenen Platzes um die vom Bunde für den Lyceumsplatz bezahlte Kaufsumme von Fr. 250,000 zu veranlassen, in der Meinung, daß alsdann der Lyceumsplatz ohne weiteres wieder an den früheren Eigentümer, den Kanton Tessin, zurückfalle. Diese Verhandlungen haben einen günstigen Verlauf genommen und waren zu Ende des Berichtsjahres so weit gediehen, daß den eidgenössischen Räten in nächster Zeit eine Vorlage wird unterbreitet werden können, mittelst welcher um Genehmigung der bezüglichen Abmachungen nachgesucht werden soll.

## b. Ausland.

1. Unterm 4./7. Januar 1904 ist zwischen der deutschen Reichspostverwaltung und der schweizerischen Postverwaltung ein Nachtrag zu dem unterm 25./29. Juli 1887 getroffenen Abkommen wegen Regelung des Mietverhältnisses hinsichtlich der Postdiensträume auf dem badischen Bahnhof in Basel vereinbart worden. Durch diesen vom Postdepartement unterm 13. Februar 1904 genehmigten Nachtrag hat die Angelegenheit betreffend den Aufbau des Gebäudes, in welchem das schweizerische Transitpostbureau im badischen Bahnhof in Basel untergebracht ist — wir verweisen auf Abschnitt IV, lit. b, Ziffer 3, des letztjährigen Geschäftsberichtes der Postverwaltung — ihre endgültige Regelung gefunden.

2. Im Laufe des Berichtsjahres sind der schweizerischen Postverwaltung durch Vermittlung der deutschen Reichspostverwaltung Projektpläne zu einem neuen badischen Bahnhof in Basel zur Prüfung unterbreitet worden. Für die schweizerische Postverwaltung handelt es sich darum, die benötigten Räume für eine geordnete Abwicklung des wichtigen Transitpostdienstes in dem neu projektierten badischen Bahnhof in Basel erhältlich zu machen. Der bisherige Verlauf der Unterhandlungen läßt eine befriedigende Lösung dieser Lokalfrage als in sicherer Aussicht stehend erscheinen.

3. Unterm 27. Mai/2. Juni 1904 ist zwischen den Postverwaltungen der Schweiz und von Montenegro ein Übereinkommen abgeschlossen worden betreffend die Ausgleichung der Nachnahmen auf Paketen durch Postanweisungen.

4. In der Frage betreffend den Abschluß eines Poststückvertrages mit den Vereinigten Staaten von Amerika ist die zuwartende Haltung, von der im letztjährigen Geschäftsbericht an gleicher Stelle (Abschnitt IV, b, Ziffer 5) die Rede war, auch im Berichtsjahre beibehalten worden, da günstige Beförderungsgelegenheiten schon bestehen und da der Schweiz die Aufnahme der Transitklausel in die allfällig mit andern Ländern abzuschließenden Poststückverträge zugesichert worden ist.

5. Mit Noten vom 21. April und 16. Juni 1904 hat die italienische Gesandtschaft den vom 1. Juli 1904 an gültigen Beitritt der italienischen Kolonien Erithrea und Benadir zum Weltpostvertrag von Washington erklärt.

6. Unterm 23. August 1904 sodann hat auch die Regierung der Republik Panama den Beitritt dieser Republik zu dem soeben genannten Vertrag erklärt.

7. Im Laufe des Berichtsjahres sind dem internationalen Übereinkommen von Washington, vom 15. Juni 1897, betreffend den Austausch von Briefen und Schachteln mit Wertangabe, beigetreten:

- a. Barbados, mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1904 an;
- b. Bermudas, mit Gültigkeit vom 1. Januar 1905 an;
- c. Niederländisch Indien, mit Gültigkeit vom 1. März 1905 an.

8. Auf den 14. Juli 1904 ist für Fahrpoststücke nach Rußland ein neuer Gewichtstarif in Kraft getreten, welcher für Sen-

dungen über 5 Kilogramm nach dem Innern des europäischen Rußland, sowie nach Finnland, Kaukasien und dem asiatischen Rußland bedeutende Taxermäßigungen gebracht hat. Sodann konnte auf 1. April 1904 eine Herabsetzung der Lagerfrist für in Rußland unbestellbare Pakete von 6 auf 2 Monate erwirkt werden.

9. Mit der Postverwaltung von Großbritannien und Irland sind im Berichtsjahre Unterhandlungen eingeleitet worden, die eine Herabsetzung der gegenwärtig unverhältnismäßig hohen Taxen im Poststückverkehr bezweckten. Diese Unterhandlungen haben nicht den gewünschten Erfolg gehabt, indem die britische Postverwaltung erklärte, auf eine wesentliche Herabsetzung der Taxen im Hinblick auf die derzeitigen Verträge mit den Eisenbahngesellschaften nicht eintreten zu können. Grundsätzlich hat allerdings die britische Postverwaltung eine Taxermäßigung von 10 Cts. für die Gewichtsätze von 1, 3 und 5 Kilogramm zugestanden, wobei sie gleichzeitig eine Erneuerung des gegenwärtigen Poststückvertrages vom Jahr 1896 in Vorschlag brachte. Die Unterhandlungen hierüber sind noch schwebend. Bei dieser Sachlage hat die schweizerische Postverwaltung, vielfach geäußerten Wünschen seitens der Handelswelt Rechnung tragend, nach andern Mitteln und Wegen gesucht, um eine Herabminderung der Taxen für Poststücke nach Großbritannien und Irland zu erwirken. Es ist ihr denn auch gelungen, mit der Transportgesellschaft der Messageries anglo-tuisses in Basel ein Abkommen zu treffen, durch das auf 15. Dezember 1904 eine neue Beförderungsgelegenheit für Poststücke nach England über Calais oder Ostende mit wesentlich ermäßigten Taxen eingerichtet wurde. Gleichzeitig sind auch die Taxen für Fahrpoststücke bis zu 5 Kilogramm Gewicht nach Großbritannien und Irland um 10 Cts. per Gewichtssatz von 1, 3 und 5 Kilogramm herabgesetzt worden.

10. Im letztjährigen Geschäftsbericht der Postverwaltung wurde ausgeführt, daß die Unterhandlungen zur Ermöglichung der Leitung der für Persien aufkommenden Poststücke über Rußland anstatt via Suez noch schwebend seien. Im Berichtsjahre ist nun diese neue Beförderungsgelegenheit auf dem Landwege seitens der russischen Postverwaltung eröffnet und dem Publikum zugänglich gemacht worden.

11. Auf 15. Dezember 1904 ist ein Paketpostdienst mit den russischen Postämtern in der Mandschurei auf dem Landwege eingerichtet worden.

12. Sodann wurde im Berichtsjahre auch ein Poststückdienst nach Transkaspien eingerichtet.

13. Unterm 18./31. Januar /18. Februar 1904 ist zwischen den Postverwaltungen der Schweiz und von Rußland ein Übereinkommen abgeschlossen worden über die Auswechslung von Postanweisungen. Infolge dieses Übereinkommens können seit dem 15. April 1904 mit dem europäischen Rußland (ohne Finnland, mit dem durch Vermittlung von Schweden seit Jahren ein solcher Austausch möglich ist) gewöhnliche Postanweisungen bis zum Betrage von 100 Rubeln ausgewechselt werden.

14. Im Laufe des Jahres 1904 ist im Postanweisungsdienst mit Großbritannien und Irland und einer Anzahl britischer Kolonien der zulässige Höchstbetrag für gewöhnliche und telegraphische Anweisungen auf Fr. 1010.40 (40 £) festgesetzt worden. Vorher waren solche Anweisungen nur zulässig bis zum Betrage von Fr. 252.60 (10 £). Die mit der Postverwaltung von Großbritannien angeknüpften Unterhandlungen zum Abschluß eines neuen Vertrages über den gegenseitigen Austausch von Postanweisungen waren zu Ende des Berichtsjahres noch schwebend.

15. Im Postanweisungsdienst mit Österreich-Ungarn, einschließlich Bosnien-Herzegowina, ist auf 1. April 1904 die Änderung eingetreten, daß Anweisungen nach diesen Ländern nicht mehr in Frankenwährung, sondern in Kronen und Hellern auszustellen sind.

16. Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1904 an sind die Taxen für Postanweisungen aus der Schweiz nach den Vereinigten Staaten von Amerika denjenigen des allgemeinen internationalen Verkehrs gleichgestellt, d. h. für Anweisungsbeträge über Fr. 100 um die Hälfte herabgesetzt worden.

17. Auf 1. Oktober 1904 ist der Maximalbetrag einer Postanweisung im Verkehr mit Kanada von 50 auf 100 Dollars erhöht worden.

18. Eine Erhöhung des Maximalbetrages der Postanweisungen erfolgte auch im Verkehr mit Serbien, und zwar von Fr. 500 auf Fr. 1000.

19. Im letztjährigen Geschäftsbericht ist an gleicher Stelle (Abschnitt IV, b, Ziffer 20) erwähnt worden, daß die mit Mexiko bezüglich der Einführung des Postanweisungsdienstes eingeleiteten Unterhandlungen ergebnislos geblieben seien. Seitherige Verhandlungen mit der britischen Postverwaltung haben zur Einrichtung eines Postanweisungsdienstes mit den Vereinigten Staaten von Mexiko auf 1. Dezember 1904 geführt. Dieser neue Dienst wird durch das Postanweisungsamt London vermittelt.

20. Auf den nämlichen Zeitpunkt ist, ebenfalls durch Vermittlung der britischen Postverwaltung, ein Postanweisungsdienst mit dem britischen Protektorat von Nord-Nigeria eingerichtet worden.

21. Seit dem 1. Mai 1904 können durch Vermittlung der chilenischen Postverwaltung zwischen der Schweiz und Bolivia Postanweisungen ausgewechselt werden.

22. Endlich ist auf 1. Januar 1904 der Postanweisungsdienst mit Peru eingeführt worden.

23. Infolge Einführung der Goldwährung in Siam sind die Gegenwerte in siamesischer Währung für die in Frankenwährung angesetzten Grundtaxen des internationalen Briefpost- und Poststückvertrages auf 1. April 1904 neu festgesetzt worden.

24. Im Berichtsjahre ist das im Verkehr mit Frankreich auf 125 Gramm beschränkt gewesene Höchstgewicht der Warenmuster von roher oder gesponnener Seide auf 350 Gramm erhöht worden.

25. Die Zulässigkeit schriftlicher Mitteilungen auf der Adreßseite der Privatpostkarten ist im Berichtsjahre auf den Verkehr mit einer Reihe weiterer Länder ausgedehnt worden. Diese Vergünstigung bestand auf Ende des Berichtsjahres im Verkehr mit folgenden Ländern: Brasilien, Bulgarien, Kanada, Costa Rica, Frankreich, französische Kolonien, Griechenland, Italien, Luxemburg, Mexiko, Portugal, Rumänien, Rußland, Siam und Tunesien.

26. Im Berichtsjahre sind in Tschingtschoufu, Tschoutsun, Tsinonfu, Swatu (China) von der deutschen Postverwaltung, und in Changsha, Tschingkiang, Hankow, Swatow und Tongku (China) von der japanischen Postverwaltung Postämter errichtet worden, die als zum Weltpostverein gehörend zu betrachten sind.

27. Der Bericht des internationalen Bureaus des Weltpostvereins pro 1904 liegt zur Einsichtnahme für die Mitglieder der Bundesversammlung bereit. Wir entnehmen demselben folgendes:

Die ordentlichen Verwaltungsausgaben betragen Fr. 105,695.17 gegenüber Fr. 97,903.75 im Jahre 1903. Es bleiben sonach von den gemäß den Bestimmungen des Ausführungsreglements zum

Weltpostvertrag auf Fr. 125,000 limitierten ordentlichen Ausgaben des genannten Bureaus verfügbar Fr. 19,304.83, welche Summe gemäß dem Beschluß des Berner Kongresses vom Jahre 1900 zur Äufnung des Denkmalfonds verwendet wird. Dieser Fonds beläuft sich Ende 1904 noch auf Fr. 73,003.78, hat sich mithin gegenüber dem gleichen Zeitpunkte des Vorjahres, wo er noch Fr. 87,352.48 betrug, nicht unbeträchtlich vermindert. Es ist dies darauf zurückzuführen, daß im Laufe des Berichtsjahres die internationale Jury neuerdings zusammengetreten ist und daß hieraus, sowie durch die Honorierung der Künstler, die sich am engeren Wettbewerb beteiligt haben, bedeutende Kosten entstanden sind, die aus dem Fonds bestritten wurden. In den Jahren 1902, 1903 und 1904 sind derartige Kosten im Gesamtbetrage von Fr. 74,051.61 erwachsen. In der Folge dürfte nun aber der Fonds ziemlich rasch anwachsen, nachdem die Erstellung des Denkmals nunmehr dem preisgekrönten Künstler übertragen worden ist.

## V. Personal und Besoldungen.

### 1. Poststellen.

Die Gesamtzahl der Postbureaux belief sich Ende 1904 auf 1677.

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

Die Filialbureaux haben sich um eines vermehrt.

Die Zahl der Postbureaux II. Klasse ist unverändert geblieben.

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

Die Gesamtzahl der Poststellen, einschließlich 13 Agenturen im Auslande, beträgt 3714, was einer Vermehrung im Berichtsjahre um 45 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
	Total 1677

Von diesen 1677 Postbureaux entfallen 1184 auf die deutsche, 414 auf die französische und 79 auf die italienische Schweiz.

Die 2024 Postablagen zerfallen in 1403 rechnungspflichtige und 621 nicht rechnungspflichtige. Alle rechnungspflichtigen Ablagen sind mit dem gesamten internen Postanweisungs- und Einzugsmandatdienst betraut. Von diesen letztern Ablagen sind überdies 221 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 2024 Postablagen befinden sich 1240 in der deutschen, 543 in der französischen und 241 in der italienischen Schweiz.

## 2. Personal.

Die Gesamtzahl des festangestellten Postpersonals belief sich Ende 1904 auf 10,826 Beamte und Angestellte, gegenüber 10,430 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 Gehülfen . . . . .	34
Revisoren und Gehülfen . . . . .	32
Angestellte . . . . .	6
	Total 85
	(Ende 1903: 83.)

### b. Kreisverwaltungen.

Direktionsbeamte (Kreispostdirektoren, Adjunkte, Kassiere und Kontrolleure) . . . . .	44
Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs . . . . .	42
Commis . . . . .	192
Angestellte . . . . .	58
	Total 336
	(Ende 1903: 334.)

## c. Betriebsdienst.

*Bureaux I. Klasse.*

Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs . . . . .	132
Commis . . . . .	1115
Angestellte . . . . .	1731
	Total 2978

(Ende 1903: 2823.)

*Bureaux II. Klasse.*

Postverwalter, Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs . .	214
Commis . . . . .	690
Angestellte . . . . .	1529
	Total 2433

(Ende 1903: 2287.)

*Bureaux III. Klasse und Ablagen.*

Posthalter . . . . .	1432
Postablagehalter . . . . .	2022
Landbriefträger und Landboten . . . . .	1325
	Total 4779

(Ende 1903: 4682.)

*Agenturen.*

Beamte . . . . .	17
Angestellte . . . . .	6
	Total 23

(Ende 1903: 23.)

Kondukteure. . . . .	192
----------------------	-----

(Ende 1903: 198.)

Im Berichtsjahre hat das Personal bei der Zentralverwaltung eine Vermehrung um zwei Revisoren erfahren.

Bei den Kreisverwaltungen ist eine Vermehrung um einen Chefbeamten und einen Angestellten eingetreten.

Im Betriebsdienst hat bei den Bureaux I. Klasse eine Personalvermehrung um einen Chefbeamten, 53 Commis und 101 Angestellte stattgefunden.

Bei den Bureaux II. Klasse ist eine Vermehrung um 4 Chefbeamte, 36 Commis und 106 Angestellte eingetreten.

Die Vermehrung der Posthalterstellen beträgt 7 und diejenige der Ablagehalterstellen 41. Die Landbriefträger- und Landbotenstellen sind um 49 vermehrt worden.

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

Beim Kondukteurpersonal hat im Berichtsjahre infolge Ablebens etc. eine Verminderung um 6 Mann stattgefunden, indem auch im abgelaufenen Jahre frei gewordene Kondukteurstellen zum Teil durch Bureaudienerstellen ersetzt wurden.

