

Schweizerisches Bundesblatt.

48. Jahrgang. II.

Nr. 14.

1. April 1896.

*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 1895.

G. Post- und Eisenbahndepartement.

~~~~~

#### I. Eisenbahnwesen.

—————

##### A. Allgemeines.

##### 1. Organisation und Personal.

Änderungen bezüglich der Organisation des Departements sind im Berichtsjahre nicht zu verzeichnen. Für das administrative Inspektorat hatte es, wie im Vorjahr, bei der provisorischen Organisation sein Bewenden. Dem technischen Inspektorat wurde zu Arbeiten für die Landesausstellung vorübergehend Aushilfe beigegeben, wofür Sie den erforderlichen Kredit bewilligten.

Personalwechsel fand nur in der Stelle des Adjunkten des Departementssekretärs statt, indem der bisherige Inhaber infolge Übertrittes in die Stadtverwaltung gegen Schluß des Jahres um seine Demission einkam. Er wurde einstweilen bloß provisorisch ersetzt.

## 2. Gesetze, Verordnungen, Postulate.

Nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist erklärten wir das Bundesgesetz betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung, vom 28. Juni 1895, mit dem 18. Oktober 1895 in Kraft, indem wir gleichzeitig den davon betroffenen Gesellschaften bis 31. Dezember des Berichtsjahres Frist setzten, binnen welcher sie ihre Statuten mit den Vorschriften des Gesetzes in Einklang zu bringen hatten.

Sodann unterbreiteten wir Ihnen mit Botschaft vom 11. November 1895 den Entwurf eines neuen Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen. Der Ständerat behandelte die Vorlage in der ordentlichen Wintersession, während die Beratung durch den Nationalrat auf eine außerordentliche Frühjahrsession des folgenden Jahres verschoben wurde.

Andere das Eisenbahnwesen betreffende Gesetze kommen für das Berichtsjahr nicht in Frage.

In Anwendung des Art. 31 des Eisenbahngesetzes erließen wir am 5. Februar 1895 eine Verordnung betreffend den Unterhalt des Rollmaterials der schweizerischen Eisenbahnen. Ferner setzten wir durch Beschluß vom 4. Juni 1895 allgemein gültige Bestimmungen über die Maximalgeschwindigkeit der Züge der schweizerischen Eisenbahnen fest.

Die im vorjährigen Berichte erwähnten, in Verfolgung der Motionen der Herren Curti und Cornaz (Eisenbahnreform und Rückkauf) unternommenen Arbeiten zur Ermittlung der beim konzessionsmäßigen Rückkaufe der Hauptbahnen zu bezahlenden Entschädigungen sind im Februar 1895 zum vorläufigen Abschluß gelangt. Es liegt darüber ein eingehender Bericht mit ausführlichem Zahlenmaterial vor. Mit Rücksicht auf die vorhandenen Zweifel über die Bedeutung verschiedener, bei der Berechnung der Entschädigungen in Betracht kommenden Bestimmungen der Konzessionen sah sich das Eisenbahndepartement veranlaßt, die ganze Arbeit zunächst einer Kommission von Sachverständigen zur Prüfung und Begutachtung vorzulegen. Diese Kommission hat nach einläßlicher Prüfung eine Abänderung der Berechnungen in dem Sinne als notwendig bezeichnet, daß alle Aktivbestände, welche nicht zum konzessionsmäßigen Rückkaufsobjekte gehören, wie Nebengeschäfte, Liegenschaften, verfügbare Mittel, von der Berechnung auszuschließen seien. Im fernern wurde hervorgehoben, daß bei Bahnunternehmungen, deren Netz konzessionsmäßig in verschiedene Rückkaufsobjekte zerfällt, für jedes Objekt eine gesonderte Rechnung erstellt werden

sollte, insofern nicht durch Vereinbarung mit den Bundesbehörden eine Zusammenfassung der konzessionsmäßig getrennten Linien zu einem einheitlichen Rückkaufsobjekt stattfindet. Die Kommission überzeugte sich indessen, daß für diese neuen Berechnungen das erforderliche Material nicht vorliege und daß vor allem durch eine Revision des Eisenbahnrechnungsgesetzes für eine zweckentsprechende Rechnungsstellung seitens der Bahnverwaltungen gesorgt werden müsse. Der Bundesrat hat Ihnen, wie oben erwähnt, den Entwurf eines neuen Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vorgelegt, nach dessen Inkrafttreten es erst möglich sein wird, die vorbesprochenen Berechnungen für die Zwecke des konzessionsmäßigen Eisenbahnrückkaufes zu Ende zu führen.

Mit der Frage der Aufstellung besonderer Bestimmungen für den Bau und Betrieb von Nebenbahnen hat sich das Departement selbst eingehend befaßt und darüber u. a. auch das Gutachten eines außerhalb der Verwaltung stehenden Fachmannes eingeholt. Wir hoffen, bald in der Lage zu sein, Ihnen das Resultat der daherigen Studien unterbreiten zu können. Ebenso werden wir uns angelegen sein lassen, Ihnen die verlangte Vorlage betreffend Erhöhung der Konzessionsgebühren in nächster Zeit zu machen.

### 3. Internationale Verhältnisse.

In Sachen der technischen Einheit im Eisenbahnwesen ist vorerst anzuführen, daß die Begrenzungsprofile der im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen Personen- und Güterwagen, wie im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnt, mit Berücksichtigung der von den einzelnen Verbandsstaaten gewünschten Änderungen und Ergänzungen einer Neubearbeitung behufs Ausgabe in etwas veränderter Form (Heftausgabe) unterworfen wurden. Nachdem die Regierungen der beteiligten Staaten sich mit dem ihnen mitgeteilten Entwurf einverstanden erklärt hatten, fand gegen Ende des Jahres die Versendung der neuen Profilsammlung statt.

Die Nachträge und Ergänzungen pro Ende 1894 der Vorschriften beziehungsweise Verzeichnisse über die zugelassenen Maximalradstände der Personen- und Güterwagen im internationalen Verkehr kamen im Juli ebenfalls zur Versendung.

In Art. III des Schlußprotokolls über die Verhandlungen der internationalen Berner Konferenz vom Mai 1886 betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen ist die Veranstaltung einer neuen Konferenz vorgesehen, wenn eine Vervollständigung oder Änderung der vereinbarten Bestimmungen wünschenswert erscheinen sollte. Da die Wünschbarkeit eines weitem Ausbaues der Verein-

barungen von 1886 im Konferenzwege verschiedenerseits, namentlich auch vom Verbands der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen, betont worden war, so glaubten wir, daß es an der Zeit sein dürfte, eine neue (dritte) Konferenz zu veranlassen, und erließen, unter Mitteilung eines Programmwurfs und einer Sammlung hiesiger vorbereiteter Dokumente über die in Aussicht zu nehmenden Verhandlungsgegenstände, eine bezügliche Einladung sowohl an die den Vereinbarungen von 1886 beigetretenen, als auch an diejenigen Staaten des Kontinents, welche diesen Vereinbarungen bis jetzt ferngeblieben sind, mit gleichzeitiger wiederholter Einladung an letztere, sich dem Verbands ebenfalls anzuschließen.

Am 16. Juli 1895 fand endlich die Unterzeichnung der Zusatzvereinbarung (betreffend Revision des § 1 der Ausführungsbestimmungen und der Anlage 1) zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr statt und am 18. Dezember folgte die Hinterlegung der Ratifikationsurkunden durch die Vertreter der Vertragsstaaten, mit Ausnahme jedoch Österreich-Ungarns und der Niederlande, in welchen Staaten die parlamentarische Ratifikation noch nicht erteilt war.

Bezüglich des Zusatzartikels zum gleichen Übereinkommen, betreffend die Aufnahme neuer Staaten, vom 20. September 1893, steht noch die Ratifikation Deutschlands und der Niederlande aus.

Die anfänglich für den Herbst des Berichtsjahres in Aussicht genommene erste Revisionskonferenz (nach Art. 59 des Übereinkommens) mußte auf das Frühjahr des folgenden Jahres verschoben werden.

Das Nähere über diese auf das internationale Übereinkommen bezüglichen Verhandlungen findet sich in dem auf die Thätigkeit des Departements des Auswärtigen, politische Abteilung, bezüglichen Teile des Geschäftsberichtes angegeben, auf den wir daher hier zu verweisen uns gestatten.

Das Gleiche gilt in Bezug auf die weitere Verfolgung der Angelegenheit des Simplondurchstiches bei der italienischen Regierung. Wir führen an dieser Stelle bloß an, daß nach längeren in Bern zwischen den Delegierten Italiens und der Schweiz gepflogenen Verhandlungen am 25. November ein Staatsvertrag betreffend Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon, von Brig nach Domodossola, zur Unterzeichnung gelangte. Wir werden später in der Lage sein, Ihnen denselben zur Genehmigung vorzulegen.

An der im Juni des Berichtsjahres in London abgehaltenen fünften Session des internationalen Eisenbahnkongresses ließen wir uns vertreten. Wie bisher wurde auch für das Jahr 1895 ein Beitrag an das Unternehmen geleistet.

## B. Specielle Mitteilungen betreffend Bau und Betrieb der Eisenbahnen.

### 1. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Von 27 aus dem Vorjahr hängigen und 22 im Berichtsjahr neu hinzugekommenen Konzessionsgesuchen fanden 8 durch Erteilung der Konzession, eines durch Nichteintreten, 2 durch Rückzug (beziehungsweise Verweigerung der Bewilligung zur Straßenbenutzung) ihre Erledigung. Ferner entsprochen Sie einem Ihnen noch im Vorjahr unterbreiteten Gesuche, während 4 Ihnen gegen Schluß des Berichtsjahres vorgelegte Konzessionsbegehren erst im folgenden Jahre zur Behandlung kamen. Aus verschiedenen Gründen mußten als unerledigt auf das folgende Jahr übertragen werden 34 Konzessionsgesuche, von denen indessen noch eine Anzahl tatsächlich als hinfällig betrachtet werden dürfen.

Auf ein Gesuch um Erneuerung einer erloschenen Konzession beschlossen Sie nicht einzutreten. Ein gleiches Gesuch war auf Ende 1895 noch unerledigt.

Konzessionsänderungen bewilligten Sie in 8 Fällen; ein bezügliches Gesuch mußte auf 1896 übertragen werden.

Konzessionsübertragungen wurden 3 vorgenommen, wovon eine in Verbindung mit Konzessionsänderung.

Infolge unbenützten Ablaufs der Fristen erloschen im ganzen 6 Konzessionen.

Fristverlängerungen bewilligten Sie in 2 bestrittenen Fällen, auf ein Gesuch traten Sie nicht ein. Gestützt auf die von Ihnen erhaltene Ermächtigung erstreckten wir von uns aus die Fristen für 33 Projekte. Eine Anzahl noch im Berichtsjahre eingereichte Gesuche fanden erst zu Anfang 1896 ihre Erledigung.

Betriebsverträge wurden 5 von Ihnen genehmigt; 2 weitere im Berichtsjahr eingereichte bezügliche Gesuche fanden ihre Erledigung erst im folgenden Jahre.

Auf 7 neuen Linien, beziehungsweise Zweiglinien oder Fortsetzungen, gestatteten wir nach vorangegangener Untersuchung die Eröffnung des Betriebes.

Auf Ende des Betriebsjahres bestanden im ganzen 87 Konzessionen von noch nicht eröffneten, teilweise im Bau begriffenen Bahnen in Kraft. Von der Aufzählung sehen wir wie letztes Jahr ab.

Ferner wurden die Statuten von 6 neu gegründeten Gesellschaften, sowie in 11 Fällen Statutenänderungen von uns genehmigt. Einige diesfällige Vorlagen konnten erst im folgenden Jahre behandelt werden, insbesondere zwei, welche durch das Bundesgesetz vom 28. Juni 1895, betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung, veranlaßt waren.

Wir kamen ferner in den Fall, bezüglich Zahl und Verteilung der staatlichen Vertreter in zwei Bahnverwaltungen einen Entscheid im Sinne von Art. 6 des citierten Gesetzes treffen zu müssen.

## 2. Finanzausweise und Kautionen.

Für 6 Linien wurde der Finanzausweis vorgelegt und genehmigt. Einige solcher Vorlagen waren auf Jahresschluß noch unerledigt.

Kautionen waren auf Schluß des Berichtsjahres keine hinterlegt.

## 3. Expropriation.

Im Laufe des Jahres wurden 3 neue Schätzungskommissionen bestellt und eine große Zahl von infolge Ablebens oder Rücktrittes notwendigen Ersatzwahlen von uns selbst getroffen und bei dem Bundesgerichte, beziehungsweise den Kantonsregierungen veranlaßt.

Einsprachen gegen die Abtretungspflicht gelangte nur eine zur gesonderten Behandlung, während eine Reihe anderer bei Anlaß der Plangenehmigungen ihre Erledigung fanden.

Begehren um sofortige Einweisung in den Besitz im Sinne von Art. 46 des Expropriationsgesetzes wurde in 6 Fällen entsprochen.

Die Anwendung des außerordentlichen Expropriationsverfahrens wurde unter 3 Malen nachgesucht und bewilligt.

Überdies wurden auch im Jahre 1895 wieder eine große Zahl von Gesuchen, Beschwerden etc. aller Art, die sich auf Expropriationsverhältnisse bezogen, vom Eisenbahndepartement direkt erledigt.

#### 4. Pfandbuch.

Im Berichtsjahr wurden nach vorausgegangener Publikation 8 Verpfändungen an 8 Bahngesellschaften bewilligt, für einen Gesamtbetrag von Fr. 137,335,000.

Vom Pfandbuchführer wurden mit dem Vermerk des Pfandbucheintrages 439,903, mit dem Löschungszeichen 363,770 Stück Obligationen versehen und die entsprechenden Eintragungen im Pfandbuch vorgenommen, gegenüber 10,402, beziehungsweise 5404 Stück im Vorjahr.

#### 5. Bahnbau und Bahnunterhalt.

##### Technische Kontrolle.

##### I. Neue Bahnlinien.

Wie aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich ist, befanden sich während des Berichtsjahres im ganzen 24 Bahnlinien im Bau, bzw. im Stadium der Projektgenehmigung. In dieser Zahl sind außer den 14 Ende 1894 unvollendet gebliebenen Linien die folgenden 10 neu hinzugekommenen Bahnstrecken enthalten:

Sihlwald-Sihlbrugg,  
 Spiez-Erlenbach,  
 Apples-l'Isle,  
 Verbindungsgeleise Plainpalais-Cornavin in Genf,  
 Rheineck-Walzenhausen,  
 Tramway Platte-Oberstraß in Zürich,  
 Luganeser Tramway,  
 Lausanner Tramway,  
 Tramway Aubonne-Allaman,  
 Tramway der Landesausstellung in Genf.

| Baulinien.                            | Baulänge.           | Gewöhnlicher Minimalradius. | Maximalsteigung. | Tunnel. |                  | Brücken über 10 m. |              | Anzahl eigener Stationen bzw. Haltestellen. |
|---------------------------------------|---------------------|-----------------------------|------------------|---------|------------------|--------------------|--------------|---------------------------------------------|
|                                       |                     |                             |                  | Zahl.   | Gesamtlänge.     | Zahl.              | Gesamtlänge. |                                             |
|                                       | km.                 | m.                          | ‰                |         | m.               |                    | m.           |                                             |
| <i>Normalspurbahnen.</i>              |                     |                             |                  |         |                  |                    |              |                                             |
| Nordostbahn:                          |                     |                             |                  |         |                  |                    |              |                                             |
| **a. Etzweilen-Schaffhausen . . . . . | 16,405              | 300                         | 7,5              | 1       | 760              | 3                  | 376          | 5                                           |
| b. Thalweil-Zug . . . . .             | 17,031              | 300                         | 12               | 2       | 5 308            | 6                  | 659          | 4                                           |
| c. Eglisau-Schaffhausen . . . . .     | <sup>1</sup> 17,880 | 300                         | 10               | 2       | 243              | 5                  | 726          | <sup>2</sup> 6                              |
| Gotthardbahn:                         |                     |                             |                  |         |                  |                    |              |                                             |
| a. Luzern-Immensee . . . . .          | 16,710              | 300                         | 10               | 6       | 2 940            | 5                  | 221          | 2                                           |
| b. Zug-Goldau . . . . .               | 15,804              | 300                         | 10,2             | 7       | 971 <sup>c</sup> | 9                  | 561          | 1                                           |
| *Huttwil-Wolhusen . . . . .           | 24,801              | 250                         | 25               | —       | —                | 1                  | 40           | 5                                           |
| Seethalbahn:                          |                     |                             |                  |         |                  |                    |              |                                             |
| *Lenzburg-Wildeggen . . . . .         | 4,022               | 155                         | 31,6             | —       | —                | 1                  | 23           | 2                                           |
| Sihlthalbahn:                         |                     |                             |                  |         |                  |                    |              |                                             |
| Sihlwald-Sihlbrugg . . . . .          | 4,196               | 200                         | 16               | —       | —                | —                  | —            | 1                                           |
| Spiez-Erlenbach . . . . .             | 10,170              | 200                         | 15               | —       | —                | 3                  | 119          | 3                                           |
| Übertrag                              | 127,019             | —                           | —                | 18      | 10 222           | 33                 | 2725         | 29                                          |

\* 1895 eröffnet.

\*\* Teilweise 1894 und teilweise 1895 eröffnet.

<sup>1</sup> Wovon 8,248 km. auf badischem Gebiet.<sup>2</sup> Wovon 3 Stationen auf badischem Gebiet.

| Baulinien.                                                  | Baulänge. | Gewöhnlicher Minimalradius. | Maximalsteigung. | Tunnel. |              | Brücken über 10 m. |              | Anzahl eigener Stationen bezw. Haltestellen. |
|-------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------|------------------|---------|--------------|--------------------|--------------|----------------------------------------------|
|                                                             |           |                             |                  | Zahl.   | Gesamtlänge. | Zahl.              | Gesamtlänge. |                                              |
|                                                             | km.       | m.                          | ‰                |         | m.           |                    | m.           |                                              |
| Übertrag                                                    | 127,019   | —                           | —                | 18      | 10 222       | 33                 | 2725         | 29                                           |
| <i>Schmalspurbahnen (reine).</i>                            |           |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| *Bière-Apples-Morges . . . . .                              | 19,306    | 100                         | 35               | —       | —            | —                  | —            | 6                                            |
| Landquart-Chur-Thuisis . . . . .                            | 41,189    | 100                         | 25               | —       | —            | 6                  | 282          | 14                                           |
| Apples-l'Isle . . . . .                                     | 10,762    | 100                         | 25               | —       | —            | —                  | —            | 3                                            |
| Genfer Schmalspurbahnen (Straßenbahn):                      |           |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| Verbindungs- und Güterlinien Plainpalais-Cornavin . . . . . | 1,571     | 30                          | 34,1             | —       | —            | —                  | —            | 2                                            |
| <i>Seilbahnen.</i>                                          |           |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| Cossonay-gare J. S. . . . .                                 | 1,215     | <sup>1</sup> 120            | 130              | —       | —            | —                  | —            | 2                                            |
| *Dolderbahn in Zürich . . . . .                             | 0,810     | <sup>1</sup> 120            | 177,5            | —       | —            | —                  | —            | 2                                            |
| Rheineck-Walzenhausen . . . . .                             | 1,226     | <sup>1</sup> 160            | 260,3            | 2       | 378          | 3                  | 150          | 2                                            |
| Übertrag                                                    | 203,048   | —                           | —                | 20      | 10 600       | 42                 | 3157         | 60                                           |

\* 1895 eröffnet.

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

| Baulinien.                                                | Baulänge. | Gewöhnlicher Minimalradius. | Maximalsteigung. | Tunnel. |              | Brücken über 10 m. |              | Anzahl eigener Stationen bezw. Haltestellen. |
|-----------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------|------------------|---------|--------------|--------------------|--------------|----------------------------------------------|
|                                                           |           |                             |                  | Zahl.   | Gesamtlänge. | Zahl.              | Gesamtlänge. |                                              |
|                                                           | km.       | m.                          | ‰                |         | m.           |                    | m.           |                                              |
| Übertrag                                                  | 203,048   | —                           | —                | 20      | 10 600       | 42                 | 3157         | 60                                           |
| <i>Tramways.</i>                                          |           |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| *Basler Straßenbahnen . . . . .                           | 2,777     | 15                          | 51               | —       | —            | —                  | —            | 4                                            |
| Centrale Zürichbergbahn:                                  |           |                             |                  |         |              |                    |              |                                              |
| *a. Pfauen-Fluntern . . . . .                             | 1,781     | 16                          | 70               | —       | —            | —                  | —            | 5                                            |
| *b. Platte-Oberstraß . . . . .                            | 1,468     | 18                          | 55               | —       | —            | —                  | —            | 4                                            |
| St. Moritz Dorf-Bad . . . . .                             | 1,645     | 30                          | 50               | —       | —            | 1                  | 17           | 3                                            |
| Luganeser Tramway . . . . .                               | 4,494     | 20                          | 47,2             | —       | —            | —                  | —            | 5                                            |
| Lausanner Tramway (inkl. Abzweigung nach Lutry) . . . . . | 10,844    | 20                          | 112,7            | —       | —            | —                  | —            | 16                                           |
| Aubonne-Allaman . . . . .                                 | 2,607     | 40                          | 60               | —       | —            | —                  | —            | 3                                            |
| Tramway der Landesausstellung in Genf                     | 2,478     | 25                          | 25               | —       | —            | —                  | —            | 1                                            |
| Total                                                     | 231,082   | —                           | —                | 20      | 10 600       | 43                 | 3174         | 100                                          |

\* 1895 eröffnet.

¹ Noch unbestimmt.

Außer diesen Linien haben wir uns mit Vorprojekten für zwei weitere Bahnen, und zwar für die Gürbenthalbahn und die elektrische Straßenbahn in St. Gallen zu befassen gehabt.

Bei der erstgenannten Bahnlinie handelte es sich um Schwierigkeiten in Bezug auf den Anschluß der neuen Bahn an den Bahnhof Bern. Die Angelegenheit konnte in baulicher Hinsicht so weit erledigt werden, als dies vor Konstituierung einer Gürbenthalbahngesellschaft möglich schien.

Betreffend die projektierte elektrische Straßenbahn in St. Gallen haben wir uns veranlaßt gesehen, das Gesuch der Konzessionäre der genannten Linie um Gestattung einer Niveaureuzung ihrer Bahn mit den Vereinigten Schweizerbahnen und der Straßenbahn St. Gallen-Gais beim Bahnhof St. Gallen entsprechend der hierseits in solchen Fällen stets befolgten Praxis ablehnend zu bescheiden.