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

Die größere 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 1904 noch vielerorts eine Verstärkung des Personals nötig.

Vom gesamten fest angestellten Personal der Postverwaltung sind weiblichen Geschlechts:

von den	85 Beamten und Angestellten der Oberpostdirektion . . . . .	0 = 0,00 %
" "	278 Beamten der Kreisverwaltungen .	18 = 6,47 %
" "	58 Angestellten der Kreisverwaltungen	1 = 1,72 %
" "	1247 Beamten der Bureaux I. Klasse .	46 = 3,69 %
" "	1731 Angestellten der Bureaux I. Klasse	1 = 0,05 %
" "	904 Beamten der Bureaux II. Klasse .	45 = 4,97 %
" "	1529 Angestellten der Bureaux II. Klasse	5 = 0,32 %
" "	1432 Beamten der Bureaux III. Klasse .	481 = 33,59 %
" "	2022 Ablagehaltern . . . . .	525 = 25,96 %
" "	1325 Landbriefträgern und Landboten .	51 = 3,85 %
" "	23 Beamten und Angestellten der Agenturen . . . . .	0 = 0,00 %
" "	192 Kondukteuren . . . . .	0 = 0,00 %

Sodann sind		Deut- scher Zunge	Franzi- sicher Zunge	Itali- nischer Zunge	
von den	85 Beamten und Angestellten der Ober- postdirektion . . . . .	69	13	3	
" "	278 Beamten der Kreisverwaltungen .	195	64	19	
" "	58 Angestellten der Kreisverwaltungen	37	18	3	
" "	1247 Beamten der Bureaux I. Klasse .	878	316	53	
" "	1731 Angestellten der Bureaux I. Klasse	1283	418	30	
" "	904 Beamten der Bureaux II. Klasse .	569	271	64	
" "	1529 Angestellten der Bureaux II. Klasse	1027	426	76	
" "	1432 Beamten der Bureaux III. Klasse .	1019	342	71	
" "	2022 Ablagehaltern . . . . .	1246	536	240	
" "	1325 Landbriefträgern und Landboten .	997	307	21	
" "	23 Beamten und Angestellten der Agen- turen . . . . .	2	8	13	
" "	192 Kondukteuren . . . . .	149	37	6	
<hr/>		<hr/>			
	10,826	Total	7471	2756	599
<hr/>		<hr/>			

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

	Beamte	Angestellte	Total
Versetzungen (freiwillige) . . . . .	148	74	222
Todesfälle . . . . .	61	99	160
Freiwillige Rücktritte . . . . .	32	59	91
Abberufungen (einschließlich Entlassungen auf Einladung der Verwaltung hin)	21	46	67
	<hr/>		
Total	262	278	540
	<hr/>		

### 3. Provisorisches Personal.

#### a. Aspiranten und Lehrlinge.

Im Berichtsjahre wurden 235 Lehrlinge aufgenommen, gegenüber 229 im Vorjahre. Weibliche Bewerber konnten auch im Berichtsjahre aus dienstlichen Gründen nicht berücksichtigt werden.

225 Lehrlinge legten die Patentprüfung ab. Davon erhielten:

35	die Note 1 (vorzüglich);
90	" " 2 (gut);
90	" " 3 (genügend);
10	konnten nicht patentiert werden.

Total 225

Ende 1904 standen in Verwendung:

422	patentierete Aspiranten (1 weiblicher);
247	Lehrlinge (0 weibliche).

Total 669 Aspiranten und Lehrlinge, wovon 1 weiblicher.

#### *b. Gehülften und Aushelfer.*

Im Jahre 1904 wurden während des ganzen oder eines Teiles des Tages ständig 50 Beamtenaushelfer (Gehülften) und 309 Angestelltenaushelfer verwendet.

Die Zahl des gesamten provisorischen Personals betrug demnach 1028 (669 + 50 + 309) und die Gesamtzahl des fix angestellten und des provisorischen Personals 11,854 (10,826 + 1028).

#### **4. Stand der Besoldungen.**

Der Stand der Besoldungen auf Ende des Berichtsjahres, verglichen mit dem Stand auf Ende 1902 und 1903, findet sich auf nachstehender Tabelle dargestellt:

## Gehaltsvergleichen.

### Dezember 1902, 1903 und 1904.

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 . .	1902	72	310,500	4312	—	0,02
	1903	77	334,620	4345	0,76	—
	1904	79	339,912	4302	—	0,98
Kreispostdirektionen .	1902	267	1,007,260	3772	—	0,68
	1903	277	1,062,152	3834	1,64	—
	1904	278	1,059,012	3809	—	0,65
Chefs bei den Bureaux I. Klasse	1902	126	509,296	4042	1,76	—
	1903	131	535,548	4088	1,13	—
	1904	132	548,072	4152	1,56	—
Postverwalter und Chefs bei den Bureaux II. Klasse	1902	179	739,512	4131	—	1,4
	1903	210	878,232	4182	1,28	—
	1904	214	879,420	4109	—	1,74
Commis bei den Bureaux I. Klasse	1902	1019	2,399,668	2354	—	1,84
	1903	1062	2,652,532	2497	6,07	—
	1904	1115	2,727,284	2446	—	2,12
Commis bei den Bureaux II. Klasse	1902	616	1,491,948	2422	—	2,29
	1903	654	1,691,640	2586	6,77	—
	1904	690	1,732,404	2510	—	2,97
Bureaux III. Klasse .	1902	1374	2,473,968	1800 <sup>1</sup>	—	1,58
	1903	1425	2,705,184	1898 <sup>1</sup>	5,44	—
	1904	1432	2,677,128	1869 <sup>1</sup>	—	1,52
Ablagen . . . . .	1902	1954 <sup>2</sup>	1,955,812	1000	—	1,98
	1903	1896 <sup>3</sup>	2,063,184	1088	8,8	—
	1904	1940	2,091,456	1078	—	0,91
Briefträger, Boten etc.	1902	4215	7,492,056	1777	—	1,05
	1903	4396	8,442,576	1920	8,04	—
	1904	4655	8,773,166	1884	—	1,87
Kondukteure . . . . .	1902	212	515,136	2429 <sup>3</sup>	—	0,49
	1903	198	511,704	2584 <sup>3</sup>	6,38	—
	1904	192	492,000	2562	—	0,85

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

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

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

## 5. Bürgschaften.

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

	Anzahl	Betrag Fr.
Personalkaution . . .	533	1,777,300
Realkaution . . . . .	—	—
Amtsbürgschaftsverein	12,587	39,075,500
<b>Total</b>	<b>13,120</b>	<b>40,852,800</b>

2. Der schweizerische Amtsbürgschaftsverein hatte im Berichtsjahre Verluste im Betrage von Fr. 20,812.06 zu vergüten (1903: Fr. 5665).

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

	Zahl der Mitglieder auf 1. Januar		Bürgschaftssummen auf 1. Januar	
	1904	1905	1904 Fr.	1905 Fr.
Postverwaltung . . .	12,075	12,587	37,782,500	39,075,500
Telegraphenverwaltung	1,457	1,470	2,721,000	2,749,000
Zollverwaltung . . .	1,078	1,124	2,268,800	2,364,400
Andere eidgenössische Verwaltungen . . .	72	75	626,500	661,500
<b>Total</b>	<b>14,682</b>	<b>15,256</b>	<b>43,398,800</b>	<b>44,850,400</b>

4. Die von jedem Mitgliede des Amtsbürgschaftsvereins zu entrichtende jährliche Prämie beträgt  $\frac{1}{2}$  pro mille der Bürgschaftssumme. Auf Ende 1904 besaß der Verein nach dem vorläufigen Rechnungsabschluß ein reines Vermögen von Fr. 259,756.61 (Ende 1903: Fr. 262,565.47).

## VI. Inspektionen.

Es wurden folgende Inspektionen vorgenommen:

	1904	1905
1. Bei Ortspoststellen . . . . .	4093	4078
2. Bei fahrenden Postbureaux (Bahn- und Schiffs- posten) . . . . .	811	707
3. Über die Besorgung des Trainmaterials . . . . .	393	485
4. " " Inventarführung . . . . .	84	73
<b>Total</b>	<b>5381</b>	<b>5343</b>

Die Inspektionen wurden vorgenommen:  
 bei den Ortspoststellen,  
     112 durch Beamte der Oberpostdirektion,  
     3981 durch Beamte der Kreispostdirektionen;  
 bei den fahrenden Bureaux,  
     96 durch Beamte der Oberpostdirektion,  
     715 durch Beamte der Kreispostdirektionen.

Die Inspektionen über die Besorgung des Trainmaterials fallen in die Tätigkeit der 4 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:

					1904	1903
Zahl der Differenzen über Fr.	50	bis	100	. . .	195	197
„ „ „ „ „	100	„	200	. . .	93	92
„ „ „ „ „	200	„	500	. . .	38	51
„ „ „ „ „	500	„	1000	. . .	10	11
„ „ „ „ „	1000	„	2000	. . .	3	7
„ „ „ „ „	2000	„	5000	. . .	3	3
„ „ „ „ „	5000	.	.	. . .	3	—
Total					<u>345</u>	<u>361</u>

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:

	1904	1903
Bußen in . . . . .	82	84 Fällen
Zurückversetzung in provisorische Anstellung in . . . . .	3	6 „
Entlassung in . . . . .	14	12 „

Bei 1437 Inspektionen ergab sich eine tadellose Dienstbesorgung.

Die Zahl der Inspektionen, deren Befund tadellos war, hat sich gegenüber dem Vorjahre um 19 vermehrt.

Bei der Beratung der Staatsrechnung für das Jahr 1904 hat die Kommission des Ständerates erklärt, sie sei damit einverstanden, daß Inspektionen in vermehrtem Maße durch Beamte der Oberpostdirektion vorgenommen werden. Dies ist im Geschäftsjahre bereits geschehen; in Zukunft wird jener Anregung aber noch in weiterm Umfange als bisher Nachachtung verschafft werden.

## VII. Unfälle im Postbetrieb.

Im Berichtsjahre wurden in 323 Fällen zusammen Fr. 43,741. 05 als Entschädigungen für Unfälle im Postbetrieb ausgerichtet. 307 Fälle mit einer Entschädigungssumme von Fr. 29,865. 90 betreffen das Postpersonal und die Postillone, und in 16 Fällen wurden insgesamt Fr. 13,875. 15 an andere Personen vergütet. Der Versicherungsfonds der Postverwaltung ist pro 1904 namentlich durch 6 Unfälle ernsterer Art stark in Anspruch genommen worden. Bei einer Zunahme der Zahl der Unfälle um 67 ist gegenüber dem Vorjahr eine Ausgabenvermehrung von Fr. 20,461. 10 zu verzeichnen.

Der Versicherungsfonds wird bekanntlich durch eine jährliche Zuweisung von Fr. 40,000 aus dem Budget der Postverwaltung gespeisen. In der Darstellung des Nettovermögens der Unfallkasse wurde bisher der Umstand nicht berücksichtigt, daß ein dem Fonds zur Verfügung gestelltes Vorschußmandat von Fr. 40,000 eine ständige Schuld bedeutet, die jedes Jahr erneuert, einmal aber zurückzubezahlen sein wird. Im Abschlusse pro 1904 ist diesem Umstande nun Rechnung getragen worden. Das wirkliche Vermögen der Unfallkasse betrug sonach

auf Ende 1904 . . . . .	Fr. 109,672. 66
„ „ 1903 . . . . .	„ 107,038. 86

Es hat sich demnach im Jahre 1904 um . . Fr. 2,633. 80 vermehrt.

## 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 . . . . .	34
3. Überschreitung der Konzession (Art. 7 des Gesetzes)	—
4. Verwendung bereits benutzter Wertzeichen, Beifügung von brieflichen Mitteilungen in Drucksachen und absichtliche Umgehung von Posttaxen . . . . .	1084
5. unbefugte Benutzung der Portofreiheit . . . . .	33
6. unbefugtes Mitfahren im Postwagen . . . . .	4
7. Aufgabe von Sendungen verbotenen Inhalts . . . . .	5
Total	<u>1166</u>

## IX. Postlokale.

1. Am 6. November 1904 ist das neue Post-, Telegraphen- und Telephonegebäude in Altdorf bezogen worden.

2. Das neue Postgebäude in Chur war zu Ende des Berichtsjahres nahezu vollendet und ist inzwischen — anfangs Februar 1905 — bereits bezogen worden.

3. Auch das neue Postgebäude in Bern ging auf Ende des Jahres 1904 seiner Vollendung entgegen; sobald die innere Ausstattung und die Möblierung beendet sein werden, kann es — im Frühjahr 1905 — bezogen werden. Eine Abteilung der Oberpostdirektion — die Oberpostkontrolle, die seit Jahren in Privatgebäuden untergebracht war — hat übrigens die für sie bestimmten Lokale im neuen Gebäude bereits Ende Oktober 1904 bezogen.

4. Im Berichtsjahre ist ein Projekt für Erweiterung der Postdienstlokale in dem dem Bunde gehörenden Postgebäude Sitten ausgearbeitet worden. Die Ausführung fällt ins Jahr 1905.

5. Im Laufe des Jahres 1904 ist ein Teil der zum Postgebäude Interlaken gehörenden Remise zu einem Briefträgerlokal ausgebaut worden.

6. Zur Beschaffung von Entwürfen für das geplante neue Postgebäude in Chaux-de-Fonds ist im Berichtsjahre ein Wettbewerb veranstaltet worden. Die Beurteilung der Entwürfe durch das vom Bundesrat ernannte Preisgericht fällt ins Jahr 1905.

7. Da sich in dem dem Bunde gehörenden Postgebäude Luzern Platzmangel fühlbar macht, so wurde im Berichtsjahre die Frage der Erweiterung dieses Gebäudes, beziehungsweise die Erstellung eines weiteren Dienstgebäudes einer Prüfung unterzogen, ohne daß indessen irgendwelche Beschlüsse bereits gefaßt worden wären.

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

Schaffhausen-Unterstadt . . . . .	am	1. Januar,
Ponte-Tresa . . . . .	„	1. Februar,
Sonvillier . . . . .	„	23. April,
Baar . . . . .	„	1. Mai,
Schwanden (Glarus) . . . . .	„	16. Mai,
Adelboden . . . . .	„	1. Juni,
Beinwil am See . . . . .	„	1. Juni,
Dietikon . . . . .	„	15. Juni,
Payerne . . . . .	„	1. Juli,

Basel-Bachletten . . . . .	am	1. Juli,
Baden-Oberstadt . . . . .	"	1. August,
Mendrisio . . . . .	"	1. August,
Brienz . . . . .	"	1. September,
Cassarate . . . . .	"	1. September,
Ziegelbrücke . . . . .	"	7. September,
L'Isle . . . . .	"	1. Oktober,
Pratteln . . . . .	"	1. Oktober,
Rheinfelden . . . . .	"	1. Oktober,
Luzern-Obergrund . . . . .	"	1. Oktober,
Grabs . . . . .	"	1. Oktober,
Küssnacht (Schwyz) . . . . .	"	19. November,
Lausanne-Mousquines . . . . .	"	1. Dezember,
Bern-Bundeshaus . . . . .	"	5. Dezember.

#### 9. Vergrößert wurden die gemieteten Lokale in

Herzogenbuchsee . . . . .	auf	1. Januar,
Basel-Äußere Spalen . . . . .	"	1. April,
Sentier . . . . .	"	1. Mai,
Luzern-Hof . . . . .	"	1. Oktober,
Kreuzlingen-Station . . . . .	"	1. Oktober,
Monthey . . . . .	"	1. November,
Bern-Länggasse . . . . .	"	1. November.

### X. Kursdienst.

Wir glauben, der Übersichtlichkeit wegen, für den „Kursdienst“ einen eigenen Abschnitt hier einschalten zu sollen, statt diese Fragen, wie bisher, im allgemeinen Abschnitt „Verschiedenes“ unterzubringen.

1. Im Berichtsjahre ist mit der Société de transport par voitures automobiles in Neuenburg ein Vertrag vereinbart worden, wonach diese Gesellschaft den Posttransport zwischen Neuenburg und Dombresson, täglich 3mal in jeder Richtung, gegen eine fixe Jahresentschädigung, übernimmt. Infolge dieses Vertrages sind die Postkurse zwischen Valangin und Dombresson eingestellt worden.

Zwischen Flawil und Degersheim, wo durch die Automobil-Aktiengesellschaft Flawil-Degersheim regelmäßige Automobilfahrten ausgeführt werden, hat die Postverwaltung den Transport von Reisenden eingestellt und unterhält nur noch einen Fourgondienst zum Transport der Postsendungen. Immerhin beteiligt sich auch die Automobilunternehmung am Posttransport.

Sie befördert mit einigen Kursen Briefsendungen und mit einem Kurs Pakete, worüber ein Vertrag abgeschlossen worden ist.

Es ist im Laufe des Jahres überhaupt ein Normalvertrag ausgearbeitet worden, der nun jeweilen bei Regelung der Beziehungen zwischen der Postverwaltung und Automobilunternehmungen zur Grundlage genommen werden wird.

Im Berichtsjahr hat der Posttransport auf der Route Pruntrut-Damvant durch die Compagnie des omnibus automobiles du district de Porrentruy angedauert. Der Dienst funktionierte im allgemeinen befriedigend, dagegen ist mitzuteilen, daß die Compagnie des omnibus automobiles auf Ende des Jahres 1904 in Liquidation getreten ist und den Betrieb auf 1. Februar 1905 einstellen wird. Die Gründe hierzu müssen in der finanziellen Lage der Compagnie gesucht werden, die unhaltbar geworden war. Die Verwaltung ist mit der Entschädigung für die Postbeförderung gegenüber der Gesellschaft so weit gegangen, als in Ansehung aller Verhältnisse möglich gewesen ist.

2. Aus dem ihr im Budget pro 1904 eingeräumten Kredit hat die Postverwaltung einen Automobilfourgon beschafft und solchen in Zürich für den Verkehr zwischen der Hauptpost und mehreren Filialen auf den 7. Juli 1904 in Dienst gestellt. Dieser Fourgon kursiert täglich, Sonn- und Feiertage ausgenommen, von morgens 5 Uhr 25 bis abends 10 Uhr 40 und ersetzt so zwei bisher im Dienste gestandene bespannte Fourgons. Er legt an Werktagen 90 km. und an Sonn- und Feiertagen (beschränkter Dienst) 14 km. zurück. Die Erfahrungen, die bis jetzt gemacht worden sind, können im allgemeinen als befriedigende bezeichnet werden, obschon der Betrieb und Unterhalt mehr kosten als der Fourgondienst mit Pferdebetrieb. Es wird sich aber als Notwendigkeit herausstellen, den Automobilfourgon, sobald die im Budget pro 1905 vorgesehenen zwei neuen Fahrzeuge in Dienst genommen werden können, weniger intensiv als bisher auszunutzen, damit mehr Zeit für seine Reinigung und Instandhaltung übrig bleibt; dies wird voraussichtlich fördernd auf die Regelmäßigkeit seines Funktionierens einwirken.

3. Im Berichtsjahr sind 41 bespannte Postkurse neu errichtet worden; davon entfallen 10 Kurse auf solche Routen, die bisher von Postwagen nicht befahren worden sind. Die andern sind Fourgondienste zum Zwecke des Transports von Postsendungen oder Kurse mit Reisenden- und Paketbeförderung auf Straßen, auf denen bisher schon Postwagen verkehrt haben.

Aufgehoben worden sind im ganzen 23 Kurse. Die Aufhebung erfolgte in 16 Fällen infolge Eröffnung von Eisenbahnen, in

2 Fällen wegen Übertragung des Posttransports an Automobilunternehmen (Valangin-Dombresson und Flawil-Degersheim) und in 5 Fällen wegen vorgenommener Reorganisationen.

Außer der Einführung von neuen Kursen sind zahlreiche Verbesserungen getroffen worden durch Vermehrung der Fahrten bei bestehenden Kursen, durch Indienststellung größerer Wagen und Verlängerung der Kursdauer.

4. Das Reisebureau Carl Stangen in Berlin, mit dem im Jahr 1903 ein Vertrag betreffend Ausgabe von Billetten für schweizerische Extraposten abgeschlossen wurde, ist auf Ende 1904 an das Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie übergegangen. Infolgedessen wurde der Vertrag mit dem Reisebureau Stangen aufgelöst und ein solcher mit dem Bureau der Hamburg-Amerika Linie abgeschlossen.

Das Reisebureau Gaze & Sons in London ist im Berichtsjahr in Liquidation getreten, was zur Folge hatte, daß die Postverwaltung den mit diesem Bureau bestehenden Vertrag betreffend Ausgabe von Postbilletten für gewöhnliche Postkurse und Extraposten aufgelöst hat.

Ein neuer Vertrag für Ausgabe von Billetten für Extraposten ist mit der Société des voyages Duchemin in Paris abgeschlossen worden.

Ferner wurde vereinbart, daß die Agenturen der schweizerischen Bundesbahnen in Paris und London Postcoupons zu Rundreisebilletten ausgeben.

5. Bekanntlich gibt die Oberpostdirektion schon seit einer Reihe von Jahren jeweilen auf den Fahrplanwechsel ein offizielles Postkursbuch heraus, das neben den Fahrtenplänen der Postkurse und allen für das Publikum wissenswerten Angaben über den Postdienst die Fahrpläne der Eisenbahnen und Dampfboote enthält. Das Projekt der Generaldirektion der Bundesbahnen, ein offizielles Eisenbahnkursbuch herauszugeben, hat nun dem Gedanken gerufen, die Frage zu prüfen, ob sich nicht das offizielle Postkursbuch und das projektierte offizielle Eisenbahnkursbuch in ein Kursbuch verschmelzen lassen würden, das im Jahr alsdann mehr als nur 2 Mal erscheinen könnte und müßte. Über diese Frage ist im Berichtsjahr zwischen der Postverwaltung und der Generaldirektion der Bundesbahnen verhandelt worden, ohne daß indessen schon eine Abmachung hätte getroffen werden können.

6. Die Öffnung der Alpenpässe für den Wagenverkehr konnte stattfinden:

Ofen . . . . .	am 21. April,
Maloja . . . . .	„ 24. „
Flüela . . . . .	„ 11. Mai,
Simplon . . . . .	„ 18. „
Bernina . . . . .	„ 19. „
Julier . . . . .	„ 20. „
Splügen . . . . .	„ 25. „
Bernhardin . . . . .	„ 28. „
Klausen . . . . .	„ 1. Juni,
Oberalp . . . . .	„ 3. „
Furka . . . . .	„ 9. „
Lukmanier . . . . .	„ 10. „
Grimsel . . . . .	„ 12. „
Umbrail . . . . .	„ 16. „

Der Albulapaß wird, weil Postwagen seit Eröffnung der Eisenbahnlinie nach dem Engadin auf ihm nicht mehr verkehren, nicht mehr aufgeführt.

7. Auf den Beginn der Sommerfahrplanperiode, 1. Mai 1904, wurden in 23 Zügen Bahnposten neu eingestellt und 28 weitere Züge wurden dadurch für den Postverkehr nutzbar gemacht, daß Briefsäcke durch Vermittlung des Eisenbahnpersonals befördert werden. Auf den gleichen Zeitpunkt sind auf dem Vierwaldstättersee in 6 Kursen Schiffspostbureaux neu errichtet worden.

Alle diese Verbesserungen sind, soweit sie nicht auf der Kursierung von Saisonzügen beruhen, auch in der Winterfahrplanperiode beibehalten worden.

Der auf 1. Oktober 1904 neu eingeführte Zug 128, Chiasso-Basel, ist gleich von Anfang an postalisch ausgenützt worden durch Einstellung einer Bahnpost in denselben. Es hat dies ermöglicht, allen im Anschluß an Zug 128 aus Italien eintreffenden Korrespondenzen etc. nach der Schweiz und im Transit durch die Schweiz unaufgehaltene Weiterbeförderung zu sichern.

8. In weiterer Berücksichtigung des aus Handelskreisen geäußerten Wunsches, daß die Korrespondenzen aus der Schweiz nach überseeischen Ländern möglichst direkt, in geschlossenen Beuteln, und nicht im offenen Transit über ein drittes Land an Bestimmung geleitet werden möchten, sind im Berichtsjahr auf 1. April direkte Kartenschlüsse von St. Gallen nach New York auf jeden Postabgang nach den Vereinigten Staaten eingeführt worden. Ferner wurden direkte Briefkartenschlüsse eingeführt aus der Schweiz nach französisch Indo-China, sowie über Frankreich nach Brasilien, Argentinien und Uruguay. Nach Argentinien bestand bis jetzt direkte Abfertigung via Italien-Genua.

9. Von dem Bestreben geleitet, auch von Seite der Postverwaltung alles was möglich ist beizutragen, um **Zugsverspätungen** zu vermindern, ist die Frage der Beschleunigung des Postumlades bei Eisenbahnzügen und in Bahnhöfen im Berichtsjahr einer besonders eingehenden Prüfung unterzogen worden. Die Verwaltung hat hierauf Veranlassung genommen, eine Reihe von Maßnahmen zu treffen, die, wenn auch in der Einzelwirkung nicht von einschneidender Bedeutung, in ihrer Zusammenwirkung den Umlad der Postsendungen bei den Bahnzügen im Sinne der raschen Abwicklung wesentlich beeinflussen. Die Verwaltung hat denn auch in dieser Hinsicht tatsächlich eine Besserung zu konstatieren vermocht.

10. Im Berichtsjahre sind 8 neue Bahnpostwagen für Normalspur gebaut worden. Dieselben wurden mit Oberlicht versehen und mit elektrischer Beleuchtung — System Kull — ausgestattet.

Für Schmalspur, speziell zur Verwendung auf der Brüniglinie, sind 4 neue Bahnpostwagen erstellt worden. Diese Wagen haben elektrische Beleuchtung durch Batterie erhalten.

Alle diese neuen Bahnpostwagen, sowohl diejenigen für Normalspur als die für Schmalspur, besitzen drei Achsen.

An Fuhrwerken sind erstellt worden: 121 Wagen und 37 Schlitten. Von den Wagen sind 12 zweiplätzig, 51 vierplätzig, 27 sechsplätzig, 3 achtplätzig und 28 Fourgons (ohne den Automobilfourgon). Von den Schlitten sind 23 vierplätzig, 4 sechsplätzig, 7 Fourgonschlitten und 3 Gepäckschlitten.

Außerdem sind für die Feldpost einige neue Wagen erstellt worden, so daß nunmehr alle Divisionsfeldpostbureaux mit je einem neuen Fourgon ausgerüstet sind und mit dem Bureauwagen über 2 praktische, für den Feldpostdienst besonders eingerichtete Fuhrwerke verfügen.

Ausrangiert sind worden: 95 Wagen und 45 Schlitten. Bahnpostwagen sind im Jahr 1904 nicht ausrangiert worden.

Die Bahnpostwagen haben im Jahr 1904 gegenüber 1903 täglich 3013 effektive Kilometer mehr zurückgelegt.

## XI. Verschiedenes.

1. Im Laufe des Berichtsjahres ist verfügt worden, daß die mit der Photographie und der zweimaligen Unterschrift des Eigentümers versehenen Mitgliederkarten des Schweizer-Touring-Club im

Postverkehr als Mittel zum Nachweis der Identität anzuerkennen seien, sofern die Echtheit der Unterschriften durch eine öffentliche Behörde oder Amtsstelle beglaubigt worden sei.

Bisher galten die Ausweiskarten für Handelsreisende nicht als Schriften, auf deren Vorweisung hin der Inhaber die für ihn bestimmten Postsendungen erlangen konnte. Nachdem aber das eidgenössische Handelsdepartement sich bereit erklärt hat, diese Ausweiskarten künftig so erstellen zu lassen, daß in denselben eine Personalbeschreibung des Inhabers, die Unterschrift des Trägers und eine Erklärung der ausfertigenden Amtsstelle über die Identität der Person, auf deren Namen die Karte lautet, Aufnahme finden kann, hat die Postverwaltung verfügt, daß die entsprechend ausgefüllten Karten als gültige Ausweispapiere für die Entgegennahme von Postsendungen anzuerkennen seien. Als gültiger Postausweis sind gleichzeitig auch die in Deutschland ausgestellten Gewerbeausweiskarten bezeichnet worden.

2. Im Berichtsjahre ist die schon seit Jahren bestehende sogenannte summarische Kartierung der frankierten Pakete ohne Wertangabe und ohne Nachnahme bis zum Gewichte von 5 kg. im Inlandsverkehr versuchsweise auf die gleichartigen Sendungen mit mehr als 5 kg. Gewicht, sowie auf alle Sendungen ohne Wertangabe nach dem Ausland ausgedehnt worden. Infolge der günstigen Erfahrungen, die mit dieser Neuerung gemacht worden sind, wurde im Laufe des Monats Dezember 1904 deren endgültige Beibehaltung verfügt.

Mit dieser Ausdehnung der summarischen Behandlung der Pakete bei der Beförderung auf die überwiegende Mehrzahl dieser Postsendungen ist eine große Vereinfachung erzielt worden, die längst angestrebt wurde, bisher aber nicht durchführbar war wegen der Erhebungen zur Ermittlung der den Eisenbahngesellschaften für den Transport der nicht regalpflichtigen Sendungen (d. h. derjenigen über 5 kg. Gewicht) zu bezahlenden Entschädigung. Nachdem hierüber im Berichtsjahre neue Abkommen getroffen werden konnten (s. Abschnitt IV a, Ziffer 1 und 2 hiervor), stand der Verwirklichung des Projekts nichts mehr entgegen.

3. Im Jahre 1902 ist im Sinne eines Versuchs für die großen Briefexpeditionen und die hauptsächlich mit dem Briefpostdienst betrauten Bahnposten die sogenannte summarische Kartierung der rekommandierten Briefpostsendungen eingeführt worden. Es wird diesfalls auf die Ausführungen ad Ziffer 9 von Abschnitt X des Geschäftsberichtes der Postverwaltung pro 1902 verwiesen. Zu Anfang des Berichtsjahres ist diese Frage endgültig dahin entschieden worden, daß die Versuche mit der summarischen

Kartierung nicht weiterzuführen seien, daß dagegen vom 1. Februar 1904 an für die rekommandierten Briefpostgegenstände allgemein die abgekürzte Kartierungsweise zur Anwendung zu kommen habe. Seither werden in den Fakturen und Briefkarten die genannten Sendungen nur noch durch Vormerkung der Aufgabennummern, also unter Weglassung des Aufgabe- und des Bestimmungsortes, eingeschrieben, was eine bedeutende Vereinfachung ohne Preisgabe der Kontrolle, die bei der summarischen Kartierung nicht mehr möglich war, bedeutet.

4. Im Berichtsjahre sind Meinungsverschiedenheiten darüber entstanden, ob die Behörden und Dienststellen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften berechtigt seien, verschlossene Korrespondenzen an Privatpersonen am Orte ihrer Residenz durch eigene Organe, mit Umgehung der Post, vertragen zu lassen. Die betreffende Eisenbahngesellschaft glaubte berechtigt zu sein, briefliche Mitteilungen betreffend angekommene Güter in dieser Weise bestellen lassen zu dürfen, wobei sie sich auf eine Bestimmung des Postregalgesetzes stützte, wonach das Recht des Alleintransports der Post sich nicht auf solche Korrespondenzen erstreckt, bei denen das Versenden und Vertragen durch den Eigentümer selbst oder durch eine von ihm hierzu besonders bestellte Person stattfindet. Die Postverwaltung dagegen vertrat die Auffassung, daß auf die Korrespondenzen der Transportanstalten nicht die erwähnte, sondern diejenige Bestimmung des Postregalgesetzes Anwendung zu finden habe, worin gesagt ist, daß die dienstlichen Sendungen im Verkehr zwischen Verwaltungen verschiedener Bahn- und Dampfbootunternehmungen und zwischen diesen und ihren Angestellten, sowie zwischen den Dienststellen unter sich und ihren Behörden ohne das Mittel der Post befördert werden dürfen, daß aber alle andern Sendungen, namentlich alle Korrespondenzen an (staatliche) Behörden und an Privatpersonen dem Postregal unterstellt seien. Nachdem das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement diese letztere Auffassung als die richtige erklärt hatte, nahm die Postverwaltung Veranlassung, ihre Organe mit entsprechenden Weisungen zu versehen.