\* \* \*

Abgesehen von den als Beilagen zu Konzessionsgesuchen eingelangten graphischen Darstellungen, sowie den besonderen Vorlagen für Rollmaterial wurden folgende Planvorlagen für den Bau neuer Linien im Berichtsjahr behandelt:

#### Allgemeine Baupläne und Profile:

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| Situationspläne . . . . .             | 33 |
| Längenprofile . . . . .               | 23 |
| Sammlungen von Querprofilen . . . . . | 13 |
| Total                                 | 69 |

#### Normal- und Specialpläne:

|                                                               |     |
|---------------------------------------------------------------|-----|
| Normalprofile für Unterbau . . . . .                          | 8   |
| Tunnelbauten . . . . .                                        | 6   |
| Brücken und Durchlässe . . . . .                              | 248 |
| Wegbauten . . . . .                                           | 9   |
| Oberbau . . . . .                                             | 21  |
| Stationen und Haltstellen . . . . .                           | 24  |
| Stationserweiterungen . . . . .                               | 17  |
| Stationshöchbauten . . . . .                                  | 60  |
| Übrige Stationseinrichtungen . . . . .                        | 6   |
| Mechanische Einrichtungen für Seilbahnen . . . . .            | 19  |
| Leitungen und Kraftstationen für elektrische Bahnen . . . . . | 21  |
| Wärterhäuser und Bahnabschluß . . . . .                       | 19  |
| Signale, Centralweichenstellungen und Riegelungen . . . . .   | 8   |
| Total                                                         | 466 |

Laut den Kostenvoranschlägen der in vorstehender Tabelle aufgeführten 24 Bahnlinien erreichen die Ausgaben für den Bau derselben den Gesamtbetrag von rund Fr. 54,100,000.

Die einzelnen Baulinien geben uns zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Nach Überwindung der im Emmersbergtunnel bei Schaffhausen eingetretenen außerordentlichen Bauschwierigkeiten gelang es, die auf der Linie Etzweilen-Schaffhausen noch im Rückstand gebliebene kurze Strecke von Feuerthalen nach Schaffhausen am 2. April dem Betrieb zu übergeben.

Auf der Linie Thalweil-Zug sind die Bauarbeiten fast durchweg im Gange. Vom Sihlthal bis zur Lorze ist der Unterbau inklusive Albistunnel vollendet.

Im Horgerbergtunnel war zu Ende des Berichtsjahres der Firststollen im ganzen auf 83 % der Tunnellänge vorgetrieben; Vollausbruch und Mauerung waren entsprechend vorgeschritten.

Am Ende des Berichtsjahres blieben noch einige zwischen der Bahngesellschaft und den beiden Regierungen von Zürich und Zug entstandene Differenzen betreffend die innere Gestaltung der Stationen und deren Zufahrten zu erledigen.

Die Bauarbeiten der Linie Eglisau-Schaffhausen wurden im März des Berichtsjahres am Viadukt über den Rhein bei Eglisau begonnen und waren an demselben, solange die Witterung es erlaubte, in vollem Gang. In Angriff genommen waren zu Ende 1895 sodann die Erdarbeiten im Rafzerfeld und der Tunnel bei Neuhausen. Die Erledigung des Bauprojektes auf badischem Gebiet hatte sich verzögert, und wie uns die badische Regierung mitteilte, konnte dem in unserm letztjährigen Bericht erwähnten Gesuch der Nordostbahn und einiger Schweizergemeinden um Verlegung der projektierten badischen Station Jestetten von der östlichen auf die westliche Seite dieser Ortschaft nicht entsprochen werden.

Auf der Linie Luzern-Immensee wurden die Arbeiten in den Tunneln bei Luzern in normaler Weise gefördert; auf der übrigen Strecke bis Immensee sind dieselben fast durchgehends in Angriff genommen und streckenweise wesentlich vorgeschritten, so namentlich zwischen Meggen und Immensee.

Am Tunnel bei Zug der Linie Zug-Goldau ist der Firststollen auf cirka 60 % der Länge durchgeschlagen.

Auf den Strecken Zug-Lothenbach und Walchwil-Goldau sind die Unterbauarbeiten an verschiedenen Stellen begonnen und mehrere Kunstbauten erstellt.

Wesentlich gefördert sind die Arbeiten auf der Strecke Lothenbach-Walchwil.

In Bezug auf das im Berichtsjahr eröffnete Teilstück Lenzburg-Wildegg der schweizerischen Seethalbahn heben wir hervor, daß wir einem Projekt der Bahnverwaltung über Erstellung eines eigenen Aufnahmsgebäudes mit Güterschuppen behufs Einführung eines unabhängigen Dienstes auf der von der Seethalbahn bisher mitbenutzten Station Lenzburg der aargauischen Südbahn die Genehmigung nicht erteilen konnten. Im vorliegenden Fall mußten wir nämlich das Bestehen von zwei nebeneinander liegenden Stationen mit besonderem Personal als einen Übelstand ansehen und konnten darin eine Übereinstimmung mit der im Art. 30 des Eisenbahngesetzes niedergelegten Tendenz zur Erleichterung des durchgehenden Verkehrs auf den schweizerischen Eisenbahnen nicht erkennen.

Mit der Fortsetzung der Sihlthalbahn von Sihlwald nach Sihlbrugg wird der unmittelbare Anschluß dieser Bahn an die Hauptlinie Thalweil-Zug in der gemeinsamen Station Sihlbrugg bezweckt.

Eine erhebliche Arbeit erforderte die Behandlung des Ende 1894 noch unerledigten Teils der Bauprojekte für die Schmalspurbahn Landquart-Chur-Thusis, namentlich in Anbetracht der in mehreren Tracé- und Stationsfragen stark auseinandergehenden Ansichten der Kantons- und Gemeindebehörden und der beteiligten Bahngesellschaften. Als solche streitige Punkte erwähnen wir die Lage der Station Thusis, die Führung des Bahntracés zwischen den Stationen Rothenbrunnen und Rotels und den Anschluß der Schmalspurbahn an den Bahnhof Chur der Vereinigten Schweizerbahnen.

In Thusis wünschte die Bahngesellschaft aus Betriebs- und finanziellen Rücksichten die Bahnstation möglichst im Thal anzulegen, während die Gemeindebehörde, von der Kantonsregierung unterstützt, die Placierung der Station auf Höhe der Ortschaft verlangte. Es wurde schließlich einem Mittelprojekt die Genehmigung erteilt, welches bei vollständiger Wahrung der wirklichen lokalen Bedürfnisse von Thusis die bedeutenden Mehrkosten und die unsichere Lage der Zufahrtlinie zu der hochliegenden Station vermeidet und gleichzeitig die Frage des Tracés einer späteren Fortsetzung der Bahn nach dem Schyn (Albulabahn) unpräjudiziert läßt.

Für die 4 km. lange Bahnstrecke zwischen Rothenbrunnen und Rotels verlangte die Regierung von Graubünden eine Verlegung des am Fuße der Berghalde projektierten Bahntracés, d. h. die Führung der Linie in gerader Richtung längs des auf dem linken Ufer des Hinterrheins bestehenden Wuhres. Abgesehen von gewissen Betriebsvorteilen und der Schonung eines dem Staat gehörenden größeren Landkomplexes hielt die kantonale Regierung

diese Tracéverlegung als im Interesse der Sicherung des vom Bund subventionierten Rheinkorrektionswerkes liegend, während das Landtracé im Gegenteil die Durchführung der vom Bundesrat als integrierenden Bestandteil dieses Werkes anerkannten Anschlammung und Erhöhung des Hinterlandes durch mehrfache Durchschneidung der Kolmatierungsbecken wesentlich erschweren würde. Nachdem die Bahnverwaltung sich hauptsächlich aus finanziellen Gründen gewiegt hatte, auf den Vorschlag der Kantonsregierung einzutreten, wurde schließlich unter Mitwirkung des Departements des Innern eine Verständigung erzielt, wonach die Bahngesellschaft die Rheinlinie ausführen zu wollen erklärte, der Kanton, unterstützt vom Bund, dagegen einen Beitrag an die Mehrkosten dieser im Interesse des Korrektionswerkes liegenden Tracéführung bewilligte. Nachdem durch das vereinbarte Normalprofil der Bahn den Anforderungen in Bezug auf Solidität und Betriebssicherheit der Anlage in hinlänglicher Weise Rechnung getragen war, nahmen wir keinen Anstand, der Verlegung der Bahnlinie an den Rhein zuzustimmen, und mit Beschluß vom 12. Juni 1895 wurde dann dieser Tracévariante die generelle Genehmigung erteilt.

Nach dem ursprünglichen Projekt der Rhätischen Bahn war für die Stadt Chur eine besondere, in der Nähe des bestehenden Bahnhofes der Vereinigten Schweizerbahnen gelegene, von demselben aber ganz getrennte und unabhängige Station vorgesehen. Gegen dieses Vorhaben wurde allseitig protestiert und für die Schmalspurbahn ein richtiger Anschluß sowohl für den Personen- als den Güterverkehr an den bestehenden Bahnhof Chur verlangt. Infolge dieses Verlangens legte die Bahnverwaltung ein neues Projekt mit direkter Einführung der Schmalspurbahn in den bestehenden Bahnhof vor, welches Projekt immerhin eine eigene Personenstation mit besonderem, jenseits der Betriebsgeleise der Vereinigten Schweizerbahnen gelegenen Aufnahmsgebäude in Aussicht nahm. Seitens der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen wurde aber gegen die Abtretung ihres Eigentums, bezw. die Mitbenutzung desselben Einsprache erhoben, solange die Rhätische Bahn nicht einen dem Betrieb der Vereinigten Schweizerbahnen und deren Werkstätten besser entsprechenden und dem Übergangsverkehr genügenden Plan vorlege. Nach sorgfältiger Prüfung dieser Angelegenheit mußten auch wir den Anspruch der Schmalspurbahn auf vollständige Unabhängigkeit von der Hauptbahn im Bahnhof Chur als nicht annehmbar bezeichnen und das Verlangen der Vereinigten Schweizerbahnen als gerechtfertigt anerkennen, wonach die Bewegung sämtlicher Züge, sowie der Bahnhofdienst gemeinsam und unter ihrer Leitung zu besorgen sei. Wir gingen dabei von der Ansicht aus, daß der Zugabfertigungs- und Manöverdienst bei dessen Teilung

unter zwei voneinander ganz unabhängige Beamte zu einer ständigen Quelle von Kollisionen und ernstlichen Gefährdungen der Betriebssicherheit Anlaß geben müßte. Vom Standpunkt des Betriebsdienstes aus muß auch das Nebeneinanderlegen zweier unabhängigen Bahnhofanlagen als unzweckmäßig, die Abwicklung des durchgehenden Verkehrs erschwerend und daher als mit der Tendenz des Art. 30 des Eisenbahngesetzes nicht im Einklang stehend betrachtet werden. Wir sahen uns veranlaßt, die Grundsätze zu formulieren, nach welchen die Erweiterung und Umgestaltung des Bahnhofes Chur behufs Anschluß der Schmalspurbahn zu geschehen habe. Auf Grund derselben fand eine Einigung zwischen den beiden Bahnen statt und wir waren im Falle, den bezüglichen Vorlagen am 8. November 1895 die generelle Genehmigung zu erteilen.

Die Schmalspurbahn Apples-l'Isle wird als Zweiglinie der im Berichtsjahre eröffneten Bahn Bière-Apples-Morges und nach den gleichen Baunormalien erstellt.

Der von der Stadt Genf unternommene Umbau der Straßenbrücke über die Rhone bei der Coulouvrenière in Genf setzt die Genfer Schmalspurbahngesellschaft in stand, ihre beiden Netze auf dem linken und rechten Rhoneufer unter Benutzung der neuen Brücke mit einem Geleise zu verbinden, welche letzteres gleichzeitig den Personenverkehr zwischen Plainpalais und dem Hauptbahnhof in Cornavin vermitteln soll. Ein zweites Anschlußgeleise wird bis in den dortigen Güterbahnhof der Paris-Lyon-Mittelmeer- und der Jura-Simplon-Bahn reichen und künftighin den direkten Übergang und den Transport von normalspurigen Güterwagen auf dem schmalspurigen Bahnnetz mittelst besonderer Rollschemel gestatten.

Die Kollaudation und Eröffnung der Seilbahn Cossonay-Gare J.-S. wird erst nach Vollendung der bedeutenden, zur vollständigen Konsolidierung der dortigen Rutschhalde nötigen Arbeiten stattfinden können.

Die Seilbahn Rheineck-Walzenhausen wird einspurig mit automatischer Ausweichung erstellt und mittelst Wasserübergewicht betrieben werden.

Für die sämtlichen während des Berichtsjahres im Stadium des Baues oder der Projektgenehmigung befindlichen Tramwaylinien ist elektrischer Betrieb vorgesehen, und zwar mit einer einzigen Ausnahme (Tramway der Landesausstellung) unter Anwendung von oberirdischen Kontaktleitungen mit Rückleitung des Stromes durch die Bahnschienen. Die Einführung des gleichen Traktionssystems wurde auch von der Genfer Tramwaygesellschaft für ihre Hauptline Carouge-Genf-Chêne-Moillesulaz an

Stelle des bisherigen Pferde- und Dampfbetriebs beschlossen und vom Bundesrat genehmigt. Die bezüglichen Arbeiten sollen noch vor der Eröffnung der Landesausstellung vollendet werden.

Die nachteiligen Wirkungen der elektrischen Ströme des Tramwaybetriebs auf den benachbarten Telephonverkehr haben die Telegraphendirektion veranlaßt, von den Tramwayunternehmungen jeweilen die Vornahme der zum Schutze des Telephondienstes, sowie des bezüglichen Personals und der Telephonabonnenten nötigen Maßregeln, wie Verlegung von Telephonlinien, Legung solcher in Kabeln, besondere Erdrückleitungen, empfindliche Schmelzapparate u. s. w., zu verlangen. Unsererseits haben wir die Tramwayverwaltungen angehalten, dafür zu sorgen, daß die Bahnreisenden und das Publikum überhaupt, sowie das Eigentum Dritter gegen jede Gefährdung infolge des elektrischen Starkstrombetriebs thunlichst geschützt werden.

Auf Wunsch des Departements des Innern wurde ferner die Centrale Zürichbergbahn eingeladen, die unterirdische Stromrückleitung auf ihrer neuen Strecke Platte-Obersträß so anzuordnen, daß dieselbe keinen störenden Einfluß auf die Arbeiten im physikalischen Institut des eidgenössischen Polytechnikums ausüben kann.

Der für den Verkehr im Innern der schweizerischen Landesausstellung in Genf projektierte Tramway wird bloß während der Dauer derselben betrieben werden. Bei der dort vorgesehenen geringen Spannung des Betriebsstroms wird von einer getrennten Kontaktleitung abgesehen und der eine Schienenstrang für die Zuführung des elektrischen Stroms zu den Motorwagen, der andere als Rückleitung benützt werden.

Es bleibt uns noch übrig, in diesem Berichtsabschnitt die Erledigung der seit dem Jahre 1894 pendent gebliebenen Angelegenheit betreffend die Erstellung eines elektrischen Lastenaufzuges mit Personenbeförderung von der Matte auf die Münsterplattform in Bern zu erwähnen. In erstmaliger Anwendung des Art. 8 des Bundesgesetzes über das Postregal vom 5. April 1894 wurde nämlich dieser Aufzug, insbesondere bezüglich der technischen Einrichtungen und Verkehrsbedingungen desselben mit Bundesratsbeschluß vom 19. November 1895 der Kontrolle des Bundes unterstellt und diese Bau- und Betriebskontrolle dem Eisenbahndepartement übertragen. Gleichzeitig wurde der Verfasser des Projektes ermächtigt, den Aufzug entsprechend den von ihm eingereichten und von unseren Organen geprüften Bauvorlagen zu erstellen. Die Übergabe des Aufzuges an den Betrieb darf dagegen erst stattfinden, nachdem die Anlage eine Untersuchung durch die erwähnte Kontrolle bestanden hat. Durch diesen Entscheid dürfen

jedoch die in einer zukünftigen Verordnung zum erwähnten Postregalgesetz zu normierenden allgemeinen Bestimmungen über die Konzessionierung außergewöhnlicher Transportanlagen und deren Aufsicht keine Präjudiz erleiden.

Es wurden im Berichtsjahr folgende Bahnen oder Bahnstrecken nach Vornahme der amtlichen Kollaudation dem Betrieb übergeben:

|                                                      | Eröffnungsdatum. |
|------------------------------------------------------|------------------|
| 1. Centrale Zürichbergbahn: Strecke Pfauen-Fluntern  | 16. Februar.     |
| 2. Feuerthalen-Schaffhausen . . . . .                | 2. April.        |
| 3. Basler Straßenbahnen . . . . .                    | 6. Mai.          |
| 4. Huttwil-Wolhusen . . . . .                        | 9. Mai.          |
| 5. Bière-Apples-Morges . . . . .                     | 1. Juli.         |
| 6. Dolderbahn . . . . .                              | 13. Juli.        |
| 7. Lenzburg-Wildegg . . . . .                        | 1. Oktober.      |
| 8. Centrale Zürichbergbahn: Strecke Platte-Oberstraß | 2. November.     |

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neu eröffneten Linien beträgt 56,810 km.

\* \* \*

Betreffend den Simplondurchstich verweisen wir auf die an anderer Stelle dieses Berichtes enthaltenen Angaben.

\* \* \*

Über den Stand des Ausbaues des schweizerischen Bahnnetzes auf die zweite Spur haben wir folgendes mitzuteilen:

Der zweispurige Betrieb der Strecke Pratteln-Stein der Bötzbahn konnte am 1. Juni 1895, d. h. gleichzeitig mit dem Übergang vom bisherigen Rechtsfahren zum Linksfahren auf der Strecke Olten-Pratteln-Basel beginnen.

Nach dem gegenwärtigen Stand der Arbeiten auf der Strecke Zollikofen-Herzogenbuchsee wird hier das zweite Geleise für die Sommersaison 1896 dem Betrieb übergeben werden können.

Auf diesen Zeitpunkt wird voraussichtlich auch die mit dem Bahnhofumbau in Luzern im Zusammenhang stehende neue zweispurige Zufahrtslinie Fluhmühle-Luzern dem Betrieb übergeben werden.

Auf der Gotthardbahn wurde im Berichtsjahre der Bau des zweiten Geleises auf der Strecke Biasca-Bellinzona für

das Teilstück Osogna-Bellinzona vollendet; der zweispurige Betrieb wird immerhin erst nach Verstärkung des ersten Geleises auf die neuen Normalien eingeführt werden.

Auf der Strecke Flüelen-Erstfeld sind nach hierseitiger Genehmigung der Ausführungspläne die Arbeiten erheblich gefördert worden.

Die Arbeiten für das zweite Geleise Zürich-Thalweil haben begonnen und werden ohne Schwierigkeit noch vor der Eröffnung der Linie Thalweil-Zug vollendet werden.

Laut Mitteilung der Regierung des Kantons Thurgau wurden von ihr gegen Ende des Berichtsjahres Verhandlungen betreffend Erstellung eines zweiten Geleises Islikon (beziehungsweise Winterthur)-Romanshorn bei der Direktion der Nordostbahn eingeleitet.

Was das Netz der Jura-Simplon-Bahn anbetrifft, so wurde das Programm des Departements betreffend zweispurige Anlage der Strecken

Renens-Daillens,  
Cully-Lausanne,  
St. Maurice-Paluds,  
Auvernier-Neuchâtel und  
Lausanne-Palézieux

vom Bundesrat mit Schlußnahme vom 1. März 1895 gutgeheißen. Gleichzeitig wurde der Bahngesellschaft für die Vollendung dieser Bauten ein Termin von 6 Jahren, d. h. spätestens bis Ende des Jahres 1900, anberaunt. Einer erstmaligen Einladung zur Vorlage eines Programmes über die Reihenfolge dieser Arbeiten wurde von der Bahnverwaltung nicht entsprochen, so daß der Bundesrat sich veranlaßt sah, derselben durch Beschluß vom 13. Dezember 1895 eine Frist von zwei Monaten für die Einreichung dieser Vorlage anzusetzen.

Im Berichtsjahr beschränkte sich der zweispurige Ausbau auf das Teilstück Bussigny-Cossonay der erstgenannten Bahnstrecke Renens-Daillens, welches gegen Mitte August dem Betrieb übergeben wurde.

## II. Linien im Betrieb.

|                                                                                              | Betriebs-<br>länge.<br>km. | Gewöhnlicher              |                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|
|                                                                                              |                            | Minimal-<br>radius.<br>m. | Maximal-<br>steigung.<br>‰ |
| <i>a. Hauptbahnen mit Filialbahnen:</i>                                                      |                            |                           |                            |
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .                                                                  | 926,819                    | 300                       | 25*)                       |
| Filialbahnen (Bulle-Romont, Tra-<br>versthalbahn, Thunerseebahn und<br>Bödelibahn) . . . . . | 62,569                     | 180                       | 25                         |
| Nordostbahn . . . . .                                                                        | 768,796                    | 300                       | 20                         |
| Centralbahn . . . . .                                                                        | 391,623                    | 300                       | 26                         |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .                                                         | 278,232                    | 300                       | 20                         |
| Filialbahnen (Toggenburgerbahn u.<br>Wald-Rüti) . . . . .                                    | 31,422                     | 240                       | 10 u. 25                   |
| Gotthardbahn . . . . .                                                                       | 265,333                    | 300                       | 27                         |
| <b>Total</b>                                                                                 | <b>2724,794</b>            |                           |                            |
| Ausländische Bahnen auf<br>Schweizergebiet:                                                  |                            |                           |                            |
| Badische Staatsbahnen . . . . .                                                              | 41,163                     | 300                       | 16                         |
| Paris-Lyon-Méditerranée (Genève-La<br>Plaine) . . . . .                                      | 15,344                     | 400                       | 12                         |
| Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen<br>(Basel-St. Ludwig) . . . . .                              | 3,951                      | 1000                      | 9                          |
| Österreichische Staatsbahnen bei Buchs<br>und St. Margrethen . . . . .                       | 2,798                      | 380                       | 8                          |
| Rete Mediterraneo (bei Chiasso) . . . . .                                                    | 0,286                      | gerade                    | 0                          |
| <b>Total</b>                                                                                 | <b>63,487</b>              |                           |                            |
| <i>b. Übrige Normalbahnen:</i>                                                               |                            |                           |                            |
| Schweizerische Seethalbahn (meist<br>Straßenbahn) . . . . .                                  | 49,906                     | 160                       | 37                         |
| Schweizerische Südostbahn . . . . .                                                          | 49,138                     | 150                       | 50                         |
| Emmenthalbahn . . . . .                                                                      | 42,250                     | 250                       | 15                         |
| Jura Neuchâtelois . . . . .                                                                  | 39,563                     | 300                       | 27                         |
| Tößthalbahn . . . . .                                                                        | 39,550                     | 250                       | 30                         |
| Langenthal-Huttwil-Wolhusen . . . . .                                                        | 39,881                     | 250                       | 25                         |
| Sihlthalbahn . . . . .                                                                       | 14,846                     | 150                       | 22                         |
| Ütlibergbahn . . . . .                                                                       | 9,180                      | 150                       | 70                         |
| Genève. (Eaux-Vives) - Landesgrenze<br>bei Annemasse . . . . .                               | 3,992                      | 350                       | 20                         |
| Orbe-Chavornay (zum Teil Straßen-<br>bahn, elektrischer Motor) . . . . .                     | 3,899                      | 200                       | 25                         |
| Kriens-Luzern (meist Straßenbahn) . . . . .                                                  | 2,515                      | 120                       | 30                         |
| <b>Total</b>                                                                                 | <b>294,115</b>             |                           |                            |

\*) Pont-Vallorbes 38 ‰.