5. Anlässlich der im Berichtsjahre vorläufig für die Städte Zürich und St. Gallen verfügten Zentralisation des Expressbestelldienstes ist bestimmt worden, daß in der Zeit von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens Expresssendungen nur dann bestellt werden sollen, wenn der Absender auf der Adresse die Bestellung zur Nachtzeit durch einen besondern Vermerk ausdrücklich verlangt hat oder wenn ein Auftrag des Adressaten vorliegt,

daß ihm Expresssendungen zu jeder Nachtzeit ins Haus gebracht werden sollen. Eine Ausnahme kann gemacht, d. h. eine Bestellung auch nach 10 Uhr nachts angeordnet werden für in Gasthöfe adressierte Sendungen, wo dies als angezeigt erachtet wird.

Beiläufig sei noch bemerkt, daß seitens der Postverwaltung auf die Quittung des Adressaten einer Expresssendung auf dem besondern Bestellschein verzichtet worden ist.

6. Es hat sich als wünschbar erwiesen, für aufgefundene, adreßlose Briefpostgegenstände, wie z. B. Bücher, Kreuzbandsendungen, Warenmuster, Clichés, Photographien etc. eine Zentralstelle zu bezeichnen, im gleichen Sinne, wie für Paket-sendungen eine solche Ausgleichstelle seit Jahren besteht. Als solche Zentralstelle ist im Laufe des Berichtsjahres die Brief-expedition Bern bezeichnet worden, der seither die herrenlosen Briefpostgegenstände der genannten Art zuzusenden und an welche die Nachfragen nach dem Verbleib vermißter Sendungen zu richten sind. Diese Einrichtung ermöglicht eine rasche Zustellung der als vermißt gemeldeten Sendungen an die Adressaten und trägt dazu bei, die Zahl der Fälle, in denen Sendungen wegen Fehlens der Adresse als unanbringlich bezeichnet und zu den Rebutts gelegt werden müssen, erheblich zu vermindern.

7. Um das Ausleihen der Bücher durch die schweizerische Landesbibliothek und die Bundesbibliothek an das auswärts wohnende Publikum zu erleichtern und für das letztere weniger kostspielig zu gestalten hat der Bundesrat im Laufe des Berichtsjahres beschlossen, es seien die Bestimmungen von Art. 34 der Transportordnung für die schweizerischen Posten (A. S. n. F. XIV, 555) ausnahmsweise auf den Verkehr der genannten Bibliotheken mit dem Bücher beziehenden Publikum im Inland anzuwenden. Diesem Beschlusse gemäß werden seither die Büchersendungen der beiden eidgenössischen Bibliotheken an Private als abonnierte Drucksachen behandelt und unterliegen der für derartige Postsendungen festgesetzten ermäßigten Taxe (15 Cts. für den Hin- und Herweg bis zum Gewichte von 2 Kilogramm).

8. Bezüglich des Feldpostdienstes ist im Berichtsjahre für die Herbstmanöver zum erstenmal die Einrichtung getroffen worden, daß die Feldpostordnanzen allgemein auch die eingeschriebenen Postsendungen auf den Poststellen behändigen und sie an die Truppen direkt bestellen konnten, während früher solche Sendungen von den Adressaten persönlich auf der Post abgeholt werden mußten.

Ebenfalls zum erstenmal wurden im Berichtsjahre für die Stellungsmanöver am Linthkanal, die Gebirgsmanöver am Lukmanier und die Manöver einer kombinierten Infanteriebrigade in der Gegend von Rothkreuz Hilfsfeldposten eingerichtet.

Beide Neuerungen haben sich gut bewährt und die postalische Bedienung der Truppen in günstiger Weise beeinflußt.

9. Im Berichtsjahre hat die Postverwaltung, einem vielfach geäußerten Wunsche Rechnung tragend, die Ausgabe von Frankomarkenheftchen beschlossen. Es handelt sich dabei um die Vereinigung von 24 Marken der nämlichen Taxsorte in Abschnitten von je 6 Stück zu einem mit dünnen Zwischenblättchen und einem genügend starken Umschlag aus Karton versehenen Heftchen. Die Erstellung derartiger Heftchen, die bequem in den Kleideraschen untergebracht werden können, ist vorerst auf die gebräuchlichsten Markensorten zu 5 und 10 Cts. beschränkt worden. Die Abgabe erfolgt an sämtliche Postbureaux I. und II. Klasse, ferner an alle Poststellen mit Fremdenverkehr und an solche Bureaux III. Klasse, bei welchen hierfür Nachfrage besteht. Die Heftchen werden zum Nennwert der Marken, ohne Preiszuschlag für die Herstellung der erstern, abgegeben.

Die Neuerung hat im Publikum allgemein gute Aufnahme gefunden.

10. Den Postbureaux III. Klasse mit vereinigttem Post- und Telegraphendienst sind bisher für die Beheizung und Beleuchtung der Dienstlokale Entschädigungen ausgerichtet worden sowohl von der Postverwaltung als auch von der Telegraphenverwaltung. Diese Doppelspurigkeit ist im Berichtsjahre beseitigt worden. Die Postverwaltung bezahlt nun den in Frage kommenden Bureaux (etwas mehr als 600) die volle Entschädigung für die genannten Bureaubedürfnisse, wogegen die Telegraphenverwaltung die diesen Bureaux vergüteten Beiträge in einer Summe an die Postkasse abführt.

11. Im Berichtsjahre ist der die Tarife umfassende Teil der Postanweisungsinstruktion für das Ausland neu herausgegeben worden.

12. Identitätsbücher wurden im Jahre 1904 474 Stück verkauft gegenüber 206 im Vorjahre.

13. Auf Ende 1904 bestanden 387 Privatverkaufsstellen für Postwertzeichen. Der Bestand hat sich gegenüber dem Vorjahre um 25 Stellen vermehrt. Die Privatwert-

zeichenverkäufer bezogen an Provisionen Fr. 10,197. 26 (1903 Fr. 9966. 18).

14. Die Zahl der Schloßfächer ist seit Ende 1903 von 9277 auf 9923 Stück gestiegen, hat somit eine Vermehrung von 646 Stück erfahren. Die Zahl der kleinen Fächer (Dimensionen 12/12 cm.) hat um 232, diejenige der mittlern (Dimensionen 15/12 cm.) um 367, und diejenige der großen (Dimensionen 15/25 cm.) um 47 Stück zugenommen.

15. In den Briefkasten, also unter den gewöhnlichen uneingeschriebenen Korrespondenzen, sind im Berichtsjahre durch das mit der Leerung betraute Personal 1060 Wertgegenstände (Plis, Groups etc.) im Gesamtbetrage von Fr. 24,135. 85 aufgefunden und zur richtigen Behandlung (Einschreibung) abgeliefert worden.

### III. Telegraphenverwaltung.

#### 1. Allgemeine Bemerkungen.

Im Vergleich zum vorjährigen, sowie zu dem im Budget für 1904 vorgesehenen Ergebnis und in Anbetracht der erheblichen Wertvermehrung des unverzinslichen Inventars, d. h. der Linien in Betrieb (1904 = Fr. 1,311,853. 80), die — im Gegensatz zu derjenigen des verzinslichen Inventars (Mobiliar, Linienbauvorratsmaterial und Apparate, mit einer Vermehrung pro 1904 von nur Fr. 62,322. 47) — in der Betriebsrechnung keine Berücksichtigung findet, darf das im Berichtsjahre erzielte finanzielle Resultat als ein befriedigendes bezeichnet werden. Es ergeben sich an

	1904	1903
Einnahmen . . .	Fr. 10,022,389. 85	Fr. 9,705,689. 13
Ausgaben . . .	„ 10,705,536. 12	„ 10,886,081. 74
Passivsaldo . . .	Fr. 683,146. 27	Fr. 1,180,392. 61

Das Rechnungsergebnis pro 1904 ist somit um Fr. 497,246. 34 günstiger als dasjenige des Vorjahres.

Im Ursprungsbudget war ein Defizit vorgesehen von

Fr. 1,637,264. —

Dazu die bewilligten Nachtragskredite von zusammen . . . . . „ 62,500. —

Total Passivsaldo nach Voranschlag . . . . . Fr. 1,699,764. —

Die Rechnung aber ergab ein Defizit von nur „ 683,146. 27

so daß das wirkliche Defizit um . . . . . Fr. 1,016,617. 73

geringer ist, als das im Voranschlag (inbegriffen die Nachtragskredite) angenommene und um . . . . . Fr. 954,117. 73

kleiner als das ursprünglich budgetierte.

Pro Ende 1904 betrug der Schätzungswert

a. des verzinslichen Inventars . . . . . Fr. 10,674,850. 71

b. des unverzinslichen Inventars . . . . . „ 19,305,478. —

Total Schätzungswert des gesamten Inventars der Telegraphenverwaltung somit Fr. 29,980,328. 71

Auf Rechnung des Baukontos wurden im Jahre 1904 für Neuanlagen Fr. 2,113,347. 45 verausgabt (budgetiert Fr. 2,698,445), die Amortisationsquote (15 %) aber betrug Fr. 2,476,057. 70, so daß der Baukonto auch pro 1904 wieder eine Reduktion erfahren hat, und zwar um Fr. 362,710. 25 (1903 = Fr. 408,827. 58). Der Gegenwert des Baukontos liegt im Inventarwert der Linien, der die gesamte Baukontoschuld (Fr. 16,144,340. 93) um Fr. 3,161,137.07 übersteigt.

Was die Verkehrsziffern betrifft, so weisen beide Betriebe, Telegraph und Telephon, durchwegs eine erfreuliche Zunahme auf.

Die Zahl der internen Telegramme beträgt 1,508,574, ist mithin um 15,803 (1,058 %) größer als die vorjährige und übersteigt die budgetierte um 5274 (0,35 %).

Der internationale Verkehr weist mit 1,976,761 Telegrammen eine Vermehrung auf von 99,134 (5,279 %) gegenüber dem Vorjahre und von 76,761 (4,04 %) gegenüber den im Budget veranschlagten.

Der Transitverkehr, mit 760,509 Telegrammen, ergab 35,684 (4,923 %) mehr als im Vorjahre und übersteigt die im Voranschlag angenommene Ziffer um 10,509 (1,40 %).

Der Gesamttelegraphenverkehr stellt sich um 150,621 oder 3,677 % besser als der vorjährige, welcher eine Vermehrung von nur 84,280 (2,101 %) aufwies.

Den günstigeren Verkehrsverhältnissen entspricht denn auch der Gesamtertrag der Telegramme, welcher die Summe von Fr. 3,015,673. 64 erreichte, mithin denjenigen des Vorjahres um Fr. 81,262. 71 und den für 1904 budgetierten um Fr. 98,673. 64 überschritt.

Auch der telephonische Gesprächsverkehr hat unsere Erwartungen weit übertroffen. Statt der vorgesehenen 25,511,000 taxpflichtigen Lokalgespräche und 5,694,900 interurbanen Gesprächen (inbegriffen die internationalen) ergaben sich 27,247,153 taxpflichtige Lokalgespräche und 5,985,198 interurbane Gespräche (194,434 ausgehende und eingehende internationale inbegriffen).

Angesichts der von Jahr zu Jahr erheblich zunehmenden Zahl der Gespräche mit dem Auslande liegt es in der steten Sorge der in- und ausländischen Verwaltungen, die internationalen telephonischen Verkehrsbeziehungen, namentlich zwischen den größeren Verkehrszentren, so viel wie möglich auszugestalten und zu verbessern.

Der Gesamtertrag der lokalen und interurbanen Gespräche (inbegriffen die internationalen) stellt sich mit Fr. 3,539,987. 41 um Fr. 257,578. 59 höher als im Vorjahre und um Fr. 214,187. 41 besser als der budgetierte.

Die Zahl der Telephonabonnemente belief sich am Ende des Berichtsjahres auf 47,314, während im Voranschlag nur 46,300 angenommen wurden. Die Vermehrung gegenüber dem Bestande des Vorjahres (44,619) beträgt 2695 (1903 = 2343).

Entsprechend dem stärkeren Zuwachs (1014) und dem Mehrertrag per Abonnement (77 Cts.) hat der Gesamtertrag der Abonnementsgebühren im Jahre 1904 den Budgetposten um Fr. 98,245. 79 überschritten. Ebenso stellt sich derselbe um Fr. 160,165. 35 höher als im Vorjahre.

Die Betriebseinnahmen sind im ganzen um Fr. 411,106. 84 höher, die übrigen Einnahmen (Gemeindebeiträge, Inventarvermehrung und Verschiedenes) dagegen infolge des Ausfalles in Rubrik „Inventarvermehrung“ (Fr. 437,677. 53) um Fr. 289,116. 99 niedriger als der Voranschlag, so daß nur noch eine Mehreinnahme gegenüber dem Budget verbleibt von Fr. 121,989. 85. Andererseits blieben die Gesamtausgaben um Fr. 894,627. 88 unter der budgetierten Ausgabensumme (inklusive Fr. 62,500 Nachtragskredite), so daß die Betriebsrechnung, wie eingangs bereits erwähnt, um Fr. 1,016,617. 73 günstiger schließt als nach dem Budget, inbegriffen die Nachtragskredite, vorgesehen wurde und um Fr. 954,117. 73 besser, als das Ursprungsbudget erwarten ließ.

In seiner Sitzung vom 11. März 1904 beschloß der Bundesrat:

1. daß die fakultativen Bestimmungen des internationalen Telegraphenreglements von London (mit 1. Juli 1904 in Kraft getreten) betreffend die dringenden Telegramme und die Preßtelegramme für die Schweiz keine Anwendung zu finden haben und nur im Transit zugelassen werden dürfen;

2. daß die in Art. X dieses Reglementes enthaltenen eventuellen Angaben und konventionellen Zeichen für „offene Zustellung (RO)“ und „zu eigenen Händen zu bestellen (MP)“ auch in die Vorschriften für den internen Dienst aufzunehmen seien;

3. Revision beziehungsweise Ergänzung des Artikels 11 der Verordnung über Benutzung der elektrischen Telegraphen in der Schweiz, vom 30. Juli 1886 (A. S. n. F., Bd. IX, S. 231), in dem Sinne, daß ab 1. Juli 1904 für jede vereinbarte (abgekürzte) Adresse eine Registrierungsgebühr von Fr. 20 per Jahr und für kürzere Dauer von Fr. 2 per Monat oder dessen Bruchteil zu erheben ist;

4. Aufnahme eines Zusatzes zu Art. 43 der Verordnung (Telegrammzustellung an Adressaten, die über 1 km. vom Ankunfts-telegraphenbureau entfernt wohnen), wonach in denjenigen Fällen, in welchen ein dem Telegraphenbureau schriftlich bekannt gegebenes Abkommen zwischen dem Adressaten und einem Telephonabonnenten betreffend telephonische Abnahme und Bestellung der Telegramme durch den Abonnenten besteht, das Telegramm dem letzteren zutelephontiert und erst nachher der Post übergeben wird. Eine Verantwortlichkeit für die richtige Bestellung übernimmt jedoch die Verwaltung in diesem Falle nicht. Für die gesetzliche Telephontaxe von 10 Cts. wird der Abonnent belastet (A. S., Bd. XX., S. 33).

Der unter Ziffer 3 hiervoor angeführte Bundesratsbeschluß betreffend die telegraphischen Kurzadressen rief in der Folge einer lebhaften Opposition seitens interessierter Kreise, und zwar sowohl in bezug auf die Höhe der Gebühr als auch wegen des für das Inkrafttreten festgesetzten Termines, und dieser Umstand gab dann Anlaß zu dem gemeinsamen Postulate Nr. 4 der eidgenössischen Räte vom 22. Dezember 1904, bezüglich dessen Wortlaut wir auf Bundesbl. 1905, Bd. I, Seite 44, verweisen. Dieses Postulat wurde vom Bundesrate schon in der Sitzung vom 27. gleichen Monats erledigt, indem er, gemäß Antrag seines Post- und Eisenbahndepartements und in Abänderung des Beschlusses vom 11. März, dem mehrerwähnten Art. 11 der Telegraphenverordnung eine Fassung gab, welche den in fraglichem Postulate geäußerten Wünschen der eidgenössischen Räte in allen Teilen entspricht (vide A. S., Bd. XX,

Seite 217). Außer Griechenland beziehen nunmehr sämtliche europäischen und außereuropäischen, dem internationalen Telegraphenvertrag beigetretenen Staaten eine Kurzadrefßgebühr, und es bewegen sich diese Gebühren zwischen Fr. 10 (Schweiz und Dänemark) und Fr. 100 per Jahr.