|                                                                        | Betriebs-<br>länge.<br>km. | Gewöhnlicher<br>Minimal-<br>radius.<br>m. | Maximal-<br>steigung.<br>‰ |
|------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------|----------------------------|
| <i>c. Schmalspurbahnen:</i>                                            |                            |                                           |                            |
| Genfer Schmalspurbahnen (Straßenbahnen), und zwar:                     |                            |                                           |                            |
| Genève-St. Julien (Landesgrenze) . . . . .                             | 7,898                      |                                           |                            |
| Genève-Lancy . . . . .                                                 | 3,898                      |                                           |                            |
| Genève-Chancy . . . . .                                                | 17,165                     |                                           |                            |
| Genève-St. Georges . . . . .                                           | 2,848                      |                                           |                            |
| Genève-Ferney (Grenze) . . . . .                                       | 4,727                      |                                           |                            |
| Genève-Vernier . . . . .                                               | 4,844                      |                                           |                            |
| Genève-Veigy (Grenze) . . . . .                                        | 10,996                     |                                           |                            |
| Genève-Jussy . . . . .                                                 | 11,540                     |                                           |                            |
|                                                                        | 63,506                     | 50                                        | 60                         |
| Rhätische Bahn: Landquart-Davos . . . . .                              | 49,978                     | 100                                       | 45                         |
| Saignelégier-Chaux-de-Fonds . . . . .                                  | 26,841                     | 100                                       | 40                         |
| Appenzellerbahn . . . . .                                              | 25,460                     | 100                                       | 37                         |
| Yverdon-St. Croix . . . . .                                            | 24,187                     | 100                                       | 44                         |
| Lausanne-Echallens-Bercher (meist Straßenbahn) . . . . .               | 22,875                     | 100                                       | 40                         |
| Bière-Apples-Morges . . . . .                                          | 19,082                     | 100                                       | 35                         |
| Frauenfeld-Wyl (meist Straßenbahn) . . . . .                           | 17,584                     | 60                                        | 46                         |
| Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds . . . . .                                   | 16,158                     | 100                                       | 40                         |
| Waldenburgerbahn (meist Straßenbahn) . . . . .                         | 13,535                     | 60                                        | 30                         |
| Birsigthalbahn (meist Straßenbahn) . . . . .                           | 12,465                     | 60                                        | 40                         |
| Tramelan-Tavannes . . . . .                                            | 8,731                      | 80                                        | 40                         |
| Rigi-Kaltbad-Scheidegg . . . . .                                       | 6,819                      | 105                                       | 50                         |
| Genève-Veyrier (meist Straßenbahn) . . . . .                           | 5,548                      | 50                                        | 50                         |
| Brenets-Locele . . . . .                                               | 4,246                      | 150                                       | 30                         |
| <b>Total</b>                                                           | <b>316,310</b>             |                                           |                            |
| <i>d. Schmalspurbahnen mit Zahnstrecken:</i>                           |                            |                                           |                            |
| Brünigbahn . . . . .                                                   | 57,733                     | 120                                       | 120                        |
| Visp-Zermatt . . . . .                                                 | 35,050                     | 80                                        | 125                        |
| Berner Oberland-Bahnen . . . . .                                       | 23,443                     | 100                                       | 120                        |
| Appenzeller Straßenbahn (St. Gallen-Gais, meist Straßenbahn) . . . . . | 13,962                     | 30                                        | 92                         |
| Neuchâtel-Cortailod-Boudry (teilweise Straßenbahn) . . . . .           | 10,945                     | 100                                       | 86                         |
| <b>Total</b>                                                           | <b>141,133</b>             |                                           |                            |
| <i>e. Schmalspurbahnen mit elektrischen Motoren:</i>                   |                            |                                           |                            |
| Grütsch-Mürren . . . . .                                               | 4,279                      | 50                                        | 50                         |
| Sissach-Gelterkinden (meist Straßenbahn) . . . . .                     | 3,148                      | 60                                        | 15                         |
| <b>Total</b>                                                           | <b>7,427</b>               |                                           |                            |

|                                 | Betriebs-<br>länge. | Gewöhnlicher        |                       |
|---------------------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
|                                 |                     | Minimal-<br>radius. | Maximal-<br>steigung. |
|                                 | km.                 | m.                  | ‰                     |
| <i>f. Zahnradbahnen:</i>        |                     |                     |                       |
| Wengernalpbahn . . . . .        | 17,912              | 60                  | 250                   |
| Arth-Rigibahn . . . . .         | 11,477              | 120                 | 200                   |
| Generosobahn . . . . .          | 8,991               | 80                  | 220                   |
| Glion-Rochers de Naye . . . . . | 7,621               | 80                  | 220                   |
| Rothornbahn . . . . .           | 7,586               | 60                  | 250                   |
| Schynige Platte-Bahn . . . . .  | 7,959               | 60                  | 250                   |
| Rorschach-Heiden . . . . .      | 7,108               | 120                 | 90                    |
| Vitznau-Rigibahn . . . . .      | 6,866               | 120                 | 250                   |
| Pilatusbahn . . . . .           | 4,270               | 80                  | 480                   |
| <b>Total</b>                    | <b>79,082</b>       |                     |                       |

*g. Tramways:*

|                                                                                                         |               |       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------|----|
| Genfer Tramways (Pferdetraktion,<br>elektrische Motorwagen und Loko-<br>motiven) . . . . .              | 16,146        | 24—40 | 57 |
| Vevey-Montreux-Chillon (mit elek-<br>trischen Motorwagen) . . . . .                                     | 10,490        | 30    | 34 |
| Zürcher Straßenbahnen (Pferdetrak-<br>tion) . . . . .                                                   | 8,892         | 15—20 | 40 |
| Berner Tramway:                                                                                         |               |       |    |
| Bärengraben - Bremgarten - Friedhof<br>(mit Luftmotorwagen) . 2927 m.                                   |               |       |    |
| Länggasse - Bahnhof - Groß-<br>wabern (Lokomotiven) . 4756 "                                            | 7,683         | 30    | 57 |
| Neuchâtel-St. Blaise (Pferdebahn) . .                                                                   | 5,268         | 50    | 33 |
| Bieler Tramway (Pferdebahn) . . .                                                                       | 4,672         | 22—40 | —  |
| Elektrische Straßenbahn Zürich (Mo-<br>torwagen) . . . . .                                              | 4,520         | 15    | 65 |
| Centrale Zürichbergbahn (Zürich-<br>Fluntern, mit Abzweigung nach<br>Oberstraß, elektrische Motorwagen) | 3,565         | 16    | 70 |
| Stansstad-Stans (mit elektrischen<br>Motorwagen) . . . . .                                              | 3,455         | 90    | 11 |
| Basler Straßenbahnen (mit elektrischen<br>Motorwagen) . . . . .                                         | 2,777         | 15    | 51 |
| Pferdebahn auf dem Monte Generoso<br>(Bellavista-Hotel Pasta) . . . . .                                 | 0,540         | 20    | 38 |
| Rollbahn in Mürren . . . . .                                                                            | 0,451         | 7,5   | 37 |
| <b>Total</b>                                                                                            | <b>68,468</b> |       |    |

| h. Seilbahnen:                                               | Betriebslänge.<br>km. | Gewöhnlicher         |                       |
|--------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|
|                                                              |                       | Minimalradius.<br>m. | Maximalsteigung.<br>‰ |
| Stanserhornbahn (elektrische Motoren)                        | 3,600                 | 120                  | 600                   |
| Lausanne-Ouchy (Turbinenmotor)                               | 1,795                 | 400                  | 116                   |
| Biel-Magglingen (Wasserübergewicht)                          | 1,635                 | 300                  | 320                   |
| Beatenbergbahn (Wasserübergewicht)                           | 1,600                 | 400                  | 400                   |
| S. Salvatorebahn (elektrischer Motor)                        | 1,507                 | 300                  | 600                   |
| Lauterbrunnen-Grütsch (Wasserübergewicht)                    | 1,207                 | 1000                 | 600                   |
| Bürgenstockbahn (elektrischer Motor)                         | 0,827                 | 170                  | 580                   |
| Dolderbahn (Römerhof-Dolder in Zürich, elektrischer Motor)   | 0,799                 | 120                  | 177,5                 |
| Ragaz-Wartenstein (Wasserübergewicht)                        | 0,780                 | 180                  | 310                   |
| Territet-Glion (Wasserübergewicht)                           | 0,653                 | 500                  | 570                   |
| Ecluse-Plan (Wasserübergewicht)                              | 0,568                 | 500                  | 370                   |
| Gießbachbahn (Wasserübergewicht)                             | 0,530                 | 120                  | 320                   |
| St. Gallen-Mühleck (Wasserübergewicht)                       | 0,300                 | 180                  | 228                   |
| Lugano-Bahnhof G. B. (Wasserübergewicht)                     | 0,287                 | 150                  | 238                   |
| Zürichbergbahn (Limmatquai-Polytechnikum, Wasserübergewicht) | 0,168                 | 100                  | 260                   |
| Gütschbahn (Wasserübergewicht)                               | 0,142                 | geradlinig           | 530                   |
| Marzilbahn (Wasserübergewicht)                               | 0,101                 | 150                  | 302                   |
| <b>Total</b>                                                 | <b>15,904</b>         |                      |                       |

### Rekapitulation.

|                                                     | Betriebslänge.<br>km. |
|-----------------------------------------------------|-----------------------|
| Schweizerische Hauptbahnen . . . . .                | 2724,794              |
| Ausländische Bahnen auf Schweizergebiet . . . . .   | 63,487                |
| Übrige Normalbahnen (Nebenbahnen) . . . . .         | 294,118               |
| Schmalspurbahnen . . . . .                          | 316,810               |
| Schmalspurbahnen mit Zahnstrecken . . . . .         | 141,138               |
| Schmalspurbahnen mit elektrischen Motoren . . . . . | 7,427                 |
| Zahnradbahnen . . . . .                             | 79,082                |
| Tramways . . . . .                                  | 68,458                |
| Seilbahnen . . . . .                                | 15,904                |
| <b>Total</b>                                        | <b>3710,710</b>       |
| Davon werden zweispurig betrieben:                  |                       |
| Normalbahnen . . . . .                              | 431,118               |

## A. Bahnanlagen und feste Einrichtungen.

### Planvorlagen.

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

|                                                               |            |
|---------------------------------------------------------------|------------|
| Allgemeine Baupläne und Profile . . . . .                     | 6          |
| Normalprofile für Unterbau . . . . .                          | 1          |
| Erdbauten und Mauern . . . . .                                | 19         |
| Brücken und Durchlässe . . . . .                              | 194        |
| Ufer- und Schutzbauten . . . . .                              | 4          |
| Wegbauten . . . . .                                           | 10         |
| Oberbau . . . . .                                             | 12         |
| Neue Stationen und Haltstellen . . . . .                      | 6          |
| Stationserweiterungen . . . . .                               | 39         |
| Stationshochbauten . . . . .                                  | 67         |
| Übrige Stationseinrichtungen . . . . .                        | 23         |
| Mechanische Einrichtungen für Seilbahnen . . . . .            | 2          |
| Wärterhäuser und Bahnabschluß . . . . .                       | 11         |
| Signale, centrale Weichenstellungen und Riegelungen . . . . . | 50         |
| Total                                                         | <u>444</u> |

Dazu kommen 45 Vorlagen mit 117 Plänen über Bahnkreuzungen (Über- oder Unterführungen) durch elektrische Starkstromanlagen für industrielle Zwecke und 21 Vorlagen mit 26 Plänen über industrielle Verbindungsgeleise.

### Bahninspektion und Bahnkontrolle.

Die Untersuchung der Bahnlagen nebst zugehörigen Anlagen und Einrichtungen in Bezug auf Unterhalt, wünschbare Verbesserungen etc. fand durch die damit betrauten Kontrollingenieure in üblicher Weise statt. Es sind im Jahr 1895 6132 km. zu Fuß begangen worden mit entsprechender einläßlicher Berichterstattung, daneben wurden wie bisher zahlreiche Specialuntersuchungen und Lokalbesichtigungen einzelner Punkte und Strecken anläßlich von Unfällen oder sonstigen Vorkommnissen, Reklamationen etc. vorgenommen.

### Zustand der Bahnen.

Wir glauben uns hier auf folgende Mitteilungen beschränken zu sollen.

Die Verstärkung der eisernen Brücken, sowie die Ersetzung alter Eisenkonstruktionen durch neue auf Grund genehmigter bezüglichlicher Projektvorlagen wurde fortgesetzt. Auf möglichste Förderung der bei einigen Bahnen noch rückständigen Verstärkungen, vorab auf den Hauptlinien, wird fortwährend gedrungen, ebenso auf Einreichung der noch ausstehenden Nachrechnungen.

Die Art und Weise, wie bei den Brückenverstärkungen bisweilen vorgegangen wurde, gab dem Departemente Anlaß, die Bahnverwaltungen einzuladen, jeweilen vor Beginn der Arbeiten über die Reihenfolge der letztern und die Art der Ausführung ein Bauprogramm aufzustellen und für dessen genaue Einhaltung zu sorgen. Auch wurden die Verwaltungen auf die Notwendigkeit einer ständigen Beaufsichtigung der Arbeiten durch einen mit denselben vollständig vertrauten Brückeningenieur, überhaupt einer guten Organisation der Arbeitsausführung, aufmerksam gemacht.

Im Berichtsjahre fand eine Reihe von fälligen Brückenrevisionen mit Belastungsproben nach Maßgabe der Brückenverordnung statt.

Der gedruckte Bericht des Departements über die Bruchbelastungsprobe der alten Emmenbrücke bei Wolhusen erschien im April und wurde den Bahnverwaltungen und den sich dafür interessierenden Fachmännern zur Kenntnis gebracht. Mit den im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnten Belastungsproben der ausrangierten Brücke über den Mühlebach bei Mumpf (Bötzbergbahn) wurde im Herbst 1895 begonnen; dieselben werden jedoch erst im Frühjahr 1896 zu Ende geführt werden können.

Die Vorschriften der Brückenverordnung über Abnahme des Flußeisens für Brücken- und Dachkonstruktionen bei kleinen Lieferungen stießen bei ihrer Ausführung auf gewisse Schwierigkeiten, welche nach Würdigung bezüglichlicher Reklamationen der Bahnverwaltungen und auf Grund eines von denselben eingereichten Vorschlages durch Zusatzbestimmungen zu dem betreffenden Artikel (3, I, b) geregelt wurden, wonach die chargenweise Abnahme für Fälle, in welchen dieselbe schwer durchführbar ist (bei Lieferungen von ca. 15 Tonnen oder weniger), unterbleiben und durch Kaltbiegeproben ersetzt werden kann, in der Meinung, daß, sobald das Resultat derselben den bestehenden Vorschriften nicht vollkommen entspricht, das betreffende Walzstück von der Verwendung auszuschließen ist.

In Bezug auf Maßregeln gegen Entgleisungen oder deren Folgen auf Brücken glaubten einzelne Verwaltungen auf weitere Anwendung solcher verzichten zu sollen. Wir konnten uns hiermit nicht einverstanden erklären, sahen uns aber anderseits veranlaßt, an

einem der zur Ausführung gekommenen Systeme Verbesserungen und Ergänzungen zu verlangen. Infolge hiervon wurde die Angelegenheit vor den schweizerischen Bahnverband und dessen Technikerkommission gebracht und gewärtigen wir nun von dort her bezügliche Mitteilungen und Vorschläge.

Von erheblichen Beschädigungen und Betriebsstörungen durch elementare Gewalten sind die schweizerischen Bahnen auch im Berichtsjahr verschont geblieben. Die auf gefährdeten Strecken und Punkten erstellten Schutzbauten, auf deren Vermehrung und Verbesserung beständig hingewirkt wird, üben in dieser Beziehung eine vorteilhafte Wirkung aus und dienen wesentlich zur Sicherheit des Bahnbetriebs. Einige Störungen erlitt der Zugverkehr im Januar und Februar durch Schneerutschungen und Lawinen infolge starker Schneefälle.

Die Bestrebungen für Herstellung eines soliden, den gesteigerten Anforderungen Rechnung tragenden Oberbaues durch entsprechende Verbesserung und Verstärkung desselben wurden auch im Berichtsjahre fortgesetzt. So erging — entsprechend den Andeutungen in unserm vorjährigen Bericht — an die Bahnverwaltungen die Einladung, außer der Normalschiene von 36 kg. Gewicht, auf welche sich dieselben geeinigt, auch ein einheitliches Profil für eine schwerere Schiene auf den Hauptlinien des schweizerischen Eisenbahnnetzes in Aussicht zu nehmen und vorzulegen. Über diese Frage sind uns trotz Erinnerung noch keine Vorschläge zugegangen.

Es kann immerhin angeführt werden, daß die Gotthardbahn fortfährt, bei Neuanlagen und Umbauten die schwerern Schienenprofile (46 und 48 kg. pro lfm.) zu verwenden.

Auf einzelnen Bahnnetzen wird sodann die Verstärkung des Oberbaues mittelst Vermehrung der Schwellenzahl pro Schienenlänge und Verbesserung der Stoßverbindung ernstlich gefördert. Bei andern Verwaltungen wären wir im Falle, über die Durchführung dieser Verbesserungen Programme einzufordern.

\* \* \*

Die viel Zeit und Arbeit in Anspruch nehmende Frage des Umbaues des Centralbahnhofes in Basel wurde einer definitiven Lösung entgegengeführt. Wie in unserm vorjährigen Bericht erwähnt, verweigerte die Regierung von Basel-Stadt ihre Zustimmung zu dem vom Bahndirektorium vorgelegten Projekt mit durchgehender Geleiseanlage und strebte in erster Linie die Tieferlegung des Personenbahnhofes und die Anlage einer kombinierten Kopf- und Durchgangsstation an. Indem die Centralbahn uns im Juni ihre Einwen-

dungen gegen diese Begehren zur Kenntnis brachte, legte sie gleichzeitig ein neues, modifiziertes Projekt vor, welchem gegenüber aber die Regierung in nochmaliger Vernehmlassung an ihrem Standpunkte festhielt. Was den Güterbahnhof anbetrifft, so gehen die Interessenten mit der Verlegung desselben einig, und es bestehen auch über dessen Anlage keine erheblichen Differenzen.

Mit der nochmaligen Vernehmlassung der Regierung vom September 1895 betrachteten wir den Schriftenwechsel als geschlossen, und nachdem im Oktober in Basel noch ein Augenschein mit Konferenz unter Beteiligung sämtlicher Interessenten stattgefunden, ließ das Departement die Frage durch 3 Fachmänner begutachten, welche ihren Befund im Januar laufenden Jahres abgaben. Dieser Befund lautete im allgemeinen zu gunsten des Projektes der Centralbahn. Immerhin legten die Experten zu eventuell weiterem Studium auch eine Skizze für einen kombinierten Kopf- und Durchgangsbahnhof bei. Unter Bezugnahme hierauf und mit Rücksicht auf das Begehren der Behörden von Baselstadt wurde die Centralbahn eingeladen, mit möglichster Beförderung noch Projekte im Sinne der Forderungen der Stadt beziehungsweise in Anlehnung an die Skizze der Experten vorzulegen. Die Erledigung der Angelegenheit fällt somit nicht mehr in das Berichtsjahr.

Über die Erweiterung und Umgestaltung des Badischen Bahnhofes in Basel sind die seit Jahren schwebenden Verhandlungen noch nicht zum Abschluß gekommen. Die Regierung von Basel-Stadt, bei welcher wir wiederholt auf Förderung derselben gedrungen, wünschte mit Rücksicht auf die gleichzeitige Behandlung der in erster Linie zu erledigenden Frage des Centralbahnhofes und im Interesse möglichst sorgfältiger und einläßlicher Prüfung der beiden Angelegenheiten eine weitere Frist für ihre Unterhandlungen mit der Bahnverwaltung.

**Bahnhof Zürich.** Wie in unserm vorjährigen Geschäftsbericht erwähnt, legte die Nordostbahn im Februar 1895 ein neues Projekt über eine umfangreiche Erweiterung und Neugestaltung dieses Bahnhofes vor. Die bezüglichen Vernehmlassungen der Regierung und der Stadtbehörden, welche letztere das Projekt durch technische Experten begutachten ließen, erfolgten erst im Oktober. In denselben wird die Verlegung des Aufnahmsgebäudes auf das linke Sihlufer verlangt, weil das jetzige Areal auf dem rechten Ufer für die projektierte Erweiterung des Gebäudes nicht ausreicht. Abgesehen hiervon wird dem Projekt der Bahn im allgemeinen zugestimmt, immerhin eine Reihe von Begehren betreffend die Gestaltung der Straßen, Brücken, Plätze etc. gestellt und schließlich verlangt, es sei die Nordostbahn zu veranlassen, das Projekt unter Berück-

sichtigung der gestellten Begehren umzuarbeiten. Die Rückäußerung der Bahndirektion auf diese Postulate steht zur Zeit noch aus.

Vollendet wurde die Erweiterung des Bahnhofes Winterthur und weitergeführt diejenige der Bahnhöfe Schaffhausen und Luzern; und zwar im erstern bis zur Fertigstellung des neuen Güter- und Rangierbahnhofes und Unterführung der Bahnhofstraße unter dem Personenbahnhof. In Luzern ist das neue Aufnahmegebäude bis auf den Mittelbau unter Dach.

Was die Ausführung des genehmigten Projekts für Erweiterung der Bahnanlagen in Genf (Cornavin) anbelangt, so sahen wir uns im Hinblick auf die Landesausstellung in Genf wiederholt veranlaßt, auf möglichste Förderung der Arbeiten hinzuwirken, und wir dürfen annehmen, daß dieselben im Frühjahr 1896 in der Hauptsache vollendet sein werden.

Für die Erweiterung des Bahnhofes Lausanne, welche bei dem stets wachsenden Verkehr und angesichts der Unzulänglichkeit der bestehenden Anlagen und Einrichtungen immer dringender wird, ist die wiederholt reklamierte Projektvorlage auch im Berichtsjahr nicht eingelangt. Wir sahen uns daher veranlaßt, die Bahndirektion nochmals, und zwar unter Ansetzung einer bestimmten Frist, ernstlich zu mahnen und im Hinblick auf den zu erwartenden außerordentlichen Verkehr während der Landesausstellung in Genf die beförderliche Ausführung vorläufiger Maßnahmen zu verlangen.

Auch für den ebenso dringlichen Umbau des Bahnhofes La Chaux-de-Fonds steht trotz vielfacher Mahnungen und Erinnerungen die in Aussicht gestellte Vorlage immer noch aus. Indessen soll dieselbe laut neuerlicher Zusage demnächst eingereicht werden.

Zwei neu errichtete Haltstellen: Vuflens-la-Ville (Linie Lausanne-Neuchâtel) und Bôle (Linie Neuchâtel-Verrières), wurden dem Betrieb übergeben.

Auf das Gesuch des Gemeinderates der Stadt Bern und der Vereinigten Schützengesellschaft dieser Stadt um Errichtung einer Haltstelle für den Transport von Reisenden, Gepäck und Vieh auf dem Wylerfeld bei Bern glaubten wir dermalen nicht eintreten zu sollen, indem ein dringendes Bedürfnis hierfür zur Zeit nicht konstatiert werden konnte.

Zur Vorlage der verlangten Studien und Vorschläge für Einschaltung einer Station Bäch auf der linksufrigen Zürichseebahn wurde der Nordostbahn eine Frist angesetzt.

Wie sich aus dem Verzeichnis der behandelten und genehmigten Planvorlagen ergibt, wurden in zahlreichen Stationen mehr oder

weniger erhebliche Erweiterungen und Verbesserungen der Geleiseanlagen, Hochbauten und Einrichtungen ausgeführt. So erhielten u. a. die Stationen Mels, Au, Auvernier, Neyruz und Roggwyl neue Aufnahmsgebäude. Die elektrische Beleuchtung wurde in einigen weitem Stationen durchgeführt und für bessere Wasserversorgung durch Erstellung neuer Leitungen und Brunnen, auch bei Wärterhäusern, wo gutes Trinkwasser häufig noch fehlt, gesorgt.

\* \* \*

Weichen- und Signalverriegelungen wurden auf 27 Stationen erstellt, und zwar:

Auf der Nordostbahn 12: Oberrieden, Lachen, Siebnen, Mettmenstetten, Knonau, Augst, Rheinfelden, Effingen, Bötzenegg, Brugg, Effretikon, Etzweilen, Romanshorn;

auf der Jura-Simplon-Bahn 9: Eclépens, Ependes, Onnens, Boudry, Landeron, Malleray, Court, Flamatt und Schmitten;

auf der Schweizerischen Centralbahn 3: Niderschönthal, Lausen und Sommerau;

auf den Vereinigten Schweizerbahnen 2: Aathal und Haag-Gams;

auf der Waldenburgerbahn: Altmarkt.

Der Stand der Riegelungen in Prozenten der Stationen, welche Weichen besitzen, ist auf den 5 Hauptbahnen per Ende 1895 folgender:

|                                      |      |
|--------------------------------------|------|
| Gotthardbahn . . . . .               | 95 % |
| Schweizerische Centralbahn . . . . . | 83 „ |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . . . | 66 „ |
| Nordostbahn . . . . .                | 39 „ |
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .          | 27 „ |

Im Interesse einheitlicher Gestaltung der Signal- und Weichenverriegelungen in den Zwischenstationen und behufs Erzielung einer möglichst vollständigen Sicherung der Linienzüge wurde vom Departement eine Reihe von Grundsätzen aufgestellt. Die Bahnverwaltungen erklärten sich mit denselben im allgemeinen einverstanden, wünschten aber im einzelnen einige Abänderungen, über welche die Verhandlungen noch im Gange sind.

In Ergänzung der Signaleinrichtungen wurden im Jahr 1896 auf den Hauptbahnen erstellt:

|                                           |     |
|-------------------------------------------|-----|
| Weichensignale . . . . .                  | 13  |
| Deckungssignale . . . . .                 | 9   |
| Kontrolleinrichtungen für Deckungssignale | 100 |
| Vorsignale . . . . .                      | 9   |

Die Wahrnehmung, daß auf einigen Stationen die Abschlusssignale zu nahe an die Einfahrtsweiche gesetzt worden sind, veranlaßte das Departement, bei den Bahnverwaltungen darauf zu dringen, daß diese Signale, welche auch alle Zugsbewegungen und Rangiermanöver auf der Station zu decken haben und nie überfahren werden dürfen, behufs Verhütung von allfälligen Kollisionen in genügender Distanz von der Einfahrtsweiche aufgestellt werden.

Nachdem zufolge unserer Mitteilung im vorjährigen Geschäftsbericht die elektrischen Glockensignale auf denjenigen Bahnstrecken, für welche sie durch eine frühere Verfügung des Departements zunächst verlangt worden waren, nunmehr erstellt sind, wurde über das weitere Vorgehen, beziehungsweise die Ausdehnung dieser Signale auf Bahnlinsen, wo sie mit Rücksicht auf den zunehmenden Verkehr und die Zahl der Niveauübergänge oder im Hinblick auf Gefällsstrecken im Interesse der Betriebssicherheit gute Dienste leisten können, mit einigen Bahnverwaltungen verhandelt und ein neues Programm vereinbart, wonach in den nächsten Jahren Glockensignale auf einer Reihe von weitem Linien und Anschlußstrecken mit einer Gesamtlänge von ca. 271 km. zu erstellen sind.

Mit neuen Blockstationen wurden versehen die Strecken Palézieux-Freiburg, Renens-Neuchâtel, Zürich-Aarau, Brugg-Effingen, Zürich-Winterthur, im ganzen ca. 200 km.

In Bezug auf die in steter Zunahme begriffenen Specialbahnen (Zahnradbahnen, Seilbahnen etc.), deren Kontrolle besondere Aufmerksamkeit erheischt, haben wir außerordentliche Vorkehrungen nicht hervorzuheben.

Auf einigen Zahnradbahnen wurde bei starker Frequenz eine zu weitgehende Ausnutzung der Lokomotiven beobachtet, so daß für Notfälle keine Reserve verfügbar und für die Untersuchung der Fahrzeuge zu wenig Zeit blieb. Da dies unter Umständen zu Betriebsstörungen führen könnte, so wurden die Bahnverwaltungen eingeladen, die Fahrordnung der Lokomotiven so zu regeln, daß jede Maschine nach zurückgelegter Berg- oder Thalfahrt behufs Reinigung, Untersuchung und Bereitstellung mindestens 1—1½ Stunde im Depot bleiben könne; eventuell sei eine Vermehrung des Rollmaterials in Aussicht zu nehmen.

Wir haben übrigens gegenüber einer Verwaltung ausdrücklich betont, daß bei Bergbahnen die Rücksicht auf Beförderung aller sich zur Fahrt meldenden Reisenden gegenüber der Sorge für die Sicherheit des Betriebes unbedingt zurückzutreten habe.

Wir sahen uns sodann veranlaßt, von einzelnen Bahnen eine intensivere Aufsicht über das Rollmaterial zu verlangen und darauf

hinzuweisen, daß es nicht genüge, dem untern Personal bezügliche Vorschriften zu geben, sondern daß seitens der Betriebsleitung auch über deren genaue Befolgung zu wachen sei.

Verschiedene von uns angeregte Verbesserungen am Rollmaterial wurden seitens der Verwaltungen der Specialbahnen zum Teil durchgeführt, zum Teil wurde deren Durchführung von weiteren Beobachtungen abhängig gemacht.

Auf 2 Seilbahnen wurden die Kabel erneuert.

\* \* \*

Die Kontrolle des Bahnbewachungsdienstes gab, soweit es die Streckenbegehung anbetrifft, im Berichtsjahr zu wesentlichen Aussetzungen nicht Anlaß. Den aus der Prüfung der vorgelegten graphischen Begehungspläne sich ergebenden Bemerkungen, welche sich zumeist auf intensivere Bewachung einzelner Strecken bezogen, wurde von den Bahnverwaltungen in der Regel Rechnung getragen.

Dagegen sahen wir uns bei einer Bahn genötigt, einer Reduktion der Barrierenbedienung infolge Durchführung des Gesetzes über die Arbeitszeit entgegenzutreten und daran zu erinnern, daß Änderungen in der Barrierenbedienung nur mit Einwilligung des Departements geschehen dürfen.

Die Wohnungsverhältnisse des Wärterpersonals wurden durch Erstellung einer Anzahl neuer Wärterhäuser, sowie durch Umbau und Vergrößerung bestehender unzulänglicher Gebäude verbessert.

Von rückständigen Katasterplänen (Darstellungen nach Vollendung des Baues im Sinne von Art. 18 des Eisenbahngesetzes) wurden im Berichtsjahre trotz erfolgter Mahnung nur diejenigen für die Rothornbahn, eine Strecke der Regionalbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds und eine solche der Brünigbahn (zusammen für 29 km.) eingereicht. Für 20 Bahnen stehen diese Pläne noch aus.

Den Festigkeitsproben mit Materialien zu Bahnzwecken, namentlich mit Brückeneisen, wurde auch im Jahr 1895 die nötige Aufmerksamkeit gewidmet. Die von den Bahnverwaltungen veranstalteten Proben verteilen sich, soweit deren Resultate dem Departement zur Kenntnis gekommen sind, wie folgt:

|                              | Zahl der Proben. |
|------------------------------|------------------|
| Brückeneisen . . . . .       | 815              |
| Dachkonstruktionen . . . . . | 285              |
| Oberbaumaterialien . . . . . | 142              |

|                               | Zahl der Proben. |
|-------------------------------|------------------|
| Zahnstangen . . . . .         | 7                |
| Kesselblech . . . . .         | 65               |
| Achsen und Bandagen . . . . . | 51               |
| Zug- und Tragfedern . . . . . | 11               |
| Seilbahnkabel . . . . .       | 167              |
| Verschiedenes . . . . .       | 44               |

Auf die Anregung des Departements, im Interesse eines einheitlichen Vorgehens bei Abnahme und Prüfung von Eisenbahnmaterialien eine centrale Stelle zu schaffen, zeigten sich die Bahnverwaltungen geneigt einzutreten, in der Meinung jedoch, daß entweder die eidgenössische Festigkeitsanstalt die Abnahme besorgen oder daß im Eisenbahndepartement hierfür eine besondere Stelle geschaffen werde. Da es aber zunächst Sache der Bahnverwaltungen ist, über die vorschriftsmäßige Lieferung der von ihnen gemachten Bestellungen zu wachen, so konnte auf eine Lösung in diesem Sinne nicht eingetreten werden, worauf sich die Bahnen dahin einigten, daß jede Gesellschaft die Abnahme der Materialien in den Werken durch ihr eigenes Personal nach einem einheitlichen Modus zu besorgen habe, während die Kontrollproben in der eidgenössischen Festigkeitsanstalt vorzunehmen seien.

## B. Rollmaterial.

Die Arbeit der Kontrolle bestand, wie üblich, in der Prüfung der Pläne für Neuanschaffungen vom Standpunkte der Sicherheit und der Eignung für die in Frage kommenden Transporte aus, ferner in der Untersuchung neuer Fahrzeuge vor der Indienstsetzung, der Überwachung der Unterhaltungsarbeiten in den Werkstätten und der Beobachtung des Rollmaterials und des Zugkraftdienstes im allgemeinen.

### Neuanschaffungen und Stand des Rollmaterials.

Im Berichtsjahre sind 61 Vorlagen für Rollmaterialanschaffungen zur Behandlung gekommen, nämlich:

|                                     |
|-------------------------------------|
| 9 mit 12 Plänen für Lokomotiven,    |
| 27 " 49 " " Personenwagen,          |
| 19 " 27 " " Gepäck- und Güterwagen, |
| 6 " 12 " " Teile von Fahrzeugen.    |

Die betreffenden Fahrzeuge sind bis zum Ende des Jahres nur zum Teil zur Ablieferung gekommen, und es waren noch folgende Bestellungen unerledigt:

|                     | Für Normalbahnen. | Für sonstige Bahnen. |
|---------------------|-------------------|----------------------|
| Lokomotiven . . .   | 60 Stück          | 8 Stück              |
| Personenwagen . . . | 205 Achsen        | 122 Achsen           |
| „ . . .             | 3934 Sitzplätze   | 1942 Sitzplätze      |
| Gepäckwagen . . .   | 36 Achsen         | 12 Achsen            |
| Güterwagen . . .    | 524 „             | 80 „                 |

Die Lieferungen werden indessen zum größern Teil noch vor der Eröffnung der Landesausstellung in Genf ausgeführt werden, damit auch diese Lokomotiven und Wagen zur Bewältigung des zu erwartenden größern Verkehrs herangezogen werden können.

Wir machen nachfolgend die üblichen summarischen Angaben über die Änderungen im Rollparke der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen im abgelaufenen Jahre und den Bestand am Jahresende:

*a. Lokomotiven.*

|                                      | Aus-rangiert. | Neu beschafft. | Zuwachs.  |
|--------------------------------------|---------------|----------------|-----------|
| <b>Normalbahnen:</b>                 |               |                |           |
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .          | 5             | 4              | — 1       |
| Centralbahn . . . . .                | —             | —              | —         |
| Gotthardbahn . . . . .               | —             | 10             | 10        |
| Nordostbahn . . . . .                | —             | 12             | 12        |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . . . | —             | 5              | 5         |
| <b>Nebenbahnen . . . . .</b>         | <b>1</b>      | <b>2</b>       | <b>1</b>  |
| <b>Im ganzen</b>                     | <b>6</b>      | <b>33</b>      | <b>27</b> |
| <b>Sonstige Bahnen:</b>              |               |                |           |
| Schmalspurbahnen . . . . .           | 1             | 4              | 3         |
| Zahnradbahnen . . . . .              | —             | 3              | 3         |
| Tramways . . . . .                   | —             | —              | —         |
| <b>Im ganzen</b>                     | <b>7</b>      | <b>40</b>      | <b>33</b> |
| <b>Bestand zu Ende 1895:</b>         |               |                |           |
| Normalbahnen . . . . .               | 801           | Lokomotiven.   |           |
| Sonstige Bahnen . . . . .            | 192           | „              |           |
| <b>Im ganzen</b>                     | <b>993</b>    | „              |           |

b. *Personenwagen.*

|                               | Aus-<br>rangiert. | Neu<br>beschafft. | Zuwachs. |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|----------|
| <b>Normalbahnen:</b>          |                   |                   |          |
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .   | 30                | 34                | 4        |
| Centralbahn . . . . .         | 6                 | 22                | 16       |
| Gotthardbahn . . . . .        | —                 | —                 | —        |
| Nordostbahn . . . . .         | 3                 | —                 | — 3      |
| Vereinigte Schweizerbahnen .  | —                 | —                 | —        |
| <b>Nebenbahnen . . . . .</b>  | <b>8</b>          | <b>11</b>         | <b>3</b> |
| Im ganzen                     | 47                | 67                | 20       |
| <b>Sonstige Bahnen:</b>       |                   |                   |          |
| Schmalspurbahnen . . . . .    | —                 | 9                 | 9        |
| Elektrische Bahnen . . . . .  | —                 | 30                | 30       |
| Zahnrad- und Seilbahnen . . . | —                 | 5                 | 5        |
| Tramways . . . . .            | —                 | 5                 | 5        |
| Im ganzen                     | 47                | 116               | 69       |

## Bestand zu Ende 1895:

|                               | Achsen. | Plätze. |
|-------------------------------|---------|---------|
| Normalbahnen . . . . .        | 5248    | 94,620  |
| Schmalspurbahnen . . . . .    | 834     | 11,813  |
| Elektrische Bahnen . . . . .  | 176     | 2,530   |
| Zahnrad- und Seilbahnen . . . | 322     | 5,236   |
| Tramways . . . . .            | 336     | 3,788   |
| Im ganzen                     | 6816    | 117,987 |

c. *Bahnpostwagen.*

|                              |   |              |   |              |
|------------------------------|---|--------------|---|--------------|
| Ausrangiert wurden . . . . . | 7 | zweiachsige, | — | dreiachsige. |
| Angeschafft . . . . .        | 7 | "            | 4 | "            |
| Zuwachs                      | — | "            | 4 | "            |

## Bestand zu Ende 1895:

|                       |     |
|-----------------------|-----|
| Zweiachsige . . . . . | 128 |
| Dreiachsige . . . . . | 61  |
| Im ganzen             | 189 |

Bestellt sind 15 zweiachsige Bahnpostwagen, ferner 5 Stück zweiachsige Postgepäckwagen und 3 schmalspurige Bahnpostwagen, welche letztern zum Verkehr auf der Rhätischen Bahn bestimmt sind.

*d. Gepäckwagen.*

|                           | Normalbahnen. | Sonstige Bahnen. |
|---------------------------|---------------|------------------|
| Abgang . . . . .          | 14            | —                |
| Neubeschaffung . . . . .  | 26            | 2                |
|                           | <hr/>         | <hr/>            |
| Zuwachs                   | 12            | 2                |
| Bestand zu Ende 1895:     |               |                  |
| Normalbahnen . . . . .    | 382           | Achsen,          |
| Sonstige Bahnen . . . . . | 86            | „                |
|                           | <hr/>         |                  |
| Im ganzen                 | 908           | „                |

*e. Güterwagen.*

|                           | Offene Wagen. |                  | Gedeckte Wagen. |                  |
|---------------------------|---------------|------------------|-----------------|------------------|
|                           | Normalbahnen. | Sonstige Bahnen. | Normalbahnen.   | Sonstige Bahnen. |
| Abgang . . . . .          | 23            | —                | 114             | 4                |
| Neubeschaffung . . . . .  | 32            | 4                | 250             | 7                |
|                           | <hr/>         | <hr/>            | <hr/>           | <hr/>            |
| Zuwachs                   | 9             | 4                | 136             | 3                |
| Bestand zu Ende 1895:     |               |                  |                 |                  |
| Normalbahnen . . . . .    | 21,642        |                  | Achsen,         |                  |
| Sonstige Bahnen . . . . . | 833           |                  | „               |                  |
|                           | <hr/>         |                  |                 |                  |
| Im ganzen                 | 22,475        |                  | „               |                  |

Für die Einzelheiten dieser Angaben verweisen wir auf die alljährlich erscheinende detaillierte Statistik des Rollmaterials der schweizerischen Eisenbahnen.

**Unterhalt des Rollmaterials.**

Zu Anfang des Berichtsjahres wurde vom schweizerischen Bundesrate eine Verordnung erlassen über den Unterhalt des Rollmaterials der schweizerischen Eisenbahnen. Diese Verordnung handelt von der *Indienstsetzung des neuen und der periodischen Untersuchung des im Betriebe stehenden Rollmaterials*, sowie vom Unterhalt der Lokomotiven und Wagen. Insbesondere ordnet dieselbe die Vorschriften über die Proben und innern Untersuchungen der Lokomotivkessel und stellt das bezügliche Verfahren fest.

Im Sinne dieser Verordnung wurden im Beisein unserer Kontrollorgane vorgenommen:

*Innere Kesseluntersuchungen.*

|                                | Anzahl. | In % der Kessel. |
|--------------------------------|---------|------------------|
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .    | 57      | 26,5             |
| Centralbahn . . . . .          | 19      | 15,4             |
| Gotthardbahn . . . . .         | 16      | 15,2             |
| Nordostbahn . . . . .          | 13      | 6,7              |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . | 5       | 6,9              |
| Normale Nebenbahnen . . . . .  | 15      | 22,7             |
| Sonstige Bahnen . . . . .      | 22      | 12,1             |
| Im ganzen                      | 147     | 15,8             |

*Periodische Druckproben.*

|                                | Anzahl. | In % der Kessel. |
|--------------------------------|---------|------------------|
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .    | 73      | 33,9             |
| Centralbahn . . . . .          | 41      | 33,8             |
| Gotthardbahn . . . . .         | 37      | 35,2             |
| Nordostbahn . . . . .          | 30      | 15,6             |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . | 14      | 19,2             |
| Normale Nebenbahnen . . . . .  | 19      | 28,8             |
| Sonstige Bahnen . . . . .      | 46      | 25,3             |
| Im ganzen                      | 260     | 27,2             |

*Druckproben neuer Kessel.*

|                                |                |
|--------------------------------|----------------|
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .    | bei 9 Kesseln. |
| Centralbahn . . . . .          | „ 9 „          |
| Gotthardbahn . . . . .         | „ 10 „         |
| Nordostbahn . . . . .          | „ 25 „         |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . | „ 7 „          |
| Normale Nebenbahnen . . . . .  | „ 2 „          |
| Sonstige Bahnen . . . . .      | „ 3 „          |
| Im ganzen                      | „ 65 „         |

Anlässlich der Kesseldruckproben wurde auch den Manometern besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Im allgemeinen gab der Unterhalt der Wagen zu wenig Aussetzungen Anlaß; immerhin mußte eine Hauptbahn neuerdings auf die Vernachlässigung des Innern ihrer Personenwagen aufmerksam gemacht werden. Bei einzelnen Bahnen werden an den ältern, den heutigen Ansprüchen nicht mehr entsprechenden Wagen große Reparaturen ausgeführt, während füglich Ausrangierung solcher Wagen angezeigt wäre, was wir auch jeweilen betont haben.

Der Umbau der Personenwagen auf größern Radstand im Interesse eines sanftern Ganges wurde fortgesetzt und ergibt befriedigende Resultate.

Die im Berichtsjahr zu unserer Kenntnis gelangten 7 Achsbrüche und 146 Radreifenbrüche verliefen alle ohne weitere Folgen. Die Vermehrung der Radreifenbrüche um 110 gegenüber dem Vorjahre ist der kalten Witterung zu Anfang des Jahres zuzuschreiben.