Mit Bundesratsbeschluß vom 5. April 1904 wurde der Art. 80, Absatz 1, der Telephonverordnung vom 24. September 1895, betreffend die von Gemeinden zu garantierende Minimaleinnahme aus den Gesprächstaxen einer auf ihr Verlangen zu erstellenden interurbanen Telephonverbindung, in dem Sinne abgeändert, daß als Betrag der Garantie nunmehr eine runde Summe angenommen wird, wie sie sich aus der mutmaßlichen Linienlänge und ohne Rücksicht auf die Drähtezahl im Verhältnis von Fr. 50 per Kilometer, oder Bruchteil eines solchen, ergibt. Die beim Bau oder bei späteren Tracéänderungen eintretenden Längendifferenzen fallen außer Betracht. Diese neue Fassung berührt die vor Inkrafttreten dieses Beschlusses (1. April 1904) bereits bestandenen Garantieverträge nicht (A. S., Bd. XX, S. 51).

Während Veruntreuungen in der Telegraphenverwaltung bis jetzt nur wenig, und in größerem Betrage überhaupt noch nie vorgekommen sind, ist dagegen pro 1904 leider eine solche zu verzeichnen, aus welcher dem Bunde ein erheblicher Verlust erwachsen ist. Es betrifft dies die Unterschlagung Weißmüller. Alfred Weißmüller, seit 1896 Chef des Telephonnetzes I. Klasse La Chaux-de-Fonds, wurde am 5. Januar 1904 flüchtig. Die unterschlagene Summe betrug Fr. 43,362. 91, welche sich in der Hauptsache zusammensetzte aus den Abonnementsgebühren pro I. Semester 1904 (Fr. 35,223. 75), deren Auszahlung er am 5. Januar, kurz nach Aufgabe der Nachnahmekarten, zu bewirken verstand, ferner aus den Gesprächstaxen (Fr. 6313. 25), die er tags zuvor von der Post erhoben hatte und dem ordentlichen Kassavorschuß (Fr. 1300). Obwohl die Anzeige bei den Polizeibehörden noch am Tage der Flucht des ungetreuen Beamten erfolgte, gelang es dennoch erst am 29. Januar 1904, in Colmar, seiner habhaft zu werden.

Von der unterschlagenen Summe (Fr. 43,362. 91) konnten wieder eingebracht werden und sind der Kreispostkasse in Bern durch das Untersuchungsrichteramt in Chaux-de-Fonds ausgeliefert worden Fr. 17,792. 50 (Fr. 17,800, abzüglich Fr. 7. 50 Kursverlust auf einer italienischen 500er Note). Dazu der volle Bürgschaftsbetrag von Fr. 6000, demnach im ganzen Fr. 23,792. 50, so daß der effektive Verlust der Telegraphenverwaltung sich noch auf Fr. 19,570. 41 beläuft.

## 2. Telegraphenlinien.

Die Linienarbeiten des Jahres 1904 fassen sich wie folgt zusammen :

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
<i>a. Neu erstellte Linien :</i>		
An Eisenbahnen . . . . .	—	—
An Straßen . . . . .	10,2	28,9
Total	10,2	28,9
<i>b. Neue Drähte an bestehenden Linien :</i>		
An Eisenbahnen . . . . .	—	38,5
An Straßen . . . . .	—	15,4
Total	—	53,9
<i>c. Verlegte Linien :</i>		
An Eisenbahnen . . . . .	31,0	330,2
An Straßen . . . . .	98,3	427,6
Total	129,3	757,8
<i>d. Ausgewechselte Drähte :</i>		
An Eisenbahnen . . . . .	—	403,7
An Straßen . . . . .	—	49,6
Total	—	453,3
<i>e. Abgebrochene Linien :</i>		
An Eisenbahnen . . . . .	5,5	27,1
An Straßen . . . . .	11,6	48,9
Total	17,1	76,0
<i>f. Abgebrochene Drähte :</i>		
An Eisenbahnen . . . . .	—	—
An Straßen . . . . .	—	6,3
Total	—	6,3
Außerdem ist der Bestand der Linien vermindert worden durch Übertragung von Telegraphenlinien auf den Telephonlinienetat :		
An Eisenbahnen . . . . .	3,2	—
An Straßen . . . . .	49,4	—
Total	52,6	—

Infolge dieser Änderungen stellt sich die Länge der Staatstelegraphenlinien, nach der Drähtezahlg geordnet, auf 31. Dezember 1904 wie folgt:

Kreise.	Länge in Kilometern der Linien mit						Total Kilometer.
	1 Draht.	2 Drähten.	3 Drähten.	4 Drähten.	5 Drähten.	6 Drähten und mehr.	
I. Lausanne . . . . .	508,5	398,1	83,1	49,7	61,1	195,9	1296,4
II. Bern . . . . .	525,6	304,9	79,9	80,5	90,8	236,2	1317,9
III. Olten . . . . .	237,5	127,5	127,8	84,2	76,9	252,1	906,0
IV. Zürich . . . . .	166,9	136,3	30,1	44,8	44,2	174,6	596,9
V. St. Gallen . . . . .	314,1	181,2	90,8	85,6	96,9	191,5	960,1
VI. Chur . . . . .	211,3	177,2	111,0	74,1	55,9	51,8	681,3
VII. Bellinzona . . . . .	188,9	94,6	2,5	11,9	46,5	66,8	411,2
Bestand auf Ende 1904	2152,8	1419,8	525,3	430,8	472,3	1168,9	6169,8
"  "  "  1903	2184,6	1463,0	509,5	432,6	486,6	1188,0	6264,3
Vermehrung . . . . .	—	—	15,7	—	—	—	15,7
Verminderung . . . . .	31,8	43,2	—	1,8	14,3	19,1	110,2
							<b>Total Verminderung</b> 94,5

Die Gesamtlänge der an Telephonlinien geführten Telegraphendrähte beträgt 2652,1 km.

Auf Eisenbahnen und Straßen verteilt, ergeben sich folgende kilometrische Längen der Staatstelegraphenlinien und -drähte:

Kreise.	Länge der Linien.			Länge der Drähte.		
	An Eisenbahnen.	An Straßen.	Total.	An Eisenbahnen.	An Straßen.	Total.
I. Lausanne . . . . .	456,1	840,8	1296,4	2,364,5	1732,7	4,097,2
II. Bern . . . . .	670,5	647,4	1317,9	3,075,5	1316,9	4,392,4
III. Olten . . . . .	632,7	273,8	906,0	3,532,2	917,1	4,449,3
IV. Zürich . . . . .	477,9	119,0	596,9	2,159,9	958,8	3,118,2
V. St. Gallen . . . . .	534,6	425,5	960,1	2,720,6	688,7	3,409,8
VI. Chur . . . . .	58,8	623,0	681,8	239,9	1654,8	1,894,7
VII. Bellinzona . . . . .	135,1	276,1	411,2	777,0	432,6	1,209,6
Bestand auf Ende 1904 . .	2965,2	3204,6	6169,8	14,869,6	7701,1	22,570,7
"  "  "  1903 . .	3005,6	3258,7	6264,8	14,878,8	7671,8	22,549,6
Vermehrung . .	—	—	—	—	29,8	21,1
Verminderung .	40,4	54,1	94,5	8,7	—	—

Aus der nebenstehenden Tabelle ist der Bestand am 31. Dezember 1904 der unterirdischen Telegraphenlinien und der bezüglichlichen Adern ersichtlich. Einige Telegraphenkabel, die Ende 1904 in Bern, Burgdorf und Chur ausgelegt, aber, weil die betreffenden Anlagen nicht vollständig fertiggestellt, noch nicht dem Betrieb übergeben waren, sind in dieser Tabelle nicht berücksichtigt.

Neue Telegraphenkabel wurden im Berichtsjahr an 11 verschiedenen Orten ausgelegt.

Die 2 neuen Telegraphenleitungen

Nr. 58 Chiasso-Mailand und

„ 213 Lausanne-Lausanne Bahnhof

sind im Jahr 1904 eröffnet worden.

Verlängert wurden die Telegraphenleitungen

Nr. 437 Entlebuch-Schimberg Bad von Entlebuch bis Luzern und

„ 593 Chur-St. Moritz Dorf von St. Moritz Dorf bis St. Moritz Bad.

Die pro 1904 budgetierte Telegraphenleitung Basel-Mailand II ist bis jetzt nicht gebaut worden, weil inzwischen begonnene Versuche über die Einführung des Hughes-Gegensprechsystems auf Leitung I die Möglichkeit offen ließen, den gewünschten Zweck durch diese weniger kostspielige Lösung zu erreichen. Diese Versuche haben erst gegen Ende des Berichtsjahres ihren vorläufigen Abschluß gefunden.

Wie die vorstehenden Tabellen zeigen, ist auf Ende 1904 im Vergleich zum Vorjahr eine Verminderung von 94,5 km. im Bestande der Telegraphenlinien und eine Vermehrung von 21,1 km. im Bestande der Telegraphendrähte zu verzeichnen. Der Rückschlag im Bestande der Linien rührt her von der Übertragung gemischter Liniensektionen (Linien mit Telegraphen- und Telephondrähten) vom Telegraphen- auf den Telephonlinienetat und vom Abbruch von Linien infolge Verlegung der Leitungen an Telephonlinien oder Aufhebung von Telegraphenbureaux beziehungsweise Umwandlung solcher in Gemeindetelephonstationen.

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

### Bestand der Telegraphenkabel auf Ende 1904.

Kreise	Linienlänge <sup>1)</sup>	Adernlänge <sup>2)</sup>					
		Für das Telegraphennetz benutzte Adern	Für das Telephonnetz benutzte Adern	Vermietete Adern	Reserve- Adern	Defekte Adern	Total.
	km.	km.	km.	km.	km.	km.	km.
I. Lausanne . . . . .	4,1	179,0	—	3,9	231,7	7,8	422,4
II. Bern . . . . .	10,6	314,6	6,7	27,6	345,3	9,0 <sup>3)</sup>	703,2
III. Olten . . . . .	29,3	450,2	1,3	6,8	167,1	6,0	631,4
IV. Zürich . . . . .	17,7	468,6	—	35,4	186,3	—	690,3
V. St. Gallen . . . . .	35,1	161,4	62,7	4,2	186,7	—	415,0
VI. Chur . . . . .	10,7	37,9	0,3	6,3	150,1	—	194,6
VII. Bellinzona . . . . .	9,9	42,7	3,0	0,2	26,3	14,2 <sup>3)</sup>	86,4
Bestand auf Ende 1904	117,4	1654,4	74,0	84,4	1293,5	37,0	3143,3
"    "    "    1903	117,0	1587,1	49,1	79,5	1227,7	35,4	2978,8
Vermehrung	0,4	67,3	24,9	4,9	65,8	1,6	164,5

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

<sup>2)</sup> Die Doppeladern der Kabel mit Papierisolation sind zweimal gezählt.

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

	Länge in Kilometern	
	der Linien	der Drähte
Bestand auf Ende 1903 . . . . .	6264,3	22,549,6
Neubauten im Jahr 1904 . . . . .	10,2	82,8
<b>Total</b>	<b>6274,5</b>	<b>22,632,4</b>
Abbruch im Jahr 1904 . . . . .	17,1	82,3
Übertragung auf das Telephoninventar . . . . .	52,6	—
	<u>69,7</u>	<u>82,3</u>
Scheinbarer Bestand auf Ende 1904 . . . . .	6204,8	22,550,1
Wirklicher Bestand auf Ende 1904 . . . . .	6169,8	22,570,7

Die Differenzen von . . . . . — 35,0 + 20,6  
entsprechen den Längenänderungen, welche infolge der vorgenommenen Umbauten und Verlegungen eingetreten sind.

Von der Gesamtlänge der Telegraphendrähte: 22,570,7 km. sind unterirdisch geführt:

a. die laut vorstehender Tabelle für das Telegraphennetz benützten Adern der Telegraphenkabel . . . . .	1654,4 km.	
b. die für den Telegraphenbetrieb verwendeten Adern von Telephonkabeln . . . . .	435,9 "	
somit: Gesamtlänge der unterirdischen Telegraphendrähte . . . . .	<u>                    </u>	2,090,3 "
Gesamtlänge der oberirdischen Telegraphendrähte . . . . .		<u>20,480,4 km.</u>

Die den Eisenbahnverwaltungen angehörenden Telegraphenrespektive Telephonlinien und -drähte zeigen auf Ende 1904 den folgenden Bestand:

	Länge in Kilometern	
	der Linien	der Drähte
Selbständige Bahnlinien . . . . .	1434,2	4,363,9
Bahndrähte an den Linien der Telegraphenverwaltung . . . . .	—	10,364,6
Bestand auf Ende 1904 . . . . .	1434,2	14,728,5
Bestand auf Ende 1903 . . . . .	1484,9	14,016,4
Verminderung	50,7	
Vermehrung		712,1

Die größten Neubauten des Jahres 1904 sind die längs der Bahnstrecken St. Léger-Châtel St-Denis (Bahn Vevey-Châtel St. Denis), Vevey-Chexbres (Bahn Vevey-Chexbres), Scherzigen-Interlaken (Thunerseebahn), Saignelégier-Glovelier (Bahn Saignelégier-Glovelier), Aarau-Menziken (Gotthardbahn), Immensee-Goldau und Goldau-Erstfeld (Gotthardbahn), Wil-St. Gallen, St. Fiden-Rorschach und Emmishofen-Rorschach (Schweizerische Bundesbahnen) und Landquart-Chur (Rhätische Bahnen) erstellten bahndienstlichen Leitungen, welche zum Teil an selbständigen Linien, zum Teil an Linien der Telegraphenverwaltung geführt wurden.

Die konzedierte Privatlinien und -drähte (Telegraph, Telefon, Läuteeinrichtungen, elektrische Uhren, Wasserstandsanzeiger und dergleichen) hatten auf Ende 1904 folgenden Bestand:

	Länge in Kilometern	
	der Linien	der Drähte
Selbständige Privatlinien . . . . .	1401,9	2642,0
Privatdrähte an Staatslinien . . . . .	—	284,9
Bestand auf Ende 1904 . . . . .	1401,9	2926,9
„ „ „ 1903 . . . . .	1197,7	2372,8
Vermehrung	204,2	554,8

Die Gesamtlänge der in der Schweiz auf Ende 1904 bestehenden Linien und Drähte, mit Ausnahme derjenigen der Telephonnetze und ihrer Verbindungen untereinander, sowie der Starkstromanlagen, faßt sich folgendermaßen zusammen:

	Länge in Kilometern	
	der Linien	der Drähte
Telegraphenlinien der Verwaltung . .	6169,8	22,570,7
Telegraphenlinien der Bundes- und der Privatbahnen . . . . .	1434,2	14,728,5
Privatlinien . . . . .	1401,9	2,926,9
Bestand auf Ende 1904 . . . . .	9005,9	40,226,1
„ „ „ 1903 . . . . .	8946,9	38,938,8
Vermehrung	59,0	1,287,5

### 3. Telephonnetze und Telephonlinien.

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

	Zahl der	
	Telephonnetze	Abonnemente
Ende 1904 . . . . .	351	47,314
" 1903 . . . . .	340	44,619
Vermehrung im Jahr 1904	11	2,695
	Länge in Kilometern	
	der Linien	der Drähte
Bestand auf Ende 1904:		
a. der im Betrieb befindlichen ober- und unterirdischen Anlagen (Tabelle I) . . . . .	15,752,7	233,112,6
b. der Kabelanlagen, die am 31. Dezember 1904 ausgeführt waren, jedoch mangels endgültiger Fertigstellung noch nicht in Betrieb genommen werden konnten (Tabelle V) . . . . .	38,8	9,015,8
Gesamtbestand auf Ende 1904 . . . . .	15,791,5	242,127,9
" " " 1903 . . . . .	15,327,9	224,542,3
Vermehrung pro 1904	463,6	17,585,6

Die oberirdischen Linien und Drähte, welche Ende 1904, sei es wegen noch nicht vollständiger Fertigstellung, sei es wegen Außerbetriebsetzung aus irgend einem Grunde, nicht in Betrieb standen, sind nicht von großem Belang und werden deshalb hier nicht ziffermäßig erwähnt.