Häufige kleinere Betriebsstörungen wurden veranlaßt durch die zahlreichen Brüche von Federstützen an Lokomotiven und Tendern. Die Bahnverwaltungen sind bemüht, diesem Mangel zu begegnen, doch ist es ihnen bis jetzt noch nicht gelungen, gründliche Abhilfe zu schaffen. Es sind zu unserer Kenntnis gebracht worden:

|                                      | Defekte an den<br>Lokomotivfedern<br>und deren Be-<br>festigung. | Defekte an<br>an andern Teilen<br>der Lokomotiven. |
|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .          | 12                                                               | 37                                                 |
| Centralbahn . . . . .                | —                                                                | 19                                                 |
| Gotthardbahn . . . . .               | 14                                                               | 6                                                  |
| Nordostbahn . . . . .                | 24                                                               | 45                                                 |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . . . | 11                                                               | 30                                                 |
| Übrige Bahnen . . . . .              | 8                                                                | 62                                                 |
| Im ganzen                            | 69                                                               | 199                                                |

An den Werkstättenanlagen sind wesentliche Änderungen und Vergrößerungen nicht vorgenommen worden. Die Nordostbahn, deren Werkstätte in Zürich längst nicht mehr genügt, um den Unterhalt des Rollmaterials den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend vorzunehmen, wurde angehalten, über das Emplacement einer neuen Werkstätte schlüssig zu werden und die nötigen Vorlagen zu machen. Ebenso wurde die Jura-Simplon-Bahn an die Unzulänglichkeit der Werkstätte der Brünigbahn in Meiringen erinnert.

## Zugkraftdienst.

Im Anschluß an das neue Fahrdienstreglement wurden die Grundsätze festgesetzt, nach welchen die Maximalgeschwindigkeiten der Züge auf den schweizerischen Eisenbahnen zu bestimmen sind. Als größte Fahrgeschwindigkeit für gewöhnliche Verhältnisse wurde 75 km. angenommen, in der Meinung, daß diese Schnelle mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde bei besonders geeigneten Verhältnissen noch erhöht werden könne.

Es wurde sodann bestimmt, daß zur Ausübung einer wirksamen Kontrolle über die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeitsgrenzen die Lokomotiven bezw. die Züge mit Apparaten auszurüsten sind, welche die jeweilige Geschwindigkeit sowohl dem Führer anzeigen, als auch automatisch aufzeichnen. Die Durchführung dieser Maßregel stößt hauptsächlich bei den elektrischen Straßenbahnen auf Widerstand, und doch hat die Erfahrung gezeigt, daß gerade hier, wo die Einhaltung der zugestandenen Fahrschnelle von eminenter Wichtigkeit für die Sicherheit des übrigen auf der öffentlichen Straße sich abwickelnden Verkehrs ist, eine intensive Kontrolle doppelt angezeigt erscheint.

Eine angehobene Untersuchung über die Wasserstationen der verschiedenen Bahnen hat erkennen lassen, daß dieselben vielfach einer etwas gesteigerten Anforderung nicht gewachsen sind; wir haben daher die betreffenden Bahnen zur Abhilfe eingeladen. Es werden denn auch in der nächsten Zeit eine Anzahl Wasserstationen wesentlich verbessert.

Die Kohlenvorräte, über welche wir uns periodisch Bericht erstatten lassen, entsprechen zumeist den aufgestellten bezüglichen Bestimmungen; wo dies vorübergehend nicht der Fall ist, liegt die Schuld weniger an der betreffenden Verwaltung als vielmehr an ihrem Lieferanten.

Gestützt auf gemachte Erfahrungen und Beobachtungen, haben wir neuerdings an die Bahnen gelangen müssen, um dieselben anzuhalten, bei der Rekrutierung des Lokomotivpersonals mit mehr Sorgfalt vorzugehen und nur strecken- und reglementkundige, tüchtige Leute zu diesem verantwortungsvollen Dienste heranzuziehen.

Der Wagendienst der Jura-Simplon-Bahn gab unsern Kontrollorganen zu wiederholten Aussetzungen und zu der Einladung Anlaß, über die Personenwagen eine besondere Aufsicht zu bestellen und die Disposition über diese Wagen richtig zu organisieren.

Gegen die von uns verlangte besondere Bezeichnung der Schnellzugswagen haben sich die Bahnverwaltungen mit Entschiedenheit ausgesprochen; dagegen haben sie sich bereit erklärt, alle Personen- und Gepäckwagen, welche sich zur raschen Fahrt mit mehr als 60 km. nicht eignen, mit einem besondern Zeichen (gelbes Dreieck an den Kastenecken) zu versehen. Einverständnis besteht sodann darüber, daß für die Hauptschnellzüge nur ein in jeder Beziehung geeignetes Wagenmaterial verwendet werde, und es sind die bezüglichen Wagen dem in Frage kommenden Personal speciell namhaft gemacht worden.

## 6. Bahnbetrieb.

### a. Kontrolle des Tarif- und Taxwesens.

Über die Erledigung der im letztjährigen Geschäftsbericht als pendent bezeichneten Geschäfte ist folgendes zu berichten:

Die Bahnverwaltungen haben ihre Bereitwilligkeit zur raschern und weniger schwerfälligen Fortbildung der schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation erklärt und neben der Verweisung auf den mündlichen Verhandlungsweg ihre Ansicht dahin ausgesprochen, „es wäre für die raschere Erledigung eines vorgelegten Entwurfes einer Neuausgabe auch förderlich, wenn die Organe der Aufsichtsbehörde bei Behandlung der Sache etwas weniger minutiös verfahren würden und sich namentlich weniger von dem Bestreben leiten ließen, aus den deutschen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation für den schweizerischen Verkehr nur das anzunehmen, was für das Publikum günstig ist, dagegen abzulehnen, was dasselbe irgendwie belasten könnte“.

Die Erfahrung wird zeigen, ob die von den Verwaltungen zugesagte raschere Behandlungsweise zur Beseitigung der vorhandenen Übelstände genügt oder ob weitere Änderungen im bisherigen Verfahren sich als notwendig erweisen. Was die Aufsichtsbehörde anbetrifft, so wird sie auch fernerhin trachten, eine Mehrbelastung des Publikums thunlichst zu vermeiden und im Sinne der Gewährung von Erleichterungen zu wirken, dabei aber auch eine sorgfältige Würdigung aller in Betracht fallenden Umstände und besondern Verhältnisse eintreten lassen.

Auf die Anregung des Departementes bei Erstellung von Sonn- und Festtagsbilleten, sowie von Rundreise- und Lustfahrbilleten eine gleichmäßigere Behandlungsweise rücksichtlich der Ermäßigung der normalen Taxen und der Festsetzung der Gültigkeitsdauer in Aussicht zu nehmen, haben die Verwaltungen

geantwortet, für den internen Verkehr der Gesellschaften und den direkten schweizerischen Verkehr seien die lokalen Verhältnisse und örtlichen Bedürfnisse so verschieden, daß ein einheitliches Verfahren kaum erzielbar wäre, ohne in einzelnen Relationen Erschwerungen durch Erhöhung der bestehenden Taxen und Verkürzung der Gültigkeitsdauer eintreten zu lassen, was beim Publikum auf Widerstand stoßen dürfte. Was sodann den internationalen Verkehr anbetreffe, so beruhe der von den schweizerischen Verwaltungen gewährte Rabatt in der Regel auf Vereinbarungen mit den ausländischen Verwaltungen, so daß eine Änderung desselben ebenfalls nicht möglich wäre.

Unter diesen Umständen glaubten wir von einer prinzipiellen Lösung dieser Frage durch einen allgemein verbindlichen Beschluß Umgang nehmen zu sollen, haben aber, da wir die vorstehend dargelegte Ansicht der Verwaltungen, sowie den bei diesem Anlaß erhobenen weitern Anspruch derselben, die Taxen und die Gültigkeitsdauer dieser Kategorien von Billeten nach freiem Ermessen bestimmen zu können, da die Vorschriften der Konzessionen erfüllt seien, nicht als zutreffend anerkennen konnten, angeordnet, daß in jedem einzelnen Falle vor Genehmigung einer bezüglichen Tarifvorlage sorgfältig geprüft werde, ob dieselbe der Anforderung der Gleichbehandlung aller entspreche. Dadurch dürfte es möglich werden, unter Berücksichtigung lokaler Eigentümlichkeiten und Bedürfnisse, die noch bestehenden, zum Teil sehr großen Differenzen in der Behandlung der einzelnen gleichartigen Verkehre ohne Inkonvenienzen zu beseitigen.

Bei diesem Anlaß wollen wir auch noch erwähnen, daß wir rückichtlich der Behandlung der Retourbillete im internationalen Verkehr unsere Ansicht dahin ausgesprochen haben, daß die von den schweizerischen Bahnen zur Bildung derselben zur Verfügung gestellten Anteile bei einer Gültigkeitsdauer, welche den schweizerischen Normen annähernd entspricht, den Retourtaxen der schweizerischen Strecke, bei einer weit größern Gültigkeitsdauer (45, 60 Tage) aber den Taxen der Coupons der internationalen kombinierbaren Rundreisebillete gleichgestellt werden sollten, und daß die Einrechnung der doppelten einfachen Taxen für Hin- und Rückfahrt nicht zulässig erscheine.

Am 26. Juli konnte einem Entwurf zu einem Nachtrag III zum allgemeinen Nebengebührentarif die Genehmigung erteilt werden, wodurch die Übereinstimmung mit dem schweizerischen Transportreglement endlich hergestellt und zugleich die Frage der Erhebung von Gebühren bei nachträglicher Verfügung über die Güter geregelt wurde. Der Nachtrag ist am 1. September 1895 in Kraft getreten.

Den Bericht über die Frage der Berücksichtigung der Konkurrenz fremder Eisenbahnlinien im internationalen Güterverkehr vom 19. Dezember 1894 haben die Räte unterm 15./26. Juni 1895 durch Nichteintreten auf die Motion Fonjallaz und Konsorten erledigt, dagegen den Bundesrat gleichzeitig eingeladen, die Verwaltungen zum Studium der Frage der Verbilligung der Transporttaxen im allgemeinen und für Wein im speciellen eventuell durch Einführung von Staffeltarifen zu veranlassen. Die Präsidialverwaltung wurde in diesem Sinne verständigt. Ein Bericht derselben über diese Frage ist aber im Berichtsjahre nicht eingegangen.

Änderungen von bedeutender Tragweite sind namentlich im **Personentarifwesen** während des Berichtsjahres beschlossen worden.

Wir erinnern hier in erster Linie an die bedeutenden Taxreduktionen, welche von der Centralbahn für die Retourbillete II. und III. Klasse zugestanden und auf 1. Januar 1896 durchgeführt wurden. Der Rabatt für die Retourbillete beträgt nunmehr bei der Centralbahn gegenüber der doppelten Taxe für einfache Fahrt in

| I. Klasse | II. Klasse         | III. Klasse |
|-----------|--------------------|-------------|
| 25 %      | 33 $\frac{1}{3}$ % | 40 %        |

Dagegen wurden die Sonntagsbillete aufgehoben, da sie zum Teil teurer, zum Teil aber wenig billiger waren als die neuen Retourbillete.

Auf der Aargauischen Südbahn, der Linie Wohlen-Bremgarten und der Bötzbahn inkl. der Linie Koblenz-Stein, welche bekanntlich gemeinsames Eigentum der Centralbahn und der Nordostbahn sind, gelangte ab 1. Januar 1896 das Taxsystem der Nordostbahn zur Einführung, wodurch zum Teil ganz erhebliche Ermäßigungen für die Hin- und Rückfahrtstaxen erzielt wurden.

Zu vielen, zum Teil sehr langwierigen Verhandlungen führte der Entwurf zu einem neuen Personentarif für den internen Verkehr der Nordostbahn. Der Versuch, auch diese Verwaltung zu Zugeständnissen an den Verkehr durch Ermäßigung der bestehenden Taxen zu veranlassen, blieb leider erfolglos. Anstände prinzipieller Natur ergaben sich namentlich auch rücksichtlich der Frage der Art und Weise der Berücksichtigung der Konkurrenzrouten und Umwegrouten im Personentarifwesen, deren Erledigung aber einstweilen unter Wahrung des hierseitigen prinzipiellen Standpunktes verschoben wurde.

Auch seitens der Gotthardbahn sind für den Personenverkehr bedeutende Ermäßigungen in Aussicht gestellt, einmal durch

Reduktion des sog. Bergzuschlages für den internen Verkehr von 75 auf 60 % und sodann durch Erhöhung des Rabattes auf den Retourbilletten mit normaler Gültigkeitsdauer von 20 % auf

| I. Klasse | II. Klasse | III. Klasse |
|-----------|------------|-------------|
| 25 %      | 30 %       | 35 %        |

Diese Ermäßigungen werden auf den Zeitpunkt der Eröffnung der nördlichen Zufahrtlinien in Kraft treten, auf welchen eine Umarbeitung sämtlicher die Gotthardbahn betreffenden Tarife zu erfolgen hat.

Zum Schlusse sei noch die Ermäßigung der Fahrtaxen III. Klasse auf der Langenthal-Huttwilbahn von 7 auf 6 Cts. per km. und die Einführung von Kilometerabonnements mit 40 % Rabatt gegenüber der einfachen Fahrt auf der Emmenthalbahn erwähnt.

Besondere Vorkommnisse von einschneidender Tragweite im **Gütertarifwesen** sind dieses Jahr nicht zu konstatieren.

Zu den allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation ist ein erster Nachtrag erschienen, wodurch eine Bereinigung der Klassifikation des Artikels „Salz“ erfolgte, unter Beseitigung einer anlässlich der Einführung der neuen Tarifvorschriften vorgekommenen Taxerhöhung für den Artikel „denaturiertes Gewerbesalz“.

Der allgemeine Ausnahmetarif Nr. 16 für den Transport von Gold und Edelmetallen und das Reglement über die Behandlung der Ausstellungsgüter, ersterer zur Herstellung der Übereinstimmung mit den reglementarischen Vorschriften, wurden neu herausgegeben.

Ein Specialfall veranlaßte uns, die Verwaltungen nachdrücklichst darauf aufmerksam zu machen, daß die Tarifänderungen auch im internationalen Verkehr, welche durch Änderung der schweizerischen Anstoßtaxen bedingt werden, in Zukunft mit aller Beförderung zur Durchführung zu gelangen haben, und zwar in der Regel mit der Einführung des nächsten Nachtrages resp. bei Anlaß der nächsten Umarbeitung des Tarifes, eventuell unter Veranlassung der Ausgabe eines besondern Nachtrages oder der Umarbeitung des Tarifes zu diesem Zwecke.

Auch in diesem Jahre hat die provisorische Organisation für die Prüfung und Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen sich bewährt. Wir fügen hier noch die Statistik über den Eingang und die Genehmigung der Tarifelaborate an, wobei wir aber ausdrücklich betonen, daß diese Zahlen nur ein schwaches Bild der zu bewältigenden Arbeit geben, da es nicht möglich ist, in den-

selben den Umfang der einzelnen Vorlagen, der naturgemäß stark variiert, richtig zum Ausdruck zu bringen.

Vom Vorjahre wurden unerledigt übernommen . . . . . 58  
Vorlagen, zu diesen kamen im Berichtsjahre an neuen Vorlagen, wobei wir die analogen Ziffern des Vorjahres in Klammern beifügen :

|                                                                        | Haupttarife. | Nachträge, Anhänge etc. | Total.    |
|------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------------|-----------|
| Betreffend den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr . . . . .      | 109 (52)     | 92 (92)                 | 201 (144) |
| Betreffend den Güterverkehr . . . . .                                  | 58 (57)      | 277 (319)               | 335 (376) |
| Zusammen                                                               | 167 (109)    | 369 (411)               | 536 (520) |
|                                                                        |              | Total zur Behandlung    | 594       |
| Hiervon wurden im Berichtsjahre genehmigt 95,6 % (88,8) oder . . . . . |              |                         | (460) 568 |
| so daß unerledigt ins Jahr 1896 übergingen 4,4 % (11,2) oder (58)      |              |                         | 26        |
| Vorlagen.                                                              |              |                         |           |

## b. Transportwesen.

Wir hatten bereits im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnt, daß die Durchführung unseres Beschlusses vom 10. Juli 1894 betreffend die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillete sistiert worden sei und daß in den wieder eröffneten Verhandlungen die Verwaltungen das Begehren um Abstempelung der Billete bei Fahrtunterbrechungen fallen gelassen haben. Am 4. Juni 1895 konnte diese Angelegenheit dann durch folgenden Beschluß erledigt werden:

„1. Die in § 9, Absatz 4, litt. b, des Transportreglementes vorgesehene Gültigkeitsdauer der Retourbillete wird allgemein um je einen Tag erhöht.

„2. Derselbe § 9 erhält folgendes neue Alinea:

„Die Retourbillete und die Rundreisebillete sind nur für diejenigen Personen, welche mit denselben die Reise angetreten haben, zur Rückreise beziehungsweise Weiterreise gültig.

„Der Kauf und der Verkauf von teilweise benützten Retour- und Rundreisebilleten sind verboten. Insbesondere unterliegt der gewerbsmäßige Handel mit solchen Billeten, sowie die Ver-

mittlung dieses Handels, den Strafbestimmungen des Bundesgesetzes über die Bahnpolizei (Art. 6—10), sofern nicht auf Grund der Strafgesetze Bestrafung eintritt.

„3. Dieser Beschluß, wodurch derjenige vom 10. Juli 1894 aufgehoben und ersetzt wird, tritt mit 1. Januar 1896 für sämtliche schweizerische Transportanstalten, soweit sie dem Transportreglement unterstellt sind, in allgemein verbindlicher Weise in Kraft und ist auf den angegebenen Zeitpunkt mittelst eines Nachtrages zum Transportreglement zur Durchführung zu bringen.“

Bezüglich der Durchführung dieses Beschlusses haben wir den Verwaltungen eröffnet, daß es mit Rücksicht auf den rechtlichen Charakter der Billete als unstatthaft bezeichnet werden müsse, nach dem 1. Januar 1896 noch Retourbillete mit der alten Gültigkeitsdauer zur Ausgabe zu bringen und haben sie eingeladen, dafür zu sorgen, daß die Gültigkeitsdauer überall richtiggestellt werde, was, soviel uns bekannt, auch geschehen ist.

Der durch diese Änderungen am § 9 des Transportreglementes der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen notwendige Nachtrag II zu demselben konnte auf 1. Januar 1896 zur Einführung gebracht werden und enthält noch einige Änderungen an den Listen der kantonalen Feiertage.

Wiederholte Brandausbrüche in fahrenden Zügen, welche im Berichtsjahr vorkamen, veranlaßten uns, die Verwaltungen daran zu erinnern, daß den nur unter gewissen Bedingungen zum Transport zugelassenen Gütern (Anlage V zum Transportreglement) ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden müsse, und daß das Personal auch in diesem Punkte gehörig zu instruieren und streng zu überwachen sei. Eine ähnliche Mahnung war auch rücksichtlich der Pulver- und Munitionstransporte der Militärverwaltung erforderlich, da auch hier zu wiederholten Malen Unregelmäßigkeiten konstatiert werden konnten.

Von einer weitem Verfolgung der Angelegenheit betreffend den Bezug der Lagergebühren in Chiasso während der Sonntage, an welchen der Güterdienst gesetzlich untersagt ist (siehe Geschäftsbericht 1892), nahmen wir für einmal Umgang, ohne indessen den Standpunkt der italienischen Bahnen, welche vorgeben, gestützt auf das italienische Gesetz auf schweizerischem Gebiet diese Gebühr erheben zu dürfen, als berechtigt anerkennen zu können.

Für den Transportdienst auf dem Bodensee und Rhein ist von den an der Bodenseeschiffahrt beteiligten Verwaltungen auf 1. März 1895 ein neues Betriebsreglement (Trans-

portreglement) und im August desselben Jahres ein Nachtrag I zu demselben eingeführt worden.

Im Berichtsjahr wurden folgende temporäre Lieferfristverlängerungen bei besondern Anlässen bewilligt:

Der Gotthardbahn für alle Güter, die nach Stationen der tessinischen Linien bestimmt waren oder welche zur Erreichung ihres Bestimmungsortes diese Linien zu passieren hatten, während der Dauer der durch Lawinenstürze verursachten Verkehrsstörung und der infolge derselben entstandenen Güterstauung.

Der Nordostbahn 3 Tage für den Frachtgutverkehr auf den Linien Aarau-Zürich-Winterthur-Romanshorn, Brugg-Basel, Zürich-Luzern, Zürich-Glarus, Winterthur-Bülach, Winterthur-Singen und Winterthur-Schaffhausen während der Dauer des eidgenössischen Schützenfestes in Winterthur.

Der Jura-Simplon-Bahn ein Tag für Frachtgüter, welche sich am 27. August 1895 auf den Linien Delsberg-Biel-Lausanne-Genf, Biel-Bern, Yverdon-Freiburg, Lyß-Lausanne, Bern-Lausane St. Maurice, Morges-Bière, Yverdon-St<sup>e</sup> Croix und Bulle-Romont befanden und zwei Tage für die Frachtgüter, welche sich am 12. und 13. September 1895 auf denselben Linien befanden.

Der Centralbahn zwei Tage für Frachtgüter, welche am 12. und 13. September 1895 im Transit über die Linien Olten-Biel, Olten-Bern und Bern-Thun befördert wurden, sowie für die nach Bern loco und Biel loco bestimmten Frachtgüter.

Die der Jura-Simplon-Bahn und der Centralbahn zugestandenen Lieferfristverlängerungen waren erforderlich wegen der außerordentlichen Beanspruchung dieser Bahnen durch Militärtransporte für die Armeekorpsmanöver einerseits und durch Viehtransporte für die landwirtschaftliche Ausstellung in Bern anderseits.

Die in den letzten Geschäftsberichten mehrfach erwähnten Vorschriften für Krankentransporte traten auf 1. Dezember 1895 durch Neuausgabe des Reglements und Tarifs für den Transport von Kranken in besonderen Wagen in Kraft.

Zum schweizerischen Militärtransportreglement wurden von den Verwaltungen, um eine möglichst einheitliche Anwendung desselben zu sichern, Ausführungs- und Zusatzbestimmungen ausgearbeitet, welche nach mehrfachen Verhandlungen auf 1. Januar 1896 in Kraft gesetzt werden konnten.

Die in der technischen Konferenz vom Juni 1893 beschlossene Abänderung des § 1 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 und der zugehörigen

Anlage I konnte auch im Berichtsjahr nicht allgemein zur Einführung gebracht werden; dagegen wurde es möglich, diese Zusatzvereinbarung zum internationalen Übereinkommen auf 1. Januar 1896 als Separatübereinkommen zwischen sieben der Vertragsstaaten, nämlich für den Verkehr zwischen Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Rußland und der Schweiz, in Kraft zu setzen.

Die Länge der dem Übereinkommen unterstellten schweizerischen Linien betrug Ende März 1895 3123 km., d. h. 21 km. mehr als im Vorjahre. In der Liste der schweizerischen Verwaltungen wurde die Bödelibahn infolge Übergangs derselben in den Betrieb der Jura-Simplon-Bahn als besonderes Unternehmen gestrichen.

Neue Vorschriften für den internationalen Güterverkehr und Änderungen an den bestehenden wurden in folgendem Umfange, zum Teil nach längeren Verhandlungen, genehmigt:

Nachtrag III zum Reglement für den belgisch-Basler Verkehr via Delle (belgisch-deutsches Reglement) am 9. April 1895.

Nachtrag I zum Reglement für den Transport von Eisenbahnfahrzeugen im belgisch-Basler Verkehr via Delle (belgisch-deutsches Reglement für lebende Tiere und Eisenbahnfahrzeuge) am 16. April 1895.

Nachtrag IV zum Reglement für den belgisch-Basler Verkehr via Delle (belgisch-deutsches Reglement) am 4. Juni 1895. Im Berichtsjahr nicht eingeführt.

Nachtrag IV zum Reglement für den niederländisch-Basler Verkehr via Delle (niederländisch-deutsches Reglement) am 20. Juni 1895.

Reglement für den Eilgutverkehr zwischen London und Basel via Delle am 29. Juni 1895. Da England dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht beigetreten ist und die englischen Verwaltungen einzelne Bestimmungen des Übereinkommens nicht annehmen zu können erklärten, so mußte ein besonderes Reglement für diesen Verkehr aufgestellt werden, das sich soweit irgend möglich dem internationalen Übereinkommen anschließt.

Nachtrag IV zum Reglement für den deutsch-schweizerischen Verkehr am 27. September 1895. Im Berichtsjahr nicht eingeführt.

Das am 2. Oktober 1894 genehmigte Reglement für den italienisch-englischen Verkehr gelangte am 1. April 1895 zur Einführung.

Ferner wurde vorgelegt, konnte aber im Berichtsjahr nicht mehr genehmigt werden: das Reglement für den rumänisch-

schweizerischen Verkehr. Rumänien ist bekanntlich bisher dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ebenfalls nicht beigetreten; dagegen haben die dortigen Bahnverwaltungen erklärt, dasselbe als Grundlage für das aufzustellende neue Reglement annehmen zu wollen. Es haben sich aber bei der Prüfung der Vorlage eine Reihe von Beanstandungen ergeben, die bisher mangels einer Rückäußerung der Verwaltungen nicht erledigt werden konnten.

Für den französisch-schweizerischen Personenverkehr wurden am 2. September 1895 reglementarische Bestimmungen genehmigt, deren Einführung aber nicht mehr ins Berichtsjahr fällt. Die Aufstellung von reglementarischen Vorschriften für den Personenverkehr mit dem Ausland bietet, so wünschenswert sie namentlich für die Schweiz wären, wegen der großen Verschiedenheit der gesetzlichen Bestimmungen in den einzelnen Staaten nicht geringe Schwierigkeiten, deren Behebung durch Schaffung einer internationalen Vereinbarung sehr zu begrüßen wäre.

Das im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte, unterm 27. November 1894 genehmigte Reglement für den französisch-belgisch-deutsch-schweizerisch-österreichisch-ungarisch-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalischen Personen- und Gepäckverkehr konnte auch im Berichtsjahr nicht zur Einführung gelangen.

Auch im Jahre 1895 sahen wir uns genötigt, teils einzelnen Verwaltungen, teils ganzen Gruppen Ausnahmen vom gesetzlichen Verbot des Güterdienstes am Sonntage zu bewilligen. Wir waren dabei bestrebt, diese Ausnahmen thunlichst einzuschränken, und sahen uns auch mehrmals veranlaßt, an Ort und Stelle Erhebungen über die Ursachen der Güterstauungen anzuordnen. Dieselben haben ziemlich übereinstimmend ergeben, daß einestheils ungenügende bauliche Anlagen für den Güterdienst einer raschen Abwicklung desselben bei intensivem Verkehr hindernd oder zum wenigsten erschwerend im Wege stehen und andernteils die Organisation des Güterdienstes vielfach der Entwicklung des Verkehrs nicht nachgefolgt ist. Namentlich muß als Mangel bezeichnet werden, daß die Verwaltungen mit der Einführung des Nachtdienstes für die Besorgung des Güterdienstes auf Hauptstationen in der Regel viel zu lange warten, während durch Einführung der Kontinuität im Güterdienst Stauungen größtenteils vermieden und damit die Zuhülfenahme von Sonntagsarbeit unnötig gemacht werden könnte.

Ausnahmen wurden in folgendem Umfange zugestanden:

- Am 3. März der Jura-Simplon-Bahn zur Führung zweier Güterzüge auf der Strecke Genf-Renens wegen Stauung, verursacht durch Erschwerung des Dienstes durch intensiven Schneefall.
- Am 31. März der Südostbahn zur Führung dreier Güterextrazüge in jeder Richtung zur Bewältigung der Verkehrsstauung, verursacht durch Verkehrsunterbruch auf der Nordostbahn durch Verschüttung der Mündung des Birnenstorfertunnels.
- Vom 16. Juni bis 15. September den Vereinigten Schweizerbahnen zur Annahme der vom Eilfourgondienst aus dem Eugadin nach Chur verbrachten und zur Auslieferung für denselben in Chur anlangenden Eilgutsendungen an den Sonntagen.
- Am 14. Juli den Vereinigten Schweizerbahnen zum Transport der für den Feuerwehrtag in Lachen bestimmten Feuerwehrgerätschaften.
- Am 8. September der Jura-Simplon-Bahn zur Führung der zur Besorgung der Transporte der Militärverwaltung (Truppenzusammenzug) nötigen Extrazüge.
- Der Lausanne-Ouchy-Bahn zur Besorgung des Güterdienstes am Vormittag wegen durch Verkehrsunterbruch verursachter Güterstauung.
- Den Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbandes zur Vornahme des Güterablaides am Vormittag durch Bahnangestellte und zur Führung je eines Extrazuges, auf der Linie Basel-Bern-Thun eventuell zweier, behufs Zufuhr von Leermaterial (Viehmärkte, Viehtransporte für die landwirtschaftliche Ausstellung in Bern.)
- Am 15. September den Vereinigten Schweizerbahnen zur Führung eines Extrazuges Rapperswyl-Mayenfeld und Oberriet zur Heimbeförderung von Militärpferden.
- Vom 22. September bis Ende Oktober den Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbandes zur Bewältigung des Herbstverkehrs:
- a. Entlad von Obst, neuem Wein (Sauser), Kartoffeln und andern landwirtschaftlichen Erzeugnissen am Sonntag Vormittag durch das Bahnpersonal.
  - b. Ausführung je eines fakultativen Güterzuges am Sonntag auf jeder Linie und in jeder Richtung zur Beförderung der vorstehend aufgezählten landwirtschaftlichen Produkte und zur Verteilung von Leermaterial.
- Am 6. Oktober der Nordostbahn zum Güterauslad durch Bahnangestellte im Bahnhof Zürich während des ganzen Tages wegen Güterandrang.

Vom 13. Oktober bis Ende Oktober der Gotthardbahn zur Ausführung der zur Bewältigung des Herbstverkehrs notwendigen Extragüterzüge am Sonntag zur Beförderung von neuem Wein, Weinmost, frischen und gestampften Trauben u. dgl. mehr ab den italienisch-schweizerischen Grenzstationen nach schweizerischen Stationen und im Transit durch die Schweiz.

Am 13. Oktober der Nordostbahn zum Güterauslad durch Bahnangestellte im Bahnhof Zürich während des Vormittags wegen Güterandrang.

Am 20. Oktober der Nordostbahn zum Güterauslad durch Bahnangestellte im Bahnhof Zürich während des Vormittags wegen Güterandrang.

Der Centralbahn zur Ausführung je eines Extragüterzuges nach dem Elsaß und zur Annahme eines von dort herkommenden wegen außerordentlichem Güterandrang.

Am 3. November der Centralbahn zur Vornahme von Güterarbeiten im Bahnhof Bern durch Bahnarbeiter am Vormittag wegen starkem Güterandrang.

Der Lausanne-Ouchy-Bahn zur Besorgung des Güterdienstes am Vormittag wegen durch Verkehrsunterbruch verursachter Güterstauung.

Am 10. November der Centralbahn zur Vornahme von Güterarbeiten in den Schuppen von Basel durch Bahnangestellte am Vormittag wegen Verkehrsstauung.

Am 17. November der Jura-Simplonbahn zur Führung von einem, eventuell zweien Güterzügen Genf-Renens wegen Überfüllung des Bahnhofes Genf.

Am 24. November der Jura-Simplon-Bahn aus derselben Ursache zur Führung von 3 Güterzügen Genf-Renens.

Am 8. Dezember der Lausanne-Ouchy-Bahn zur Besorgung des Güterdienstes am Vormittag wegen durch Verkehrsunterbruch verursachter Güterstauung.

Am 15. Dezember der Jura-Simplon-Bahn zur Ausführung von zwei Güterzügen Vallorbes-Renens zur Entlastung des Bahnhofes Vallorbes, der durch Ablenkung von Getreidesendungen von der Route via Genf stark in Anspruch genommen war.

Trotz dieser vielen Ausnahmen, welche den Verwaltungen überall da gewährt worden waren, wo ein Bedürfnis sich wirklich fühlbar gemacht hatte, mußten wir leider konstatieren, daß im verfloßenen Jahre und zum Teil schon vorher zahlreiche Verletzungen des gesetzlichen Verbotes der Besorgung des Frachtgutdienstes am Sonntag vorgekommen waren.

Bei der Neuenburger Jurabahn und bei der Jura-Simplon-Bahn waren diese Gesetzesverletzungen so zahlreich, daß wir uns veranlaßt sahen, diesen Verwaltungen ernstliche Vermahnungen zukommen zu lassen. Die wenigen bei den übrigen Verwaltungen konstatierten Fälle waren gegen den Willen der Betriebsleitungen vorgekommen und wurden von diesen auch jeweilen sofort entsprechend geahndet. Wir geben nachstehend eine kurze Zusammenstellung der konstatierten Fälle von Gesetzesverletzungen durch Besorgung des Güterdienstes am Sonntag.

Erhebungen auf den Stationen der Neuenburger Jura-bahn, welche sich auf die Zeit vom 4. November 1894 bis Ende Januar 1895 erstreckten, hatten ergeben, daß namentlich auf der Strecke Chaux-de-Fonds-Loche an den Sonn- und allgemeinen Feiertagen Frachtgutwagen in großer Anzahl befördert wurden, wie sich aus der nachfolgenden Zusammenstellung ergibt:

- Am 4. November 1894 wurden in 4 Personenzügen 6 beladene Frachtgutwagen transportiert.
- Am 11. November 1894 wurden in 5 Personenzügen 8 beladene und 5 leere Frachtgutwagen transportiert.
- Am 18. November 1894 wurden in 4 Personenzügen 10 beladene und 3 leere Frachtgutwagen transportiert.
- Am 25. November 1894 wurden in 4 Personenzügen 6 beladene und 2 leere Frachtgutwagen transportiert.
- Am 2. Dezember 1894 wurden in 5 Personenzügen 6 beladene und 3 leere Frachtgutwagen transportiert.
- Am 9. Dezember 1894 wurden in 5 Personenzügen 13 beladene und 5 leere Frachtgutwagen transportiert.
- Am 16. Dezember 1894 wurden in 2 Personenzügen 3 beladene und 1 leerer Frachtgutwagen transportiert.
- Am 23. Dezember 1894 wurden in 2 Personenzügen 5 beladene und 3 leere Frachtgutwagen transportiert.
- Am 25. Dezember 1894 wurden in 7 Personenzügen 6 beladene und 9 leere Frachtgutwagen transportiert.
- Am 30. Dezember 1894 wurden in 1 Personenzug 2 beladene und 2 leere Frachtgutwagen transportiert.
- Am 6. Januar 1895 wurden in 1 Personenzug 2 beladene Frachtgutwagen transportiert.
- Am 13. Januar 1895 wurden in 5 Personenzügen 9 beladene und 4 leere Frachtgutwagen transportiert.
- Am 20. Januar 1895 wurden in 4 Personenzügen 9 beladene und 2 leere Frachtgutwagen transportiert.

Die Verwaltung machte in ihrer Rechtfertigung über diese Verletzungen hauptsächlich geltend, der Transport der Güterwagen sei größtenteils erfolgt, um die Züge mit den nötigen Schutzwagen zu versehen, habe somit im Interesse der Betriebssicherheit erfolgen müssen; ferner seien die Transporte zu Zeiten des großen Verkehrs und in Zeiten erfolgt, wo eine Störung des Verkehrs durch Schnee stattgefunden habe, was eine sorgfältige Ausnutzung der Zugkraft verlangt habe.

Da es unschwer war, die Unrichtigkeit aller Angaben nachzuweisen, welche von der Verwaltung zu ihrer Rechtfertigung vorgebracht worden waren, hatte der Bundesrat beschlossen, der Direktion der Betriebsgesellschaft der Neuenburger Jurabahn einen scharfen Verweis zu erteilen und ihr zu erklären, daß, wenn ähnliche Übertretungen des Gesetzes sich wiederholen sollten, der Bundesrat sich genötigt sehen würde, die Verwaltung den Gerichten zu übergeben. Dem Staatsrat des Kantons Neuenburg wurde als Eigentümer der Linie von diesem Beschlusse Kenntnis gegeben. Die Bahnverwaltung erhob gegen diesen ihr am 29. April 1895 durch die Bundeskanzlei mitgeteilten Beschluß des Bundesrates vom 5. gleichen Monats Einsprache, indem sie die vom Departement dem Bundesrate signalisierten Thatsachen nicht nur als übertrieben darstellte, sondern auch als einer ungenauen und unvollständigen Beurteilung des Dienstes ihres Unternehmens und der von der Verwaltung selbst gelieferten Angaben entsprungen bezeichnete und eine neue Widerlegung der von der Kontrolle gemachten Angaben in Aussicht stellte. Trotz wiederholter Mahnungen hat die Verwaltung diese sogenannte Widerlegung erst nach Ablauf von 6 Monaten nach Mitteilung des Beschlusses, des Bundesrates zur Vorlage gebracht, nachdem ihr eine letzte Frist für die Erledigung des Geschäftes gestellt worden war; dabei konnte sie aber auch nicht einen der rücksichtlich der Verletzung des Verbotes des Frachtgutdienstes am Sonntag erhobenen speciellen Anklagepunkte widerlegen, ja sie machte nicht einmal einen Versuch hierzu, sondern suchte nur mit einigen wenigen allgemeinen Sätzen die Wirkung der gegen die Verwaltung gerichteten Anklagen abzuschwächen. Der ausgesprochene scharfe Tadel muß als wohlbegründet und wohlherwogen bezeichnet werden und liegt daher zu einem Zurückkommen auf den Beschluß keine Veranlassung vor.

Wir legen Wert darauf, diesen Punkt etwas weiter auszuführen, um zu konstatieren, mit welchen Schwierigkeiten die Bundeskontrolle vielfach zu kämpfen hat.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hatte auf der von ihr betriebenen Strecke Locle-Col-des-Roches-Grenze den Güterdienst am Sonntag

noch nicht eingestellt. Auf eine an diese Verwaltung gerichtete Aufforderung hat sie vom 6. März 1895 ab die Anordnung getroffen, daß jeder Güterdienst am Sonntag auf der schweizerischen Strecke unterbleibt.

Am 12. April wurden im Bahnhof Chur Frachtgutwagen ausgeladen.

Am 14. April waren im Bahnhof Bern Wagen mit Frachtgut entladen worden.

Am 23. Mai wurden im Bahnhof Lausanne 29 Frachtgutwagen beladen und 34 Frachtgutwagen entladen.

Am 26. Mai wurden ebendasselbst 7 Frachtgutwagen entladen und beladen.

Am 4. August wurden auf der Linie Effretikon-Hinweil zwei Frachtgutwagen abgeführt.

Am 1. September wurden auf dem Netze der Jura-Simplon-Bahn mit verschiedenen Zügen Frachtgutwagen abgeführt.

Am 6., 13., 20. und 27. Oktober wurden auf der Strecke Zürich-Winterthur statt des erlaubten einen Zuges je zwei ausgeführt; ferner wurden am 20. Oktober auf den Linien Zürich-Brugg und Zürich-Rothkreuz je zwei statt nur eines Zuges geführt.

Am 20. und 27. Oktober wurden auf der Jura-Simplon-Bahn gewöhnliche Frachtgutwagen, welche nicht landwirtschaftliche Produkte des Herbstverkehrs enthielten, abgeführt.

Am 3. November wurden auf der Nordostbahn auf verschiedenen Linien Güterzüge zur Ausführung gebracht.

Am 10. November wurden auf der Station Aigle Stückgüter ausgeladen.

Am 17. November fand auf der Station Nyon der Verlad von Frachtstückgütern statt.

Während längerer Zeit waren sodann als Frachtstückgut aufgegebene Musikdosen an den Sonntagen von der Jura-Simplon-Bahn ab Yverdon abgeführt worden.

Erhebungen, welche bei den fünf Hauptbahnen über die Beachtung der Vorschriften des Transportreglementes rücksichtlich der kantonalen Feiertage angestellt wurden, haben ergeben, daß bei sämtlichen Verwaltungen die Güterzüge wie an Werktagen verkehren, Wagen zu- und abgeführt und Stückgüter durch das Bahnpersonal ein- und ausgeladen werden. Bei der Nordostbahn wird der Auslad ganzer Wagenladungen durch das Bahnpersonal auf den Vormittag beschränkt. Auf der Centralbahn (Kantone Luzern und

Solothurn) findet rücksichtlich des Verlades der Güter durch das Bahnpersonal eine sehr verschiedene Behandlung statt.

Das Verbot des Selbstverlads und der Annahme und Ablieferung von Gütern an den kantonalen Feiertagen wird überall streng gehandhabt, mit Ausnahme auf der Jura-Simplon-Bahn und auf der Station Lülßlingen der Centralbahn (größtenteils protestantische Gemeinde im Kanton Solothurn).

Das im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte neue Reglement über den Fahrdienst der Normalbahnen konnte auf 1. Dezember 1895 zur Einführung gebracht werden, und steht zu hoffen, daß durch diese neuen präcisen Bestimmungen die vielfachen Reklamationen, welche wir wegen Überlastung der Züge, Mangel an Personal in den Zügen, unzweckmäßiger Zusammensetzung der Züge etc. auch im Berichtsjahre wieder erheben mußten, endgültig beseitigt werden. Neben dem neuen Fahrdienstreglement wurde auch ein neues einheitliches Formular für die Dienstfahrpläne vereinbart, welches dem Personal die Erfüllung seiner Aufgaben durch Angabe der Maximalgeschwindigkeit für jeden einzelnen Zug und die zu bedienende Bremsenzahl wesentlich erleichtern soll.

Die Vorschriften betreffend die Belehrung und die periodische Prüfung des Betriebspersonals gelangten am 1. Mai 1895 zwar zur Einführung, allein die praktische Durchführung der Bestimmungen derselben vollzog sich bei den Hauptbahnen sehr langsam und wurde im Berichtsjahr größtenteils nicht zum Abschluß gebracht.

Im Berichtsjahre wurden neben zahlreichen neuen Vorschriften bestehender Bahnen die Reglemente für den Betriebsdienst der folgenden neuen Unternehmungen und Linien geprüft und genehmigt:

Centrale Zürichbergbahn (Betriebseröffnung am 16. Februar und 2. November).

Kantonale Straßenbahnen in Basel (Betriebseröffnung am 6. Mai).  
Huttwil-Wolhusen-Bahn (Betriebseröffnung am 9. Mai).

Eisenbahn Bière-Apples-Morges (Betriebseröffnung am 1. Juli).

Seilbahn Römerhof-Dolder in Zürich (Betriebseröffnung 13. Juli).

Straßenbahn St. Moritz Dorf-Bad (Betriebseröffnung 1896).

Die Begehren um Einführung direkter Personenwagen in den Zügen mehren sich ganz bedeutend und gaben auch im Berichtsjahre zu verschiedenen Verhandlungen mit den Verwaltungen und zu Entscheiden der Aufsichtsbehörde Veranlassung, von welchen wir nur diejenigen wegen Führung direkter Wagen Luzern-Chur via Zürich, Basel-München via St. Gallen und Genf-St. Gallen, erwähnen.

Die Bewältigung der Massentransporte auläßlich des eidgenössischen Schützenfestes in Winterthur und der schweizerischen landwirtschaftlichen Ausstellung in Bern erforderten besondere Maßnahmen und Anordnungen der Verwaltungen. Dieselben haben ihre Aufgabe gut gelöst, wenn auch Verspätungen im Zugslaufe nicht überall vermieden werden konnten.

Über die Besorgung des Güterdienstes Marseille-Schweiz via Genf wurden im Berichtsjahre wiederholt Untersuchungen wegen Verzögerungen der Transporte laut. Die Untersuchungen haben ergeben, daß ein Teil der vorgekommenen Unregelmäßigkeiten der Dienstbesorgung auf französischem Gebiete zur Last fällt, der andere Teil aber durch die ungenügenden Anlagen im Bahnhof Genf und die Umbauten in demselben verschuldet wurden. Es ist zu erwarten, daß nach Ausführung der Vergrößerungen, welche als notwendig erkannt wurden, Störungen in der Beförderung der Güter über diese Route nicht mehr eintreten werden.

Folgende Betriebsverträge wurden vorgelegt, geprüft und der Bundesversammlung zur Genehmigung zugeleitet:

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebes der Bulle-Romont-Bahn durch die Jura-Simplon-Bahn. (Genehmigt am 22. Juni.)

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebes der Visp-Zermatt-Bahn durch die Jura-Simplon-Bahn. (Genehmigt am 22. Juni.)

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebes der Bödéli-Bahn durch die Jura-Simplon-Bahn. (Genehmigt am 22. Juni.)

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebes der Eisenbahn Bière-Apples-Morges durch die Jura-Simplon-Bahn. (Genehmigt am 16. Dezember.)

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebes der Strecke Bern-Sensebrücke der Centralbahn durch die Jura-Simplon-Bahn. (Genehmigt am 16. Dezember.)

Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebes der Seilbahn Territet-Montreux-Glion durch die Eisenbahn Glion zu den Felsen der Naye. (Genehmigung fällt in das Jahr 1896.)

Der Vertrag betreffend die Übernahme des Betriebes der Linie Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds durch die Betriebsgesellschaft der Neuenburger Jurabahn konnte im Berichtsjahre der Bundesversammlung noch nicht unterbreitet werden, da die Genehmigung der Konzessionsübertragung an den Kanton Neuenburg erst am 20. Dezember 1895 erfolgte.

Über die Verkehrsmengen und Transporteinnahmen der schweizerischen Eisenbahnen giebt die beiliegende Tabelle

# Transport-Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen.

(Die Ergebnisse pro 1895 sind approximativ.)