Die Bestände der Telephonabonnemente und Abonnentenstationen der einzelnen Netze und Umschaltstationen, sowie die Gesamtlängen der Telephonlinien und -drähte der einzelnen Netze (die dazugehörenden Umschaltstationen inbegriffen) sind aus der Tabelle I am Ende dieses Abschnittes ersichtlich. Die dort angegebenen Linien- und Drahtlängen repräsentieren nur die auf Ende 1904 in Betrieb befindlichen ober- und unterirdischen Anlagen, während diejenigen Kabelanlagen, welche an diesem Zeitpunkt ausgeführt, aber noch nicht vollends fertiggestellt waren, in einer besondern Tabelle (V) verzeichnet sind.

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

Im Laufe des Jahres 1904 sind eröffnet worden die neuen Telephonnetze:

Airolo	Les Diablerets
Ambri sopra	Mariastein
Andeer	Ponte Tresa
Bergün	Tesserete
Filisur	Zuoz

und die neuen Umschaltstationen:

Amsoldingen (Netz Thun)
Capolago (Netz Mendrisio)
Gunten (Netz Merligen).
Hof-Innertkirchen (Netz Meiringen)
Hundwil (Netz St. Gallen)
Les Bois (Netz La Chaux-de-Fonds)
Leukerbad (Netz Leuk-Stadt)
Messen (Netz Fraubrunnen)
Orges (Netz Yverdon)
Preda (Netz Bergün).

Die frühere Umschaltstation Koblenz ist in ein selbständiges Telephonnetz umgewandelt worden.

Im Bau begriffen oder in Vorbereitung dazu waren Ende 1904 die Netze:

Acquarossa	Maglio di Colla
Bassersdorf	Schänis
Dangio-Aquila	

und die Umschaltstation: Osogna (Netz Biasca).

Folgende interurbane Verbindungen wurden im Berichtsjahre dem Betrieb übergeben:

*a. Interne Verbindungen.*

Nr. der Leitung		Länge in Kilometern.
109	Montreux-Aigle (2. Verbindung) . . . . .	15,4
122	Le Sépey-Les Diablerets . . . . .	9,0
123	Martigny-Bex . . . . .	21,8
203	Fleurier-Les Verrières . . . . .	8,7
388	Sumiswald-Huttwil . . . . .	15,8
444	Basel-Mariastein . . . . .	16,4
515	Zurzach-Koblenz (früher Umschaltstationsverbindung). . . . .	5,6
	Übertrag	92,7

	Übertrag	92,7
612	Zürich-Solothurn . . . . .	101,0
674	Zürich-Uznach . . . . .	44,5
675	Zürich-St. Moritz, Engadin (unter Verwendung der bestehenden Leitungen Nr. 939 Chur-St. Mo- ritz II und Nr. 941 Chur-Ragaz II), Länge des neuen Teilstückes Zürich-Ragaz . . . . .	98,3
810	Flawil-Goßau, St. G. . . . .	5,4
828	St. Gallen-Luzern . . . . .	118,6
833	St. Gallen-Winterthur (2. Verbindung) . . . . .	71,2
901	Lugano-Bellinzona (2. Verbindung) . . . . .	30,9
902	Lugano-Tesserete . . . . .	8,3
903	Lugano-Ponte Tresa . . . . .	10,5
904	Chiasso-Mendrisio . . . . .	7,0
905	Faido-Ambri sopra . . . . .	9,8
934	Tiefencastel-Filisur . . . . .	8,9
935	Thusis-Andeer . . . . .	12,3
948	Tiefencastel-Bergün . . . . .	17,0
950	Chur-Flims (Verlängerung der frühern Leitung Reichenau-Flims), Länge des neuen Teilstückes Chur-Reichenau . . . . .	10,4
951	Chur-Ilanz (Verlängerung der frühern Leitung Reichenau-Ilanz), Länge des neuen Teilstückes Chur-Reichenau . . . . .	10,4
957	St. Moritz, Engadin-Zuoz . . . . .	16,3
960	Faido-Airolo . . . . .	18,5

*b. Internationale Verbindungen.*

1004	Coppet-Divonne (Teilstück auf Schweizergebiet) .	5,5
	Total	<u>697,5</u>

Alle diese Verbindungen sind doppeldrätig.

Zwei einfache interurbane Verbindungen sind im verflossenen Jahr verdoppelt worden.

Über die Zahl der interurbanen Verbindungen am 31. Dezember 1904 und die Vermehrung im Berichtsjahre gibt folgende Vergleichung Aufschluß:

	Bestand auf Ende 1904	1903	Vermehrung im Jahr 1904
Interne Verbindungen . . .	687	666	21
Internationale Verbindungen	33	32	1
Total	<u>720</u>	<u>698</u>	<u>22</u>

Von diesen 720 interurbanen Verbindungen sind nur noch 14 interne Leitungen einfachdrätig; alle übrigen Verbindungen sind doppeldrätig.

Die Gesamtlänge der interurbanen Verbindungen beträgt auf Jahresende 19,336,6 km., diejenige der entsprechenden Drähte (die Schleifen doppelt gerechnet) 38,509,9 km.; davon entfallen auf die internationalen Leitungen, d. h. deren Teilstücke auf Schweizergebiet, 439,9, beziehungsweise 879,8 km.

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt, wie sich die interurbanen Verbindungen auf die verschiedenen Netze verteilen. Auf Ende 1904 gab es:

119 Netze mit 1 interurbanen Verbindung		Verbindungen		
91	"	2	"	
46	"	3	"	"
22	"	4	"	"
20	"	5	"	"
13	"	6	"	"
5	"	7	"	"
4	"	8	"	"
3	"	9	"	"
4	"	10	"	"
1 Netz	"	11	"	"
3 Netze	"	12	"	"
6	"	13	"	"
2	"	14	"	"
1 Netz	"	18	"	" (Chaux-de-Fonds)
3 Netze	"	20	"	" (Aarau, Genf und Neuenburg)
1 Netz	"	22	"	" (Winterthur)
1	"	26	"	" (Biel)
1	"	34	"	" (Lausanne)
1	"	37	"	" (Luzern)
1	"	38	"	" (Basel)
1	"	43	"	" (St. Gallen)
1	"	52	"	" (Bern)
1	"	85	"	" (Zürich).

Infolge Vergrößerung oder Verlegung, zum Teil auch aus andern Gründen, mußten folgende Zentral- und Umschaltstationen teilweise oder ganz neu montiert werden:

*a. Zentralstationen.*

Aarau, Altdorf, Appenzell, Arth, Bäretswil, Bätterkinden, Bellinzona, Bremgarten (Aargau), Brienz, Brugg, Burgdorf, Chur, Colombier (Neuchâtel), Couvet, Davos, Dielsdorf, Dietikon, Düdingen, Estavayer, Faido, Gelterkinden, Genf, Glarus, Goßau

(Zürich), Hausen a. Albis, Interlaken, Kandersteg, Kloten, Koppigen, Küßnacht (Schwyz), Läuelfingen, Laufen (Jura), Lenk (Simmenthal), Le Locle, Le Sentier, Lugano, Männedorf, Martigny, Meggen, Neuenburg, Niederbipp, Payerne, Ragaz, Rehetobel, Rorschach, St. Immer, St. Moritz (Engadin), Solothurn, Stein (Aargau), Thalwil, Thun, Travers, Urnäsch, Weggis, Wetzikon (Zürich), Wohlen (Aargau), Zürich.

*b. Umschaltstationen.*

Aarwangen, Affoltern b. Zürich, Attalens, Baar, Ballaigues, Belfaux, Cerneux-Pequignot, Courtelary, Cressier, Gams, Granges-Lens, Grünenmatt, Hindelbank, Jegenstorf, Kaltbrunn, Kastanienbaum, Kirchlindach, Le Lieu, Le Pont, L'Isle, Marbach, Neuenegg, Neukirch-Egnach, Oberhofen, Oberlunkhofen, Papiermühle, Ramsen, Regensdorf, Reuchenette, Rossinière, Schangnau, Schwanden (Glarus), Schwellbrunn, Semsales, Sviriez, Weißbad, Wilchingen, Wohlen (Bern), Villaz St. Pierre.

Die Lokale für den Telegraphen- und den Telephondienst im neuen Postgebäude in Altdorf wurden am 27. Oktober 1904 bezogen.

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

	1904.	1903.
Imprägnierte Stangen . . . . .	23,300	22,000
Isolatoren . . . . .	178,726	186,884
Kg. Eisendraht . . . . .	71,087	43,100
Kg. Stahldraht . . . . .	16,590	18,100
Kg. Bronzedraht . . . . .	183,000	185,673

Von den Naturereignissen des Jahres 1904, welche den Betrieb der Telegraphen- und ganz besonders der Telephonanlagen in nachteiliger Weise beeinflusst haben, heben wir die folgenden, wegen ihrer Tragweite bemerkenswertesten hervor:

Den Naßschneefall vom 2./3. Februar, der in den Netzgruppen 'Chaux-de-Fonds, Biel, Le Locle, Neuenburg, St. Immer, Vallorbe und Yverdon auf interurbanen und Abonnentenleitungen eine Gesamtzahl von 405 Betriebsstörungen zur Folge hatte;

den Sturmwind vom 10./12. Februar, in höheren Lagen mit Schneefall begleitet, der in der Hochebene und im Jura in 85 interurbanen und 347 Abonnentenleitungen Störungen verursachte;

den heftigen Schneesturm vom 15. Februar, welcher, hauptsächlich ebenfalls in Hochebene und Jura, 217 Leitungen für eine gewisse Zeit dem Betrieb entzog;

den starken Schneefall vom 23./24. November in der Zentral- und Ostschweiz, mit über 500 dadurch gestörten Leitungen.

## Bestand der Telephonnetze und -linien am 31. Dezember 1904.

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Aadorf . . . . .	30,2	120,1	47	44	1
Aarau . . . . .			448	389	28
Gränichen . . . . .	267,3	3,003,8	7	7	1
Kölliken . . . . .			15	12	—
Rapperswil . . . . .			11	9	—
Schöftland . . . . .			36	34	3
Teufenthal . . . . .			19	16	—
Aarberg . . . . .			50	50	1
Detligen . . . . .	46,5	135,8	3	3	—
Großaffoltern . . . . .			6	6	—
Seedorf . . . . .			7	7	—
Walperswil . . . . .			3	3	—
Aarburg . . . . .	36,7	224,4	59	48	1
Adelboden . . . . .	14,0	38,6	22	21	3
Adliswil . . . . .	15,0	66,7	42	37	5
Affoltern am Albis . . . . .	27,2	167,9	79	72	3
Mettmenstetten . . . . .			19	19	2
Aigle . . . . .	43,1	316,4	97	79	5
Corbeyrier . . . . .			4	4	—
Airolo . . . . .	12,5	15,8	12	10	10
Altdorf . . . . .	62,1	575,8	75	66	11
Unterschächen . . . . .			5	6	1
Altstätten(St.Gallen)	36,5	163,4	67	65	6
Ambri Sopra . . . . .	9,8	38,8	23	23	23
Amriswil . . . . .	25,8	109,8	67	65	8
Amsteg-Silenen . . . . .	12,6	83,5	8	8	—
Andelfingen . . . . .	33,8	140,8	27	26	—
Flaach . . . . .			8	8	—
Ossingen . . . . .			12	12	—
Andeer . . . . .	3,9	36,9	10	10	10
Andermatt . . . . .	3,4	14,6	17	14	1
Übertrag	679,4	5,251,1	1,305	1,173	123

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	679,4	5,251,1	1,305	1,173	123
Appenzell . . .	24,8	105,8	52	51	7
Gonten . . .			6	6	— 1
Weißbad . . .			9	8	— 2
Arbon . . .	20,2	81,5	78	71	8
Roggwil . . .			7	7	—
Ardon . . .	6,2	18,8	8	8	—
Arosa . . .	8,9	86,6	61	59	5
Arth . . .	34,1	184,9	46	43	2
Rigi-Klösterli . . .			9	9	—
Äschi bei Spiez . . .	6,8	25,6	14	14	— 1
Au (St. Gallen) . . .	43,1	276,1	83	75	12
Diepoldsau . . .			6	5	—
Heerbrugg . . .			16	15	— 1
Aubonne . . .	34,1	130,5	46	43	—
Gimel . . .			10	10	— 1
Avenches . . .	35,2	123,6	37	35	1
Salavaux . . .			10	10	—
Villars le Grand . . .			6	6	—
Azmoos . . .	17,8	55,1	27	27	2
Baden . . .	142,2	1,328,4	317	251	7
Mellingen . . .			11	11	—
Oberrohrdorf . . .			11	11	1
Turgi . . .	17,7	104,6	19	17	— 1
Balsthal . . .			43	42	3
Matzendorf . . .	15,5	67,4	6	6	—
Balterswil . . .			28	27	— 1
Bäretswil . . .	18,4	47,4	23	18	1
Basel . . .	670,5	28,120,5	4,454	3,894	153
Allschwil . . .			22	22	— 2
Arlesheim . . .			82	73	5
Grellingen . . .			8	7	2
Muttenz . . .			18	18	—
Riehen . . .			39	34	1
Schweizerhalle . . .			37	34	1
Therwil . . .			22	23	— 7
Übertrag	1,773,9	36,006,9	6,976	6,163	317

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	1,773,9	36,006,9	6,976	6,163	317
Bassecourt . . .	} 46,2	} 101,5	22	20	1
Undervelier . . .			10	9	—
Bätterkinden . . .	17,1	61,0	28	24	—
Bauma . . .	34,1	101,5	47	43	1
Bazenheid . . .	19,1	90,9	39	37	—
Beatenberg . . .	2,4	38,6	27	26	2
Beckenried . . .	12,4	41,2	19	17	1
Bellinzona . . .	113,2	614,5	84	65	6
Bergün . . .	} 6,1	} 49,2	10	10	10
Preda . . .			2	2	2
Bern . . .			2,759	2,488	168
Belp . . .			35	32	—
Biglen . . .			17	18	—
Bümpliz . . .			37	37	—
Deißwil . . .			7	7	1
Gasel . . .			21	21	—
Großhöchstetten .			20	19	— 1
Kirchlindach . . .	} 665,4	} 16,787,8	6	6	—
Köniz . . .			14	12	—
Münchenbuchsee			24	23	1
Muri . . .			22	23	— 1
Papiermühle . . .			18	18	— 1
Wohlen . . .			19	19	—
Worb . . .			51	49	— 1
Zollikofen . . .			22	22	1
Bex . . .	} 38,1	} 251,0	82	75	3
Gryon . . .			6	6	1
St. Maurice . . .			13	13	5
Biasca . . .	1,8	13,1	16	14	1
Biel . . .			756	701	29
Brugg . . .			8	8	—
Orpund . . .	} 203,2	} 3,792,7	7	7	—
Pieterlen . . .			9	9	1
Reuchenette . . .			13	11	—
Übertrag	2,933,0	57,949,9	11,246	10,054	547

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	2,933,0	57,949,9	11,246	10,054	547
Biel :					
Täuffelen . . . . .	}	—	{	5	—
Twann . . . . .				16	—
Bière . . . . .	3,0	18,1	13	13	— 1
Bischofzell . . . . .	30,9	104,5	70	61	8
Bissone . . . . .	10,8	213,8	23	20	1
Boltigen . . . . .	10,0	52,6	11	11	—
Boudry . . . . .	11,8	57,8	28	26	— 4
Bremgarten (Aarg.)	}	144,8	{	50	47
Oberlunkhofen . . . . .				7	7
Brenets, Les . . . . .	5,8	16,6	19	19	—
Brienz . . . . .	11,8	76,0	20	17	—
Brig . . . . .	34,2	166,4	41	32	1
Brissago . . . . .	1,2	6,8	11	11	—
Brugg . . . . .	}	100,8	{	133	118
Effingen . . . . .				8	8
Lupfig . . . . .	5	423,4	5	5	1
Schinznach-Dorf	}	}	{	10	10
Villigen . . . . .				8	8
Brunnen . . . . .	24,0	135,6	59	50	4
Bubikon . . . . .	4,8	40,0	19	18	1
Buchs (St. Gallen)	}	276,1	{	83	76
Gams . . . . .				13	11
Sevelen . . . . .	43,8	9	10	— 1	
Bülach . . . . .	}	180,4	{	36	35
Embrach . . . . .				16	16
Glattfelden . . . . .	41,7	8	7	—	
Rorbas . . . . .	}	}	{	19	17
Bulle . . . . .				105	96
Albeuve . . . . .	}	425,7	{	7	6
Avry-devant-Pont				10	10
Broc . . . . .	105,5	21	15	4	
Epagny . . . . .	}	}	{	6	6
Vaulruz . . . . .				7	7
Übertrag	3,408,7	60,288,0	12,142	10,869	567