| Betriebslängen. |       | Bezeichnung<br>der<br>Eisenbahnen.      | Verkehrsmengen. |            |                      |           | Transport-Einnahmen. |            |                         |            |            |            |                                          |         |
|-----------------|-------|-----------------------------------------|-----------------|------------|----------------------|-----------|----------------------|------------|-------------------------|------------|------------|------------|------------------------------------------|---------|
| Ende            |       |                                         | Personen.       |            | Güter, inkl. Gepäck. |           | Personen.            |            | Güter, Gepäck und Vieh. |            | Total.     |            | Durchschnittlicher Ertrag pro Kilometer. |         |
| 1894.           | 1895. |                                         | 1894.           | 1895.      | 1894.                | 1895.     | 1894.                | 1895.      | 1894.                   | 1895.      | 1894.      | 1895.      | 1894.                                    | 1895.   |
| km.             | km.   |                                         |                 | Personen.  | Tonnen.              | Fr.       | Fr.                  | Fr.        | Fr.                     | Fr.        | Fr.        | Fr.        | Fr.                                      |         |
| 985             | 985   | Jura-Simplon-Bahn <sup>1</sup>          | 10,533,158      | 10,979,049 | 2,125,514            | 2,247,553 | 11,692,089           | 12,062,269 | 14,530,066              | 15,319,168 | 26,222,155 | 27,381,437 | 26,621                                   | 27,798  |
| 23              | 23    | Thunerseebahn                           | 192,820         | 214,846    | 34,544               | 38,412    | 152,141              | 178,819    | 95,810                  | 102,724    | 247,951    | 281,543    | 10,780                                   | 12,232  |
| 19              | 19    | Bulle-Romont                            | 104,091         | 102,951    | 41,565               | 46,021    | 80,198               | 80,181     | 191,986                 | 211,671    | 273,084    | 291,852    | 14,378                                   | 15,361  |
| 14              | 14    | Traverthalbahn                          | 200,794         | 215,741    | 36,480               | 43,296    | 58,099               | 59,709     | 71,698                  | 77,911     | 129,797    | 137,620    | 9,271                                    | 9,831   |
| 9               | 9     | Bödelibahn                              | 183,930         | 235,130    | 33,851               | 35,102    | 69,110               | 83,549     | 59,088                  | 61,618     | 128,198    | 145,167    | 14,244                                   | 16,130  |
| 685             | 686   | Schweizerische Nordostbahn <sup>2</sup> | 10,184,144      | 10,944,342 | 2,512,360            | 2,706,516 | 8,825,600            | 9,421,079  | 12,146,350              | 12,858,558 | 20,971,950 | 22,279,637 | 31,699                                   | 32,489  |
| 84              | 84    | Bötzbergbahn                            | 602,136         | 639,570    | 620,200              | 643,353   | 966,474              | 1,004,867  | 2,298,837               | 2,452,844  | 3,265,311  | 3,457,711  | 38,873                                   | 41,163  |
| 323             | 323   | Schweizerische Centralbahn              | 5,850,766       | 6,218,278  | 1,748,867            | 1,741,293 | 5,667,352            | 6,019,694  | 9,038,271               | 9,356,119  | 14,705,623 | 15,376,813 | 45,528                                   | 47,603  |
| 5               | 5     | Verbindungsbahn                         | 101,783         | 104,583    | 276,642              | 252,977   | 68,011               | 71,419     | 320,086                 | 302,934    | 388,097    | 374,363    | 77,619                                   | 74,871  |
| 58              | 58    | Aargauische Südbahn                     | 330,974         | 352,943    | 493,963              | 469,556   | 218,987              | 223,150    | 1,244,826               | 1,199,435  | 1,463,813  | 1,422,585  | 25,238                                   | 24,527  |
| 8               | 8     | Wohlen-Bremgarten                       | 26,653          | 28,749     | 6,859                | 6,455     | 10,741               | 11,769     | 11,959                  | 12,425     | 22,700     | 24,194     | 2,837                                    | 3,025   |
| 278             | 278   | Vereinigte Schweizerbahnen              | 4,448,216       | 4,628,578  | 945,093              | 998,699   | 3,866,871            | 4,003,792  | 4,891,051               | 4,855,334  | 8,757,922  | 8,859,126  | 31,502                                   | 31,867  |
| 25              | 25    | Toggenburgerbahn                        | 351,965         | 345,797    | 49,234               | 53,800    | 158,256              | 158,887    | 142,300                 | 151,391    | 300,556    | 310,278    | 12,022                                   | 12,411  |
| 7               | 7     | Wald-Rüti                               | 103,603         | 106,989    | 22,867               | 24,436    | 40,249               | 40,994     | 40,760                  | 43,541     | 81,009     | 84,535     | 11,574                                   | 12,075  |
| 266             | 266   | Gotthardbahn                            | 1,587,864       | 1,620,129  | 816,754              | 830,429   | 5,205,184            | 5,380,042  | 10,296,347              | 10,311,660 | 15,501,531 | 15,691,702 | 58,276                                   | 58,991  |
| 50              | 50    | Schweizerische Südostbahn               | 535,251         | 553,924    | 106,064              | 93,714    | 522,761              | 541,819    | 340,575                 | 359,261    | 863,336    | 901,080    | 17,267                                   | 18,022  |
| 46              | 50    | Schweizerische Seethalbahn <sup>3</sup> | 272,584         | 310,729    | 43,357               | 46,160    | 168,632              | 184,736    | 126,744                 | 136,168    | 295,376    | 320,904    | 6,421                                    | 6,828   |
| 43              | 43    | Emmenthalbahn                           | 494,063         | 506,811    | 189,628              | 181,886   | 215,678              | 219,412    | 321,117                 | 315,778    | 536,795    | 535,190    | 12,484                                   | 12,446  |
| 40              | 40    | Tödtelbahn                              | 268,999         | 288,576    | 76,510               | 76,044    | 148,327              | 164,604    | 183,717                 | 194,286    | 332,044    | 358,890    | 8,301                                    | 8,971   |
| 40              | 40    | Jura-Neuchâtelois                       | 655,975         | 670,902    | 95,510               | 100,280   | 509,855              | 518,131    | 347,906                 | 353,682    | 857,761    | 871,813    | 21,444                                   | 21,795  |
| 15              | 15    | Langenthal-Huttwil                      | 105,296         | 113,517    | 20,703               | 32,122    | 56,207               | 56,033     | 43,826                  | 59,148     | 100,033    | 115,181    | 6,669                                    | 7,679   |
| —               | 26    | Huttwil-Wolhusen <sup>4</sup>           | —               | 87,076     | —                    | 20,096    | —                    | 43,254     | —                       | 40,549     | —          | 83,803     | —                                        | 3,223   |
| 15              | 15    | Sihlthalbahn                            | 277,478         | 295,886    | 68,902               | 96,142    | 99,609               | 110,498    | 76,876                  | 101,910    | 176,485    | 212,408    | 11,760                                   | 14,155  |
| 4               | 4     | Orbe-Chavornay <sup>5</sup>             | 24,264          | 30,031     | 1,566                | 1,732     | 14,768               | 17,111     | 4,328                   | 5,684      | 19,096     | 22,795     | 4,774                                    | 5,699   |
| 3               | 3     | Kriens-Luzern                           | 208,130         | 225,822    | 13,870               | 17,547    | 32,128               | 33,994     | 17,950                  | 21,748     | 50,078     | 55,742     | 16,693                                   | 18,581  |
| 10              | 10    | Ütlibergbahn                            | 67,741          | 70,794     | 458                  | 487       | 88,643               | 92,380     | 4,064                   | 4,763      | 92,707     | 97,143     | 9,271                                    | 9,714   |
| 74              | 74    | Genfer Schmalspurbahnen                 | 1,520,366       | 1,466,892  | 3,389                | 3,335     | 484,498              | 471,334    | 23,793                  | 23,089     | 508,291    | 494,423    | 6,869                                    | 6,681   |
| 50              | 50    | Rhätische Bahn                          | 153,163         | 165,062    | 27,606               | 33,984    | 317,122              | 329,617    | 374,609                 | 395,901    | 691,731    | 725,518    | 13,834                                   | 14,510  |
| 36              | 36    | Visp-Zermatt                            | 41,032          | 44,621     | 2,783                | 3,504     | 341,422              | 385,328    | 61,439                  | 67,349     | 402,861    | 452,677    | 11,191                                   | 12,574  |
| 27              | 27    | Saignelégier-Chaux-de-Fonds             | 111,570         | 104,874    | 12,697               | 12,989    | 77,614               | 73,676     | 52,260                  | 52,000     | 129,874    | 125,676    | 4,810                                    | 4,655   |
| 26              | 26    | Appenzellerbahn                         | 345,453         | 369,108    | 27,327               | 32,885    | 170,544              | 186,066    | 95,651                  | 112,012    | 266,195    | 298,078    | 10,237                                   | 11,465  |
| 25              | 25    | Yverdon-Ste-Croix                       | 56,422          | 46,097     | 6,169                | 6,843     | 71,529               | 58,435     | 50,444                  | 52,480     | 121,973    | 110,915    | 4,879                                    | 4,437   |
| 24              | 32    | Berner Oberlandbahnen <sup>6</sup>      | 187,281         | 201,792    | 10,081               | 10,082    | 342,645              | 522,549    | 55,459                  | 64,085     | 398,104    | 586,634    | 16,588                                   | 18,332  |
| 24              | 24    | Lausanne-Echallens-Bercher              | 110,769         | 121,103    | 18,664               | 21,210    | 71,433               | 81,805     | 71,547                  | 82,364     | 142,980    | 164,169    | 5,958                                    | 6,840   |
| —               | 20    | Bière-Apples-Morges <sup>7</sup>        | —               | 47,949     | —                    | 2,553     | —                    | 33,272     | —                       | 12,649     | —          | 45,921     | —                                        | 2,295   |
| 18              | 18    | Frauenfeld-Wyl                          | 132,315         | 135,621    | 9,810                | 10,852    | 62,933               | 64,781     | 28,128                  | 30,165     | 91,061     | 94,946     | 5,059                                    | 5,275   |
| 17              | 17    | Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds              | 57,825          | 59,427     | 4,233                | 3,884     | 37,051               | 36,934     | 14,664                  | 13,888     | 51,715     | 50,822     | 3,042                                    | 2,989   |
| 14              | 14    | Waldenburgerbahn                        | 94,178          | 103,718    | 7,235                | 7,846     | 47,600               | 53,369     | 20,787                  | 21,846     | 68,387     | 75,215     | 4,885                                    | 5,373   |
| 14              | 14    | Appenzeller Straßenbahn                 | 174,103         | 187,705    | 7,856                | 10,192    | 113,642              | 121,781    | 36,109                  | 44,202     | 149,751    | 165,983    | 10,694                                   | 11,855  |
| 13              | 13    | Birsigthalbahn                          | 597,888         | 695,253    | 4,461                | 5,706     | 127,360              | 143,450    | 14,919                  | 16,996     | 142,279    | 160,146    | 10,945                                   | 12,319  |
| 11              | 11    | Neuchâtel-Cortailod-Boudry              | 561,765         | 541,211    | 4,700                | 7,678     | 111,547              | 113,431    | 10,312                  | 13,270     | 121,859    | 126,701    | 11,078                                   | 11,518  |
| 9               | 9     | Tramelan-Tavannes                       | 57,555          | 57,682     | 6,553                | 5,357     | 30,933               | 31,014     | 25,576                  | 21,275     | 56,509     | 52,289     | 6,279                                    | 5,810   |
| 7               | 7     | Rigi-Kaltbad-Scheidegg                  | 10,617          | 12,917     | 307                  | 446       | 14,731               | 18,715     | 4,155                   | 6,170      | 18,886     | 24,885     | 2,698                                    | 3,555   |
| 6               | 6     | Genève-Veyrier                          | 287,871         | 336,731    | 156                  | 182       | 92,234               | 91,262     | 1,260                   | 1,422      | 93,494     | 92,684     | 15,582                                   | 15,447  |
| 5               | 5     | Brenets-Locele                          | 109,215         | 111,069    | 531                  | 482       | 35,026               | 34,734     | 2,502                   | 2,296      | 37,528     | 37,030     | 7,506                                    | 7,406   |
| 4               | 4     | Stansstad-Stans                         | 98,758          | 105,903    | 1,032                | 1,689     | 20,438               | 21,912     | 2,166                   | 2,881      | 22,604     | 24,793     | 5,651                                    | 6,198   |
| 4               | 4     | Sissach-Gelterkinden                    | 101,379         | 107,566    | 1,188                | 1,448     | 20,265               | 21,310     | 3,756                   | 4,534      | 24,021     | 25,844     | 6,005                                    | 6,461   |
| 18              | 18    | Wengernalpbahn                          | 45,684          | 56,555     | 1,019                | 2,032     | 299,289              | 375,647    | 11,325                  | 21,546     | 310,614    | 397,193    | 17,256                                   | 22,066  |
| 12              | 12    | Arth-Rigibahn                           | 54,955          | 70,064     | 3,139                | 2,988     | 115,809              | 141,960    | 19,755                  | 21,098     | 135,564    | 163,058    | 11,297                                   | 13,588  |
| 9               | 9     | Monte Generoso                          | 16,368          | 16,593     | 358                  | 660       | 62,343               | 60,899     | 6,364                   | 5,464      | 68,707     | 66,363     | 7,634                                    | 7,374   |
| 8               | 8     | Brienzer Rothornbahn                    | 2,406           | 3,300      | 16                   | 14        | 20,970               | 30,578     | 286                     | 361        | 21,256     | 30,939     | 2,657                                    | 3,867   |
| 8               | 8     | Glion-Rochers de Naye                   | 36,985          | 40,967     | 247                  | 457       | 152,421              | 166,422    | 4,554                   | 9,885      | 156,975    | 176,307    | 19,622                                   | 22,038  |
| 7               | 7     | Rorschach-Heiden                        | 45,853          | 54,843     | 15,672               | 17,538    | 53,234               | 63,058     | 44,390                  | 51,460     | 97,624     | 114,518    | 13,946                                   | 16,360  |
| 7               | 7     | Vitznau-Rigibahn <sup>8</sup>           | 93,727          | 112,913    | 1,330                | 2,279     | 377,311              | 445,290    | 23,196                  | 38,015     | 400,507    | 483,305    | 57,215                                   | 69,044  |
| 5               | 5     | Pilatusbahn                             | 30,860          | 40,841     | 156                  | 272       | 192,860              | 248,748    | 3,275                   | 4,968      | 196,135    | 253,716    | 39,227                                   | 50,743  |
| 5,49            | 5,49  | Lauterbrunnen-Mürren                    | 39,824          | 47,211     | 730                  | 1,137     | 114,919              | 131,588    | 23,633                  | 35,173     | 138,552    | 166,761    | 25,237                                   | 30,375  |
| 3,60            | 3,60  | Stanserhornbahn                         | 16,889          | 18,496     | 71                   | 60        | 57,929               | 61,041     | 4,742                   | 3,180      | 62,671     | 64,221     | 17,409                                   | 17,839  |
| 1,80            | 1,80  | Lausanne-Ouchy                          | 657,923         | 663,936    | 84,525               | 95,121    | 110,079              | 109,371    | 87,611                  | 93,881     | 197,690    | 203,252    | 109,828                                  | 112,918 |
| 1,63            | 1,63  | Biel-Magglingen                         | 26,234          | 33,842     | 87                   | 113       | 18,467               | 23,695     | 1,534                   | 1,895      | 20,001     | 25,590     | 12,271                                   | 15,699  |
| 1,60            | 1,60  | Beatenbergbahn                          | 33,386          | 35,970     | 2,119                | 1,816     | 42,100               | 43,840     | 22,132                  | 19,618     | 64,232     | 63,458     | 40,145                                   | 39,661  |
| 1,51            | 1,51  | Salvatorebahn                           | 24,968          | 20,786     | —                    | 219       | 44,106               | 37,717     | —                       | 2,929      | 44,106     | 40,646     | 29,210                                   | 26,918  |
| 0,88            | 0,88  | Bürgenstockbahn                         | 29,458          | 37,798     | 365                  | 514       | 26,826               | 34,446     | 3,194                   | 4,191      | 30,020     | 38,638     | 36,169                                   | 46,552  |
| —               | 0,80  | Römerhof-Dolderbahn <sup>9</sup>        | —               | 59,622     | —                    | —         | —                    | 20,396     | —                       | 77         | —          | 20,473     | —                                        | 25,591  |
| 0,76            | 0,76  | Ragaz-Wartenstein                       | 49,356          | 47,927     | 12                   | 17        | 19,599               | 20,091     | 88                      | 114        | 19,687     | 20,205     | 25,904                                   | 26,586  |
| 0,55            | 0,55  | Territet-Glion <sup>10</sup>            | 124,513         | 91,460     | —                    | —         | 88,234               | 73,813     | 7,704                   | 6,330      | 95,938     | 80,143     | 174,433                                  | 145,715 |
| 0,37            | 0,37  | Ecluse-Plan                             | 15              |            |                      |           |                      |            |                         |            |            |            |                                          |         |

näheren Aufschluß, wobei zur Vergleichung die entsprechenden Ziffern des Vorjahres mit aufgeführt sind. Auch dieses Mal können wir eine Zunahme der Transporteinnahmen im allgemeinen konstatieren.

Die Betriebslänge der Normalspurbahnen (exklusive normalspurige Berg- und Specialbahnen) erfuhr einen Zuwachs von 31 km.; sie stieg von 3041 km. Ende 1894 auf 3072 km. Ende 1895.

Die Zahl der beförderten Reisenden beträgt:

|                   |            |                   |
|-------------------|------------|-------------------|
| im Jahre 1895 . . | 39,790,918 | Reisende, dagegen |
| „ „ 1894 . .      | 37,620,673 | Reisende, daher   |

Vermehrung 2,170,245 Reisende.

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

|                   |                |
|-------------------|----------------|
| im Jahre 1895 . . | 10,801,889 t., |
| „ „ 1894 . .      | 10,379,337 t., |

eine Vermehrung von 422,552 t.

Die Vergleichung der Transporteinnahmen der Normalspurbahnen ergibt folgendes Resultat:

|                                                                    | 1895.      |  | 1894.      |  | Vermehrung pro 1895. |      |
|--------------------------------------------------------------------|------------|--|------------|--|----------------------|------|
|                                                                    | Fr.        |  | Fr.        |  | Absolute.            | %    |
| Einnahmen aus dem Personenverkehr .                                | 40,672,701 |  | 38,833,459 |  | 1,839,242            | 4,74 |
| Einnahmen aus dem Güter- (inkl. Gepäck- und Vieh-) Verkehr . . . . | 58,899,863 |  | 56,838,146 |  | 2,061,717            | 3,68 |
| Gesamttransporteinnahmen . . . .                                   | 99,572,564 |  | 95,671,605 |  | 3,900,959            | 4,08 |

Industrieeisenanschlüsse. Aus dem Jahre 1894 wurden drei Begehren um Gestattung des Anschlusses eines Industrieeisens an die öffentlichen Bahngeleise unerledigt übernommen. Neue Begehren langten im Berichtsjahre 22 ein. Von diesen 25 Anschlußgesuchen konnten 19 durch Genehmigung erledigt werden, sechs waren Ende 1895 noch nicht spruchreif.