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	3,408,7	60,288,0	12,142	10,869	567
Büren a/d. Aare . . .	39,9	89,6	28	26	1
Dießbach . . .			5	5	1
Lütterswil . . .			5	5	1
Burgdorf . . .	130,8	833,7	205	183	12
Kirchberg . . .			34	30	4
Wynigen . . .			12	11	1
Bütschwil . . .	17,0	95,8	32	32	4
Cernier . . .	46,0	180,5	50	44	1
Dombresson . . .			9	8	—
Fontaines . . .			15	15	1
Château-d'Oex . . .	7,2	80,5	31	29	4
Rossinière . . .			3	3	— 1
Châtel-St. Denis . . .	16,4	97,6	17	16	2
Attalens . . .			5	5	—
Semsaies . . .			5	4	—
Chaux-de-Fonds . . .			1,177	1,047	22
Bois, Les . . .	137,0	3,773,8	12	11	11
Ferrière, La . . .			—	—	— 8
Renan . . .			5	5	1
Sagne, La . . .			11	11	1
Chesières . . .	2,7	16,8	15	14	1
Chiasso . . .	28,5	146,4	72	66	16
Chur . . .	69,4	502,6	293	266	24
Churwalden . . .	4,7	36,8	13	13	—
Colombier . . .	22,5	163,9	76	70	6
Concise . . .	6,2	17,2	13	13	—
Coppet . . .	20,4	78,6	30	29	4
Cossonay . . .	44,2	168,4	35	35	—
Isle, L' . . .			7	7	1
Sarraz, La . . .			13	11	—
Couvet . . .	17,1	49,0	45	42	2
Cully . . .	17,4	73,5	23	23	1
Davos . . .	54,8	1,503,9	317	292	29
Glaris . . .			3	3	—
Übertrag	4,089,9	68,196,6	14,758	13,243	709

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	4,089,9	68,196,6	14,758	13,243	709
Degersheim . . .	12,0	61,0	30	25	3
Delsberg (Delémont)	110,8	764,6	123	114	10
Courrendlin . . .			6	6	—
Movelier . . .			7	7	—
Diablerets . . .	4,4	38,0	14	13	13
Dielsdorf . . .	43,0	128,8	37	37	—
Niederweningen			7	7	1
Stadel . . .			4	5	—
Dießenhofen . . .	7,3	27,8	30	26	—
Dietikon . . .	18,2	134,8	50	44	1
Disentis . . .	1,2	62,8	11	11	—
Düdingen . . .	12,7	54,4	21	20	2
Schmitten . . .			3	3	—
Dußnang . . .	14,0	46,0	21	21	—
Ebnat-Kappel . . .	18,8	57,7	46	44	1
Echallens . . .	49,8	137,4	37	37	2
Bercher . . .			15	14	1
Egg (Zürich) . . .	14,6	40,0	22	22	—
Eglisau . . .	22,0	38,0	17	16	—
Rafz . . .			10	10	—
Einsiedeln . . .	52,2	149,7	75	72	7
Biberbrücke . . .			2	2	—
Elm (Glarus) . . .	2,4	7,7	9	9	—
Engelberg . . .	4,0	34,3	31	31	5
Engi (Glarus) . . .	2,8	31,5	19	14	1
Entlebuch . . .	13,0	42,1	29	28	—
Erlenbach (Bern)	32,4	120,8	30	29	5
Weißenburg . . .			5	4	—
Ermatingen . . .	23,0	58,1	27	26	1
Erstfeld . . .	12,2	68,5	7	7	—
Eschenbach (Luzern)	12,6	55,7	29	29	—
Eschenbach (St.Gall.)	5,2	38,2	17	17	—
Escholzmatt . . .	22,8	90,7	22	20	4
Marbach . . .			6	7	1
Schangnau . . .			5	6	2
Übertrag	4,599,7	70,484,2	15,582	14,026	765

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	4,599,7	70,484,2	15,582	14,026	765
Estavayer-le-Lac .	27,0	85,2	19	18	5
Faido . . . . .	8,7	72,0	23	21	1
Fahrwangen . . .	11,7	39,5	18	14	—
Fideris . . . . .	5,3	56,3	14	13	—
Filisur . . . . .	15,9	30,8	11	10	10
Finhaut . . . . .	1,9	17,6	16	16	— 1
Fiscenthal . . . .	12,6	42,8	17	17	—
Flawil . . . . .	31,8	114,7	89	75	3
Fleurier . . . . .	17,2	73,7	82	80	6
Flims . . . . .	2,5	52,2	14	13	1
Fraubrunnen . . .	62,8	255,8	20	20	— 2
Hindelbank . . .			11	10	—
Messen . . . . .			8	8	8
Jegenstorf . . . .			16	16	1
Frauenfeld . . . .	148,5	1,324,9	229	214	12
Felben . . . . .			12	13	1
Hüttwilen . . . .			7	8	1
Islikon . . . . .			11	10	3
Matzingen . . . .			14	15	—
Thundorf . . . . .			8	9	1
Üßlingen . . . . .			5	5	—
Freiburg (Fribourg)			253,5	2,509,8	447
Avry-sur-Matran	2	2			—
Belfaux . . . . .	8	8			—
Cottens . . . . .	14	13			—
Courtepin . . . . .	7	7			—
Giffers . . . . .	5	5			1
Mouret, Le . . . .	11	11			1
Plaffeien . . . . .	8	8			—
Posieux . . . . .	8	8			1
Tafers . . . . .	14	13			1
Frick . . . . .	31,8	237,7	31	29	—
Frutigen . . . . .	36,8	125,1	27	26	4
Reichenbach . . .			8	8	1
Gais . . . . .	14,0	65,8	63	51	2
Übertrag	5,281,2	75,587,6	16,879	15,211	848

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	5,281,2	75,587,6	16,879	15,211	848
Gelterkinden . . .	31,4	45,8	33	31	3
Genf (Genève) . . .	725,4	27,649,5	5,093	4,692	223
Anières . . .			14	13	—
Bellevue . . .			47	45	1
Bernex . . .			8	8	1
Cartigny . . .			12	12	1
Croix-de-Rozon			3	3	—
Jussy . . .			8	8	6
Satigny . . .			20	19	1
Vandœuvres . . .			34	34	— 3
Vernier . . .			30	29	1
Versoix . . .			52	48	—
Vésenaz . . .			42	42	—
Veyrier . . .			14	12	—
Gersau . . .	2,6	11,1	14	12	—
Glarus . . .	110,2	740,0	236	211	3
Hätzingen . . .			28	21	1
Schwanden . . .			54	51	4
Göschenen . . .	10,1	46,1	12	10	1
Goßau (St. Gallen)	45,0	223,1	86	81	—
Goßau (Zürich) . . .	20,3	153,6	32	31	2
Grandson . . .	14,6	49,4	35	32	1
Fontaines . . .			4	4	—
Granges - Marnand	20,6	67,4	19	19	—
Grenchen . . .	17,4	71,0	75	66	3
Grindelwald . . .	6,6	19,7	29	25	2
Großwangen . . .	3,2	21,3	11	10	—
Buttisholz . . .			9	9	— 1
Grüsch . . .	17,8	64,2	9	9	1
Hausen am Albis . . .	17,5	40,3	24	20	4
Heiden . . .	20,0	123,2	78	75	6
Herisau . . .	64,7	783,5	273	228	14
Schwellbrunn . . .			10	10	3
Übertrag	6,408,6	105,696,8	23,327	21,131	1126

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Stationen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver-mehrung.
Übertrag	6,408,6	105,696,8	23,327	21,131	1126
Herzogenbuchsee .	} 51,8	} 207,9	62	58	1
Seeberg . . .			8	8	— 1
Stauffenbach . .			4	4	—
Hessigkofen . . .	11,0	34,0	13	13	—
Hinwil . . . . .	19,6	58,7	40	34	— 2
Hitzkirch . . . .	15,8	63,8	21	21	2
Hochdorf . . . .	15,5	37,7	44	36	4
Hombrechtikon .	7,0	31,7	21	20	1
Horgen . . . . .	35,8	280,9	118	104	6
Huttwil . . . . .	} 23,8	} 125,5	36	35	4
Dürrenroth . . .			6	6	—
Ilanz . . . . .	5,8	81,0	27	27	2
Illnau . . . . .	} 33,8	} 135,4	43	42	4
Weißlingen . . .			12	11	—
Ins . . . . .	} 40,6	} 213,7	24	24	—
Erlach . . . . .			14	13	— 1
Interlaken . . . .	101,4	977,9	339	314	40
Kalchofen . . . .	13,9	136,6	39	36	3
Kandersteg . . . .	12,2	49,7	15	14	1
Kerzers . . . . .	20,8	49,6	27	27	—
Klingnau . . . . .	15,5	43,1	20	18	2
Klosters . . . . .	15,1	109,5	8	8	—
Kloten . . . . .	14,4	80,6	31	26	—
Koblenz . . . . .	8,4	24,5	11	10	10
Koppigen . . . . .	5,8	10,5	11	11	—
Kreuzlingen . . . .	} 67,2	} 487,9	155	122	9
Altnau . . . . .			10	10	1
Küßnacht (Schwyz)	10,6	34,4	33	30	1
Lachen . . . . .	9,4	43,8	28	27	1
Langenbruck . . . .	7,7	17,1	15	15	2
Langenthal . . . .	} 109,1	} 768,9	168	145	5
Aarwangen . . . .			14	14	1
Kleindietwil . . . .			21	21	1
Madiswil . . . . .			8	8	1
Übertrag	7,078,6	109,800,7	24,773	22,443	1224

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	7,078,6	109,800,7	24,773	22,443	1224
Langenthal :					
Melchnau . . . }	—	—	{ 4	4	— 1
Roggwil . . . }			{ 12	12	1
Langnau (Bern) . }			{ 83	85	4
Eggiwil . . . }			{ 6	6	—
Signau . . . }	57,1	263,0	{ 14	14	1
Trubschachen . }			{ 6	6	—
Zollbrück . . }			{ 10	10	—
Läufelfingen . . }	12,6	33,1	{ 13	13	1
Laufen (Jura) . . }	62,8	228,8	{ 63	62	3
Breitenbach . . }			{ 14	14	—
Laufenburg . . . }			{ 27	25	1
Etzgen . . . }	25,2	56,5	{ 6	6	— 1
Laupen . . . . }			{ 30	29	1
Gümmenen . . }	72,5	287,2	{ 24	24	1
Neuenegg . . . }			{ 26	26	2
Lausanne . . . . }			{ 2,158	1,935	129
Cheseaux . . . }			{ 7	7	—
Crissier . . . }	450,8	12,208,7	{ 14	13	1
Lutry . . . . }			{ 18	18	2
Lauterbrunnen . }			{ 20	19	—
Mürren . . . }	17,4	98,4	{ 5	5	—
Wengen . . . }			{ 24	21	1
Leißigen . . . . }	1,7	29,6	{ 11	10	—
Lenk . . . . . }	5,5	12,5	{ 10	10	—
Lenzburg . . . . }			{ 115	101	4
Seon . . . . . }	46,8	296,2	{ 14	14	—
Leuk-Stadt . . . }			{ 12	11	2
Leukerbad . . }	22,0	87,2	{ 2	2	2
Leyzin . . . . . }	7,8	25,8	{ 27	23	2
Lichtensteig . . }	21,8	150,4	{ 59	52	4
Liestal . . . . . }			{ 142	134	9
Seewen (Solothurn) }	103,6	957,4	{ 6	6	— 1
Linthal . . . . . }	12,8	48,7	{ 31	24	—
Übertrag	7,999,0	124,583,7	27,786	25,184	1392

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	7,999,0	124,583,7	27,786	25,184	1392
Locarno . . . . .	27,1	136,0	100	87	12
Locle, Le . . . . .	49,5	662,9	{ 274	257	— 2
Cerneux-Péquignot, Le			{ 10	10	8
Lömmenswil . . . . .	15,9	44,0	18	16	—
Lucens . . . . .	18,8	40,5	15	15	— 1
Lugano . . . . .	100,7	2,345,9	403	370	57
Lungern . . . . .	3,2	8,9	12	12	—
Luzern . . . . .	523,1	8,034,2	{ 1,403	1,209	75
Hergiswil (Nidw.)			{ 12	10	—
Kastanienbaum			{ 12	11	3
Malters . . . . .			{ 17	16	2
Rothenburg . . . . .			{ 12	12	— 1
Lyß . . . . .	13,7	52,5	44	39	—
Magadino . . . . .	3,0	11,8	13	13	—
Malleray . . . . .	16,0	72,8	22	17	—
Männedorf . . . . .	13,1	58,5	53	49	5
Mariastein . . . . .	12,6	75,2	14	14	14
Marthalen . . . . .	19,9	70,0	{ 25	24	—
Rheinau . . . . .			{ 8	5	—
Martigny . . . . .	45,7	314,0	{ 45	45	5
Vernayaz . . . . .			{ 6	5	2
Meggen . . . . .	5,9	42,1	25	24	—
Meilen . . . . .	13,7	147,6	63	62	1
Meiringen . . . . .	30,9	118,9	{ 38	37	6
Hof-Innertkirchen			{ 5	3	3
Mendrisio . . . . .	10,8	42,0	{ 29	28	—
Capolago . . . . .			{ 15	13	13
Merligen . . . . .	12,4	86,9	{ 10	10	— 1
Gunten . . . . .			{ 10	10	10
Mézières . . . . .	11,8	66,8	19	18	—
Monthey . . . . .	32,8	98,7	{ 29	28	—
Champéry . . . . .			{ 5	5	1
Morgins . . . . .	{ 5	5	1		
Übertrag	8,978,6	137,112,4	30,557	27,663	1605

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	8,978,6	137,112,4	30,557	27,663	1605
Montreux . . .	98,2	3,372,5	580	523	14
Bouveret . . .			5	5	—
Villeneuve . . .			16	16	1
Morges . . .	90,1	398,1	181	169	7
Aclens . . .			5	5	—
Apples . . .			8	8	— 1
St-Prex . . .			6	6	—
Moudon . . .	51,7	121,9	47	39	— 1
Münster (Moutier) .	19,4	83,0	51	42	4
Crémines . . .			5	5	1
Mühlehorn . . .	9,0	68,6	15	14	—
Mülheim-Wigoltingen	29,9	126,3	39	38	—
Münsingen . . .	20,0	62,3	27	23	1
Rubigen . . .			4	4	—
Muotathal . . .	9,2	26,8	11	10	—
Murgenthal . . .	23,9	120,8	29	28	—
Muri (Aargau) . . .	49,9	154,6	37	37	2
Beinwil . . .			5	5	—
Sins . . .			10	10	—
Murten . . .	58,3	301,2	67	62	—
Gempenach . . .			5	5	— 1
Jeuß . . .			10	10	—
Praz . . .			7	7	—
Näfels-Mollis . . .	6,5	23,2	16	16	—
Nebikon . . .	22,1	90,9	24	20	—
Neker . . .	7,8	62,9	25	24	1
Neßlau . . .	8,4	52,3	24	23	—
Neuenburg . . .	229,8	4,338,3	852	749	39
Auvernier . . .			16	17	—
Chaumont . . .			8	9	1
Corcelles . . .			47	48	3
St-Blaise . . .			40	39	1
Neuendorf . . .	24,9	83,5	18	18	—
Neuenkirch-Sempach	16,8	56,4	23	21	1
Sempach . . .			7	8	—
Übertrag	9,754,0	146,656,0	32,827	29,726	1678

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	9,754,0	146,656,0	32,827	29,726	1678
Neuenstadt (Neuveville)	12,9	79,8	35	31	3
Cressier (Neuch.)			4	4	—
Lignières . . .			4	5	—
Niederbipp . . .	1,9	8,7	14	13	2
Niederurnen . . .	12,2	44,6	19	17	3
Noiraigue . . .	5,1	28,8	18	17	4
Nyon . . . . .	82,8	344,6	177	158	8
Begnins . . . . .			33	31	1
Crassier . . . . .			8	7	—
Gingins . . . . .			7	7	—
Gland . . . . .			11	10	—
Oberendingen . . .	11,6	18,8	15	15	2
Oberriet . . . . .	16,9	78,2	24	23	— 1
Rüthi . . . . .			4	4	2
Olten . . . . .	73,8	951,5	168	145	4
Hägendorf . . . .			10	11	—
Orbe . . . . .	62,4	226,4	52	48	4
Chavornay . . . .			6	6	1
Romainmôtier . . .			8	8	1
Oron . . . . .	18,0	50,5	18	17	— 1
Payerne . . . . .	77,5	491,1	90	86	4
Cugy (Freiburg)			4	4	—
Grandcour . . . . .	43,0	122,6	5	5	—
Pfäffikon (Zürich)			60	56	—
Hittnau . . . . .			9	9	1
Pfaffnau . . . . .	9,9	21,7	10	10	—
Pfungen . . . . .	24,1	147,4	31	24	2
Neftenbach . . . .			4	4	—
Ponte-Tresa . . . .	2,5	19,4	10	10	10
Ponts-de-Martel, Les	8,0	65,0	28	27	3
Pruntrut (Porrentruy)	161,6	817,7	175	152	7
Boncourt . . . . .			7	7	—
Bonfol . . . . .			8	8	—
Charmoille . . . .			5	5	—
Übertrag	10,378,2	150,171,3	33,908	30,710	1738

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	10,378,2	150,171,8	33,908	30,710	1738
Pruntrut (Porrentruy):					
Chevenez . . . . .	—	—	{	6	—
Cœuve . . . . .				4	—
Cornol . . . . .				3	—
Ragaz . . . . .				84	7
Landquart . . . . .	135,8	846,8	{	22	2
Mels . . . . .				33	2
Rapperswil (St. Gallen)	58,4	545,8	103	94	7
Rebstein . . . . .	5,0	14,4	14	11	1
Rehetobel . . . . .	15,6	59,9	43	38	5
Reichenau . . . . .	3,9	51,3	21	18	4
Reiden . . . . .	7,8	31,6	23	22	1
Reigoldswil . . . . .	10,8	27,5	12	12	—
Reinach (Aargau)	56,1	804,4	{	117	6
Münster (Luzern)				11	—
Rheineck . . . . .	12,6	65,1	49	43	1
Rheinfelden . . . . .	40,2	172,5	{	74	5
Möhlis . . . . .				16	—
Richterswil . . . . .	43,1	211,2	{	79	2
Freienbach (Schwyz)				6	—
Hütten . . . . .				7	—
Riggisberg . . . . .	20,8	119,1	{	26	3
Rüeggisberg . . . . .				6	—
Rolle . . . . .	49,1	220,4	112	103	3
Romanshorn . . . . .	38,0	240,7	{	90	8
Neukirch-Egnach				14	1
Romont . . . . .	52,7	199,4	{	56	—
Siviriez . . . . .				3	—
Villaz-St. Pierre				11	—
Root . . . . .	4,8	39,1	19	19	1
Rorschach . . . . .	63,8	1,145,7	281	243	21
Roveredo (Graub.) . . . . .	1,4	18,5	13	12	—
Rue . . . . .	11,8	40,2	15	15	1
Ruswil . . . . .	3,5	9,7	16	16	—
Übertrag	11,010,9	155,033,6	35,297	31,969	1817

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.			
				Ende 1904.	Ver- mehrung.		
Übertrag	11,010,9	155,033,6	35,297	31,969	1817		
Rüti (Zürich) . .	37,9	185,1	80	73	—		
Saanen . . . . .	16,8	60,1	13	13	1		
Saignelégier . . .	39,4	223,9	45	45	—		
Breuleux, Les . .			6	6	—		
Montfaucon . . .			8	7	—		
Noirmont, Le . .			9	8	—		
St. Aubin (Neuchâtel)	18,9	57,9	33	32	— 1		
St. Cergues . . .	2,9	6,4	11	11	1		
Ste. Croix . . . .	32,0	152,8	48	43	1		
St. Gallen (St-Gall)	343,9	7,695,9	1,889	1,610	134		
Abtwil . . . . .			10	10	— 1		
Engelburg . . . .			16	16	— 1		
Hundwil . . . . .			14	13	13		
Kronbühl . . . . .			15	15	1		
Mörschwil . . . .			20	20	—		
Speicher . . . . .			33	27	—		
Stein (Appenzel) .			10	10	— 3		
Teufen . . . . .			54	47	4		
Trogen . . . . .			20	18	—		
Unterterzen . . .			5	5	—		
St. Immer (St. Imier)			67,7	526,9	159	132	10
Courtelay . . . .					24	21	2
St. Moritz-Dorf . .			51,9	1,074,4	174	162	27
Pontresina . . . .	29	26			3		
Samaden . . . . .	35	33			1		
Silvaplana . . . .	9	9			—		
St. Peterzell . . .	9,0	74,9	25	21	1		
St. Ursanne . . . .	22,1	48,4	18	18	3		
Epauvillers . . . .			3	3	—		
Ocourt . . . . .			3	3	—		
Salvan . . . . .	3,8	32,6	28	28	2		
Sarnen . . . . .	42,8	162,9	42	41	2		
Alpnach-Dorf . . .			3	3	— 1		
Melchthal . . . .			6	6	—		
Übertrag	11,697,9	165,335,1	38,194	34,504	2016		

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	11,697,9	165,335,1	38,194	34,504	2016
Savognin . . . . .	7,8	36,1	12	12	—
Saxon . . . . .	20,9	39,2	19	17	3
Schaffhausen . . . . .	227,8	3,186,1	600	545	10
Löhningen . . . . .			15	15	4
Merishausen . . . . .			4	4	—
Thayngen . . . . .			26	22	—
Schleitheim . . . . .	12,2	46,8	20	20	— 3
Schuls . . . . .	12,2	76,5	45	42	2
Schüpfen . . . . .	20,0	59,4	26	24	—
Schüpfheim . . . . .	29,0	107,1	39	36	—
Flühli . . . . .			12	13	—
Schwarzenburg . . . . .	55,1	178,4	26	26	2
Albligen . . . . .			6	6	—
Guggisberg . . . . .			6	6	—
Rüscheegg . . . . .			6	6	—
Schwarzenegg . . . . .	22,1	55,7	11	11	1
Schwyz . . . . .	34,6	344,6	63	61	3
Seengen . . . . .	13,4	56,5	25	25	—
Sennwald . . . . .	17,2	85,7	14	14	— 1
Sentier, Le . . . . .	58,5	291,6	56	57	3
Brassus, Le . . . . .			20	18	— 1
Lieu, Le . . . . .			4	4	—
Pont, Le . . . . .	0,8	29,4	13	13	— 1
Sépey . . . . .			10	9	— 2
Siders (Sierre) . . . . .	18,8	91,5	29	27	4
Siebnen . . . . .	20,1	44,7	20	19	2
Sils im Engadin . . . . .	6,0	41,5	10	10	— 1
Maloja-Kulm . . . . .			7	6	1
Sissach . . . . .	18,7	65,0	37	35	1
Sitten (Sion) . . . . .	62,5	336,3	87	86	4
Granges-Lens . . . . .			4	4	—
Vex . . . . .			13	12	— 1
Übertrag	12,353,9	170,507,2	39,479	35,709	2046

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	12,353,9	170,507,2	39,479	35,709	2046
Solothurn . . . . .	192,3	2,558,1	428	387	26
Gerlafingen . . . . .			8	9	—
Günsberg . . . . .			10	12	1
Selzach . . . . .			10	8	— 1
Subingen . . . . .			9	9	—
Sonceboz . . . . .	1,4	20,8	10	9	—
Spiez . . . . .	33,2	241,3	60	57	9
Stäfa . . . . .	17,5	55,7	42	39	—
Ötwil a/S. . . . .			—	—	— 3
Stammheim . . . . .	12,3	47,5	21	20	1
Stans . . . . .	22,1	139,4	42	37	—
Buochs . . . . .			13	14	—
Steckborn . . . . .	3,8	48,3	31	27	2
Stein (Aargau) . . . . .	17,2	42,6	14	14	1
Stein a/Rh. . . . .	20,9	64,0	40	39	1
Ramsen . . . . .			10	10	— 1
Steinen (Schwyz) . . . . .	17,3	74,6	17	16	1
Sumiswald . . . . .	17,5	85,2	35	35	2
Grünenmatt . . . . .			2	2	—
Wasen . . . . .			2	2	—
Sursee . . . . .	4,8	65,3	44	41	4
Nottwil . . . . .			4	5	—
Tavannes . . . . .	13,9	55,1	37	31	8
Bellelay . . . . .			5	4	1
Tesserete . . . . .	6,2	25,5	17	17	17
Thalwil . . . . .	21,9	142,6	112	103	11
Thun . . . . .	136,1	1,615,3	312	294	8
Amsoldingen . . . . .			4	3	3
Goldwil . . . . .			3	3	—
Oberhofen . . . . .			22	20	2
Thierachern . . . . .			7	6	—
Ütendorf . . . . .	15,8	84,3	10	10	—
Thusis . . . . .			34	30	—
Übertrag	12,908,6	175,872,8	40,894	37,022	2139

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	12,908,6	175,872,8	40,894	37,022	2139
Tiefencastel . . .	8,2	74,0	16	14	3
Tramelan . . . .	1,7	20,0	41	41	7
Travers . . . . .	5,0	20,4	24	19	3
Triengen . . . . .	8,3	26,5	20	19	—
Turbenthal . . . .	52,8	202,4	52	50	5
Unterhallau . . . .	23,1	92,9	37	36	3
Trasadingen . . . .			4	3	—
Wilchingen . . . .			6	6	—
Unteriberg . . . . .	8,6	16,4	11	11	1
Unterwasser . . . .	2,8	52,7	13	12	—
Urnäsch . . . . .	14,9	46,6	25	23	—
Uster . . . . .	68,0	469,4	124	115	9
Maur . . . . .			4	4	—
Uznach . . . . .			49	44	3
Kaltbrunn . . . . .	22,9	119,2	9	9	1
Schmerikon . . . .	29,5	239,4	5	5	—
Uzwil . . . . .			86	76	—
Jonschwil . . . . .			5	4	—
Vallorbe . . . . .	37,2	195,1	60	51	1
Ballaignes . . . . .			11	9	1
Vättis . . . . .	0,5	0,9	4	4	—
Verrières, Les . . .	4,9	29,9	19	19	2
Vevey . . . . .	106,7	3,111,6	526	482	30
Blonay . . . . .			7	7	—
Chexbres-Dorf . . .			20	20	— 1
Visp . . . . .	1,9	36,2	13	13	—
Vissoye . . . . .	10,4	58,6	9	10	2
Zinal . . . . .			3	3	— 1
Vitznau . . . . .	12,7	84,9	19	18	1
Vouvry . . . . .	15,6	37,9	11	11	— 1
Wädenswil . . . . .	23,7	119,4	115	96	7
Wald (Zürich) . . .	45,3	143,2	99	82	10
Waldenburg . . . .	13,2	41,1	17	18	1
Hölstein . . . . .			7	7	1
Übertrag	13,429,5	181,111,5	42,365	38,363	2227

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	13,429,5	181,111,5	42,365	38,363	2227
Waldkirch . . .	16,1	51,7	22	21	—
Wallenstadt . . .	29,9	170,3	37	31	—
Fluns . . .			17	10	—
Unterterzen . . .	14,6	67,1	13	11	—
Walzenhausen . . .			42	40	2
Wangen a. d. A. . .	21,6	77,1	39	37	2
Wängi (Thurgau)	11,5	37,5	20	19	1
Wattenwil b/Thun	21,1	57,7	16	17	1
Blumenstein . . .			3	3	—
Weesen . . . . .	7,0	18,3	12	12	1
Weggis . . . . .	5,5	29,1	29	27	3
Weinfelden . . . . .	137,1	479,0	98	89	6
Andwil . . . . .			22	22	2
Berg . . . . .			17	18	—
Bissegg . . . . .			13	14	—
Bürglen . . . . .			16	15	1
Märstetten . . . . .			23	21	2
Sulgen . . . . .	7,1	13,4	37	35	6
Welschenrohr . . . . .			17	17	1
Wetzikon . . . . .	33,6	534,3	101	92	4
Wichtrach . . . . .	53,6	266,0	21	24	2
Kiesen . . . . .			6	6	—
Oberdießbach . . . . .			23	23	—
Stalden(Emmenth.)			17	16	2
Wil (St. Gallen) . . . . .	79,4	342,6	141	130	6
Affeltrangen . . . . .			10	10	1
Braunau . . . . .			2	2	—
Münchwilen . . . . .			23	20	— 1
Willisau . . . . .	11,8	99,3	44	41	5
Wimmis . . . . .	20,0	70,9	22	20	1
Winterthur . . . . .	229,3	4,220,5	817	715	35
Dinhard . . . . .			10	10	1
Kemptthal . . . . .			8	8	—
Übertrag	14,128,7	187,646,3	44,103	39,939	2311

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	14,128,7	187,646,8	44,103	39,939	2311
Winterthur:					
Seen . . . . .	—	—	17	17	2
Rätterschen . . . . .			10	10	—
Seuzach . . . . .			6	6	— 1
Wiesendangen . . . . .			8	9	1
Wohlen (Aargau)			32,8	185,7	95
Wolhusen . . . . .	20,5	61,1	35	33	1
Yverdon . . . . .			193	180	6
Baulmes . . . . .			3	2	—
Champvent . . . . .			4	4	—
Donneloye . . . . .	131,8	1,218,1	6	6	—
Ependes . . . . .			3	3	—
Orges . . . . .			6	6	6
Orzens . . . . .			6	6	—
Yvonand . . . . .			10	10	— 1
Chavannes-le-Chêne	20,9	48,8	6	6	1
Mollondin . . . . .			5	5	—
Zell (Luzern) . . . . .	9,4	51,2	18	18	—
Großdietwil . . . . .			3	4	—
Zermatt . . . . .	1,1	65,9	13	12	— 1
Zofingen . . . . .	82,6	326,4	134	109	3
Safenwil . . . . .			9	7	—
Zug . . . . .			198	182	6
Baar . . . . .			30	31	4
Cham . . . . .	102,8	364,8	27	23	3
Menzingen . . . . .			10	10	—
Unterägeri . . . . .			14	13	2
Zuoz . . . . .	2,7	27,1	12	12	12
Zürich . . . . .			7,275	6,339	338
Affoltern b/Zürich	1,159,5	42,856,6	13	12	3
Birmensdorf . . . . .			19	13	—
Dübendorf . . . . .			21	17	—
Übertrag	15,691,8	232,852,0	52,312	47,126	2700

Netze und Umschaltstationen.	Linien. Länge in km.	Drähte. Länge in km.	Sta- tionen. Anzahl.	Abonnemente.	
				Ende 1904.	Ver- mehrung.
Übertrag	15,691,8	232,852,0	52,312	47,126	2700
Zürich:					
Küsnacht (Zürich)	}	}	69	66	1
Regensdorf . . .			8	8	—
Schlieren . . .			32	29	— 2
Wallisellen . . .			14	14	—
Zumikon . . .			6	6	—
Zurzach . . . . .	} 31,9	} 132,5	31	27	3
Koblenz . . . . .			—	—	—11
Zuzwil . . . . .	} 7,8	} * 40,6	12	12	—
Zuckenriet . . .			5	5	—
Zweisimmen . . .	} 21,7	} 87,5	16	17	4
St. Stephan . . .			4	4	—
Bestand auf 31. De- zember 1904 . . .	15,752,7	233,112,6	52,509	47,314	2695
Bestand auf 31. De- zember 1903 . . .	15,295,7	215,090,0	49,391	44,619	—
Vermehrung im Jahr 1904 . . . .	457,0	18,022,6	3,118	2,695	—

## **Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1904**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1905
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.04.1905
Date	
Data	
Seite	1-166
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 407

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.