### c. Fahrleistungen und Zugverspätungen.

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

## Zusammenstellung der im Jahre 1895 auf den schweizerischen Eisenbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

| 1<br>Bezeichnung der Eisenbahnen      | 2<br>Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien<br>Kilometer | 3<br>Wovon doppel-spurig | 4<br>Total der beförderten   |                  |               |                               |               |                   | 5<br>Im ganzen zurückgelegte |                            | 6<br>Von den Zug-kilometern entfallen                                                  |                | 7<br>An den Endpunkten der Fahrt trafen verspätet ein |                          |                      |                                     |                                        |              | 8<br>Ursache der Verspätungen                                |                                           |                                                                                       |                    | 9<br>Prozente                          |                             | 10<br>Anschlüsse wurden verspätet |                       | 11<br>Zugs-<br>Kilometer kommen auf eine Verspätung eigener Bahn | 12<br>Achsen-<br>Kilometer | 13<br>Durchschnittlich legten per Stunde Gesamtfahrtzeit inkl. Aufenthalt zurück |             |             |
|---------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------------------|------------------|---------------|-------------------------------|---------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------------------|----------------------------------------|--------------|--------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|-----------------------|------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|
|                                       |                                                                              |                          | 14<br>fahrplanmäßigen        |                  |               | 15<br>Extra-                  |               |                   | 16<br>Zugs-<br>Kilometer     | 17<br>Achsen-<br>Kilometer | 18<br>auf die fahrplanmäßigen Schnell-, Personen- und gemischten Züge durchschnittlich |                | 19<br>Schnell- und Personenzüge                       |                          | 20<br>Gemischte Züge |                                     | 21<br>Durch Verspätung der An-schlüsse |              | 22<br>Auf der eigenen Linie                                  |                                           | 23<br>der auf der eigenen Bahn verspäteten Züge im Verhältnis zur Gesamtzahl der Züge | 24<br>im Vor-jahre | 25<br>bei Schnell- und Per-sonen-zügen | 26<br>bei ge-mischten Zügen | 27<br>Schnell- und Per-sonen-züge | 28<br>Ge-mischte Züge |                                                                  |                            |                                                                                  |             |             |
|                                       |                                                                              |                          | 18<br>Schnell- und Personen- | 19<br>Gemischten | 20<br>Güter-  | 21<br>Schnell- und Per-sonen- | 22<br>Güter-  | 23<br>Zugs-       |                              |                            | 24<br>Achsen-                                                                          | 25<br>Anzahl   | 26<br>Durchschnittliche Ver-spätung                   | 27<br>Größte Ver-spätung | 28<br>Anzahl         | 29<br>Durchschnittliche Ver-spätung | 30<br>Größte Ver-spätung               | 31<br>Total  | 32<br>infolge von Unfällen und at-mosphä-rischen Ein-flüssen | 33<br>durch den Stations- und Zugs-dienst |                                                                                       |                    |                                        |                             |                                   |                       |                                                                  |                            | 34<br>Total                                                                      |             |             |
|                                       |                                                                              |                          | 35<br>Züge                   | 36<br>Züge       | 37<br>Züge    | 38<br>Züge                    | 39<br>Züge    | 40<br>Züge        | 41<br>Zugkilometer           | 42<br>Zugkilometer         | 43<br>Anzahl                                                                           | 44<br>Minuten  | 45<br>Anzahl                                          | 46<br>Minuten            | 47<br>Anzahl         | 48<br>Minuten                       | 49<br>Anzahl                           | 50<br>Anzahl | 51<br>Anzahl                                                 | 52<br>Anzahl                              |                                                                                       |                    |                                        |                             |                                   |                       |                                                                  |                            |                                                                                  |             |             |
|                                       |                                                                              |                          | 53<br>Züge                   | 54<br>Züge       | 55<br>Züge    | 56<br>Züge                    | 57<br>Züge    | 58<br>Züge        | 59<br>Zugkilometer           | 60<br>Zugkilometer         | 61<br>Anzahl                                                                           | 62<br>Minuten  | 63<br>Anzahl                                          | 64<br>Minuten            | 65<br>Anzahl         | 66<br>Minuten                       | 67<br>Anzahl                           | 68<br>Anzahl | 69<br>Anzahl                                                 | 70<br>Anzahl                              |                                                                                       |                    |                                        |                             |                                   |                       |                                                                  |                            |                                                                                  |             |             |
| Jura-Simplon-Bahn 1)                  | *1133                                                                        | **95                     | 84 094                       | 17 958           | 22 549        | 173                           | 10 912        | 6 789 027         | 169 085 760                  | 5 213 611                  | 52                                                                                     | 148 212        | 3057                                                  | 23                       | 225                  | 204                                 | 26                                     | 103          | 3261                                                         | 1289                                      | 622                                                                                   | 1350               | 1972                                   | 1,98                        | 0,88                              | 948                   | 68                                                               | 2 644                      | 50 941                                                                           | 27,3        | 16,8        |
| Nordostbahn 2)                        | **771                                                                        | +103                     | 90 114                       | 15 233           | 29 966        | 1704                          | 10 392        | 5 890 050         | 144 858 826                  | 4 373 252                  | 42                                                                                     | 187 885        | 1486                                                  | 21                       | 167                  | 13                                  | 28                                     | 43           | 1499                                                         | 739                                       | 178                                                                                   | 582                | 760                                    | 0,78                        | 0,98                              | 198                   | 3                                                                | 5 755                      | 105 690                                                                          | 27,8        | 18,9        |
| Centralbahn 3)                        | 393                                                                          | 97                       | 46 214                       | 11 640           | 20 661        | 323                           | 6 226         | 3 175 840         | 97 350 270                   | 2 178 249                  | 38                                                                                     | 247 711        | 1975                                                  | 16                       | 189                  | 123                                 | 25                                     | 101          | 2098                                                         | 1522                                      | 60                                                                                    | 516                | 576                                    | 1,00                        | 0,98                              | 406                   | 37                                                               | 3 782                      | 86 822                                                                           | 30,5        | 22,7        |
| Vereinigte Schweizerbahnen 4)         | 310                                                                          | 9                        | 27 677                       | 8 478            | 4 178         | 180                           | 3 188         | 1 998 213         | 50 432 157                   | 1 661 946                  | 46                                                                                     | 162 686        | 595                                                   | 18                       | 115                  | 44                                  | 19                                     | 31           | 639                                                          | 354                                       | 70                                                                                    | 215                | 285                                    | 0,70                        | 1,08                              | 87                    | 7                                                                | 5 832                      | 122 104                                                                          | 28,1        | 15,8        |
| Gotthardbahn                          | 266                                                                          | 93                       | 15 313                       | 2 746            | 11 271        | 85                            | 4 269         | 2 731 479         | 80 961 436                   | 1 609 124                  | 90                                                                                     | 304 367        | 206                                                   | 28                       | 162                  | 9                                   | 24                                     | 56           | 215                                                          | 88                                        | 81                                                                                    | 46                 | 127                                    | 0,70                        | 0,48                              | 71                    | 2                                                                | 12 671                     | 249 985                                                                          | 27,2        | 17,9        |
| Sudostbahn                            | 50                                                                           | —                        | 14 019                       | —                | 1 615         | 162                           | 697           | 279 136           | 2 836 139                    | 231 316                    | 17                                                                                     | 56 723         | 394                                                   | 14                       | 101                  | —                                   | —                                      | —            | 394                                                          | 332                                       | 21                                                                                    | 41                 | 62                                     | 0,44                        | 0,48                              | 15                    | —                                                                | 3 731                      | 35 231                                                                           | 21,7        | —           |
| Rhätische Bahn                        | 50                                                                           | —                        | 2 190                        | 730              | —             | 52                            | 14            | 147 576           | 1 626 413                    | 146 000                    | 50                                                                                     | 32 529         | 4                                                     | 19                       | 25                   | 1                                   | 36                                     | 36           | 5                                                            | —                                         | 4                                                                                     | 1                  | 5                                      | 0,17                        | 0,10                              | —                     | —                                                                | 29 200                     | 325 212                                                                          | 17,2        | 14,7        |
| Seethalbahn                           | 48                                                                           | —                        | 5 517                        | —                | 985           | 48                            | 100           | 204 444           | 1 940 298                    | 174 516                    | 32                                                                                     | 40 423         | 133                                                   | 16                       | 93                   | —                                   | —                                      | —            | 133                                                          | 73                                        | 15                                                                                    | 45                 | 60                                     | 1,09                        | 0,18                              | 15                    | —                                                                | 2 909                      | 26 254                                                                           | 19,7        | —           |
| Emmenthalbahn                         | 43                                                                           | —                        | 5 236                        | 1 460            | 1 408         | 38                            | 428           | 174 735           | 2 392 641                    | 143 934                    | 22                                                                                     | 55 643         | 169                                                   | 15                       | 74                   | 8                                   | 25                                     | 22           | 177                                                          | 167                                       | 1                                                                                     | 9                  | 10                                     | 0,15                        | 0,18                              | 3                     | —                                                                | 14 394                     | 176 246                                                                          | 29,5        | 24,5        |
| Neuenburger Jurabahn                  | 40                                                                           | —                        | 6 311                        | 1 157            | 337           | 107                           | 599           | 223 329           | 2 738 309                    | 199 162                    | 27                                                                                     | 68 458         | 339                                                   | 21                       | 158                  | 9                                   | 20                                     | 30           | 348                                                          | 191                                       | 54                                                                                    | 103                | 157                                    | 2,12                        | 0,65                              | 34                    | —                                                                | 1 269                      | 15 044                                                                           | 21,1        | 17,2        |
| Töfthalbahn                           | 40                                                                           | —                        | 3 537                        | 686              | 1 224         | 63                            | 207           | 148 531           | 1 667 504                    | 125 523                    | 30                                                                                     | 41 688         | 29                                                    | 27                       | 76                   | 3                                   | 22                                     | 25           | 32                                                           | 19                                        | 3                                                                                     | 10                 | 13                                     | 0,81                        | 0,26                              | 5                     | —                                                                | 8 966                      | 80 273                                                                           | 22,0        | 14,1        |
| Langenthal-Hattwil-Wolhusen           | 32                                                                           | —                        | 3 432                        | 2 148            | —             | 32                            | 50            | 105 625           | 1 202 090                    | 104 406                    | 19                                                                                     | 38 191         | 97                                                    | 17                       | 91                   | 13                                  | 25                                     | 77           | 110                                                          | 85                                        | 11                                                                                    | 14                 | 25                                     | 0,48                        | 0,10                              | 4                     | 3                                                                | 4 177                      | 47 648                                                                           | 24,2        | 21,1        |
| Saignelégier-Chaux-de-Fonds           | 27                                                                           | —                        | —                            | 2 434            | —             | 42                            | 1             | 66 966            | 654 386                      | 65 993                     | 27                                                                                     | 24 237         | —                                                     | —                        | —                    | 15                                  | 24                                     | 58           | 15                                                           | 3                                         | 9                                                                                     | 3                  | 12                                     | 0,49                        | 1,28                              | —                     | 5                                                                | 5 500                      | 53 726                                                                           | —           | 16,9        |
| Appenzellerbahn                       | 26                                                                           | —                        | —                            | 8 671            | —             | 37                            | 48            | 117 054           | 1 514 786                    | 116 124                    | 14                                                                                     | 58 261         | —                                                     | —                        | —                    | 81                                  | 24                                     | 92           | 81                                                           | 62                                        | 14                                                                                    | 5                  | 19                                     | 0,28                        | 0,10                              | —                     | 4                                                                | 6 112                      | 78 875                                                                           | —           | 16,8        |
| Berner Oberlandbahnen                 | 24                                                                           | —                        | 6 768                        | —                | —             | 198                           | 11            | 78 618            | 783 319                      | 76 468                     | 12                                                                                     | 32 639         | 53                                                    | 21                       | 48                   | —                                   | —                                      | —            | 53                                                           | 28                                        | 7                                                                                     | 18                 | 25                                     | 0,87                        | 0,81                              | 7                     | —                                                                | 3 059                      | 30 972                                                                           | 15,2        | —           |
| Lausanne-Echallens-Bercher            | 24                                                                           | —                        | —                            | 2 993            | —             | 80                            | 8             | 71 528            | 827 171                      | 70 224                     | 24                                                                                     | 34 466         | —                                                     | —                        | —                    | 121                                 | 27                                     | 290          | 121                                                          | 1                                         | 46                                                                                    | 74                 | 120                                    | 4,01                        | 0,66                              | —                     | —                                                                | 586                        | 6 690                                                                            | —           | 16,2        |
| Frauenfeld-Wyl                        | 18                                                                           | —                        | —                            | 3 912            | —             | 67                            | —             | 68 406            | 561 482                      | 67 713                     | 18                                                                                     | 31 194         | —                                                     | —                        | —                    | 9                                   | 73                                     | 136          | 9                                                            | —                                         | 9                                                                                     | —                  | 9                                      | 0,28                        | 0,10                              | —                     | 14                                                               | 7 524                      | 61 679                                                                           | —           | 16,7        |
| Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds            | 17                                                                           | —                        | —                            | 3 201            | —             | 3                             | 3             | 54 476            | 297 160                      | 54 408                     | 17                                                                                     | 11 598         | —                                                     | —                        | —                    | 85                                  | 52                                     | 535          | 85                                                           | 24                                        | 47                                                                                    | 14                 | 61                                     | 1,91                        | 0,81                              | —                     | 39                                                               | 892                        | 4 866                                                                            | —           | 17,0        |
| Sihlthalbahn                          | 15                                                                           | —                        | 4 497                        | —                | 1 233         | 101                           | 325           | 73 617            | 673 650                      | 62 406                     | 14                                                                                     | 44 910         | —                                                     | —                        | —                    | —                                   | —                                      | —            | —                                                            | —                                         | —                                                                                     | —                  | —                                      | —                           | 0,05                              | —                     | —                                                                | —                          | —                                                                                | 20,1        | —           |
| Waldenburgerbahn                      | 14                                                                           | —                        | 3 164                        | 730              | —             | 18                            | 14            | 54 928            | 502 226                      | 54 516                     | 14                                                                                     | 35 874         | 33                                                    | 18                       | 96                   | —                                   | —                                      | —            | 33                                                           | 29                                        | 3                                                                                     | 1                  | 4                                      | 0,10                        | 0,08                              | —                     | —                                                                | 13 629                     | 122 355                                                                          | 14,7        | 13,1        |
| Appenzeller Straßenbahn               | 14                                                                           | —                        | —                            | 3 641            | —             | 87                            | 23            | 52 277            | 589 289                      | 50 874                     | 14                                                                                     | 42 093         | —                                                     | —                        | —                    | 6                                   | 72                                     | 105          | 6                                                            | —                                         | 6                                                                                     | —                  | 6                                      | 0,16                        | 0,06                              | —                     | 8                                                                | 8 479                      | 93 734                                                                           | —           | 11,2        |
| Birsigthalbahn                        | 13                                                                           | —                        | —                            | 9 501            | —             | 241                           | 1             | 104 445           | 1 109 395                    | 103 176                    | 11                                                                                     | 85 339         | —                                                     | —                        | —                    | 10                                  | 36                                     | 60           | 10                                                           | —                                         | 10                                                                                    | —                  | 10                                     | 0,11                        | 0,21                              | —                     | —                                                                | 10 318                     | 109 792                                                                          | —           | 16,9        |
| Neuchâtel-Cortailod-Boudry            | 11                                                                           | —                        | 14 277                       | —                | —             | 425                           | 66            | 86 431            | 746 791                      | 81 816                     | 6                                                                                      | 67 891         | 68                                                    | 18                       | 65                   | —                                   | —                                      | —            | 68                                                           | 3                                         | 18                                                                                    | 47                 | 65                                     | 0,46                        | 0,15                              | 13                    | —                                                                | 1 045                      | 10 820                                                                           | 12,5        | —           |
| Tramelan-Tavannes                     | 9                                                                            | —                        | —                            | 3 633            | —             | 33                            | —             | 32 994            | 191 268                      | 32 697                     | 9                                                                                      | 21 252         | —                                                     | —                        | —                    | 27                                  | 47                                     | 210          | 27                                                           | 19                                        | 7                                                                                     | 1                  | 8                                      | 0,22                        | 0,08                              | —                     | 5                                                                | 4 088                      | 23 722                                                                           | —           | 15,5        |
| Bödelibahn                            | 5                                                                            | —                        | 1 558                        | —                | —             | —                             | —             | 5 278             | 31 218                       | 5 278                      | 5                                                                                      | 6 244          | 27                                                    | 16                       | 28                   | —                                   | —                                      | —            | 27                                                           | 27                                        | —                                                                                     | —                  | —                                      | —                           | 0,04                              | —                     | —                                                                | —                          | —                                                                                | 16,8        | —           |
| Brenets-Loche                         | 5                                                                            | —                        | —                            | 6 000            | —             | 48                            | —             | 30 240            | 150 990                      | 30 000                     | 5                                                                                      | 30 198         | —                                                     | —                        | —                    | 50                                  | 26                                     | 340          | 50                                                           | 49                                        | 1                                                                                     | —                  | 1                                      | 0,01                        | 0,02                              | —                     | 5                                                                | 30 000                     | 148 970                                                                          | —           | 20,0        |
| Orbe-Chavornay                        | 4                                                                            | —                        | —                            | 8 332            | 553           | 2                             | 97            | 35 246            | 70 498                       | 32 636                     | 4                                                                                      | 17 625         | —                                                     | —                        | —                    | 115                                 | 28                                     | 80           | 115                                                          | 108                                       | 6                                                                                     | 1                  | 7                                      | 0,08                        | 0,05                              | —                     | 2                                                                | 4 663                      | 9 325                                                                            | —           | 15,6        |
| <b>Totale und Durchschnittszahlen</b> | <b>3397</b>                                                                  | <b>397</b>               | <b>333 918</b>               | <b>115 284</b>   | <b>95 980</b> | <b>4349</b>                   | <b>37 679</b> | <b>22 800 489</b> | <b>565 595 472</b>           | <b>17 065 368</b>          | <b>38</b>                                                                              | <b>166 558</b> | <b>8665</b>                                           | <b>19</b>                | <b>225</b>           | <b>946</b>                          | <b>29</b>                              | <b>535</b>   | <b>9611</b>                                                  | <b>5212</b>                               | <b>1303</b>                                                                           | <b>3096</b>        | <b>4399</b>                            | <b>0,98</b>                 | <b>0,82</b>                       | <b>1806</b>           | <b>202</b>                                                       | <b>3 879</b>               | <b>72 156</b>                                                                    | <b>26,9</b> | <b>17,5</b> |
| <b>Im Jahre 1894</b>                  | <b>3376</b>                                                                  | <b>381</b>               | <b>325 434</b>               | <b>107 686</b>   | <b>88 233</b> | <b>3044</b>                   | <b>35 993</b> | <b>21 822 137</b> | <b>538 525 388</b>           | <b>16 548 794</b>          | <b>39</b>                                                                              | <b>159 516</b> | <b>5864</b>                                           | <b>19</b>                | <b>178</b>           | <b>705</b>                          | <b>27</b>                              | <b>375</b>   | <b>6569</b>                                                  | <b>3889</b>                               | <b>653</b>                                                                            | <b>2027</b>        | <b>2680</b>                            | <b>0,82</b>                 | <b>—</b>                          | <b>1104</b>           | <b>116</b>                                                       | <b>8 143</b>               | <b>200 943</b>                                                                   | <b>26,5</b> | <b>17,1</b> |

1) Inkl. Bulle-Romont, Régional Val-de-Travers, Thunerseebahn, Bödelibahn, Visp-Zermatt, Yverdon-St. Croix und Bière-Apples-Morges.  
 2) Bötzbahn mit Koblenz-Stein.  
 3) Aarg. Südbahn, Wohlen-Bremgarten und Basler Verbindungsbahn.  
 4) Wald-Rüti und Toggenburgerbahn.

\* 120 Tage à 1120 km., 61 Tage à 1124 km. und 184 Tage à 1144 km.  
 \*\* 232 " " 92 " 133 " " 100 "  
 \*\*\* 90 " " 769 " 275 " " 771 "  
 † 151 " " 90 " 214 " " 111 "  
 †† 273 " " 46 " 92 " " 50 "  
 § 128 " " 15 " 237 " " 40 "  
 §§ 120 " " 5 "

22,800,489 Zugskilometer (1894: 21,822,137),  
 565,595,472 Achskilometer (1894: 538,525,388), und zwar von  
 333,918 fahrplanmäßigen Schnell- und Personenzügen (1894:  
 325,434),  
 4,349 außerordentlichen Schnell- und Personenzügen (1894:  
 3044),  
 115,284 gemischten Zügen (1894: 107,686),  
 95,980 fahrplanmäßigen Güterzügen (1894: 88,233),  
 37,679 außerordentlichen Güterzügen (1894: 35,993).

Verspätungen der fahrplanmäßigen Schnell- und Personenzüge (10 Minuten und mehr) am Endpunkt der Fahrt wurden gemeldet 8665 (1894: 5864) und der gemischten Züge (15 Minuten und mehr) 946 (1894: 705), zusammen 9611, gegenüber 6569 des Vorjahres. Dieselben verteilen sich folgendermaßen:

|                                | Aus Verschulden<br>der Anschluss-<br>anstalten. | Infolge<br>von<br>Unfällen. | Aus Verschulden<br>des Stations-<br>und Zugsdienstes. | Total |       |
|--------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------------------------|-------|-------|
|                                |                                                 |                             |                                                       | 1895. | 1894. |
| Jura-Simplon-Bahn . . . . .    | 1289 (552)                                      | 622 (213)                   | 1350 (584)                                            | 3261  | 1349  |
| Nordostbahn . . . . .          | 739 (609)                                       | 178 (145)                   | 582 (687)                                             | 1499  | 1441  |
| Centralbahn . . . . .          | 1522 (833)                                      | 60 (69)                     | 516 (234)                                             | 2098  | 1136  |
| Ver. Schweizerbahnen . . . . . | 354 (658)                                       | 70 (58)                     | 215 (306)                                             | 639   | 1022  |
| Gotthardbahn . . . . .         | 88 (144)                                        | 81 (29)                     | 46 (67)                                               | 215   | 240   |
| Übrige Bahnen . . . . .        | 1220 (1093)                                     | 292 (139)                   | 387 (149)                                             | 1899  | 1381  |
|                                | 5212 (3889)                                     | 1303 (653)                  | 3096 (2027)                                           | 9611  | 6569  |

Die starke Vermehrung der Verspätungen infolge von Unfällen rührt hauptsächlich von den in den ersten Monaten des Jahres eingetretenen bedeutenden Verkehrsstörungen in der Westschweiz und auf der Gotthardbahn durch ganz abnormalen Schneefall und durch Lawinen her. Die Vermehrung der durch den Zugs- und Stationsdienst verursachten Verspätungen bei der Jura-Simplon-Bahn und der Centralbahn und die nicht genügende Verminderung derselben bei den übrigen Bahnen veranlaßten auch in diesem Jahre wieder viele Korrespondenzen und Untersuchungen an Ort und Stelle.

Als eine ständige Quelle von Verspätungen sind namentlich auch die größeren eidgenössischen und kantonalen Festlichkeiten, sowie die großen Truppenmanöver zu bezeichnen. Eine weitere Ursache vieler Verspätungen ist darin zu suchen, daß bei der Erstellung der Fahrpläne vielfach, um neue Anschlüsse zu erzielen, die Fahrzeit so knapp bemessen und die Umschlagszeit so reduziert wird, daß weder eine Steigerung der Geschwindigkeit im Falle der Verspätung möglich ist, noch ein Zeitgewinn durch Beschleunigung der Manipulationen auf den Stationen erzielt werden kann. Die ge-

währten Umschlagszeiten sind vielfach bei schwachem Verkehr kaum genügend und müssen bei Anwachsen desselben sowohl wegen der Besorgung des Personen- und Gepäckdienstes, als auch namentlich des Postdienstes mehr oder weniger regelmäßig überschritten werden. Unter diesen Umständen ist es natürlich dann nicht möglich, eine einmal bestehende Verspätung durch Beschleunigung des Dienstes zu beseitigen; die Verspätung wächst eher und überträgt sich namentlich bei einspurigen Linien auf den ganzen übrigen Zugverkehr.

Gestützt auf die gemachten Erfahrungen und um eine möglichste Besserung dieser Verhältnisse zu erzielen, sah sich das Departement veranlaßt, neue strengere Vorschriften über die Rapportierung der Zugverspätungen aufzustellen, welche es ermöglichen sollen, früher, als dies bisher der Fall gewesen, von stattgehabten Unregelmäßigkeiten Kenntnis zu erhalten. Dadurch kann rechtzeitig auf Beseitigung der Ursachen derselben hingewirkt werden.

#### d. Fahrplanwesen.

Im Berichtsjahre sind zu den Sommerfahrplan-Entwürfen 303 und zu den Winterfahrplan-Entwürfen 163 Abänderungsbegehren eingegangen. Davon fanden 171 ihre Erledigung durch Zugeständnisse der Bahn- und Dampfschiffgesellschaften, 101 wurden in den Fahrplankonferenzen nach Anhörung der von den Vertretern der Gesellschaften vorgebrachten Ablehnungsgründe von den Antragstellern zurückgezogen und in 194 Fällen mußte das Eisenbahndepartement, beziehungsweise der Bundesrat entscheiden, weil in den Konferenzen eine Einigung nicht zu stande kam.

Eine Reihe von wesentlichen Verbesserungen im Zugverkehr wurden teils von den Verwaltungen zugestanden, teils ihnen von der Aufsichtsbehörde auferlegt. Wir beschränken uns hier auf die Namhaftmachung einiger wenigen:

1. Die Führung eines Abendschnellzuges Interlaken-Thun an den Sonntagen während der Touristensaison;
2. die Führung eines neuen Schnellzuges zweimal wöchentlich während der Touristensaison zwischen Calais (London) einerseits und Chur, sowie Interlaken anderseits;
3. die Herstellung einer weitem Zugverbindung in beiden Richtungen auf der Linie St. Maurice-Brig;
4. die Führung eines Morgenschnellzuges Biel-Delsberg-Basel und eines Abendschnellzuges in umgekehrter Richtung auch während des Winters;

5. die Führung des Mittags Schnellzuges Olten-Basel auch im Winter;
6. die Umwandlung des bis dahin bestandenen Frühpersonen-zuges Bern-Olten in einen Schnellzug und Führung eines neuen Personenzuges Bern-Olten;
7. die Führung eines neuen Personenzuges Olten-Bern am Nachmittage;
8. die Beschleunigung des um 7 Uhr morgens von Bern nach Basel abgehenden Schnellzuges zum Anschlusse an die Morgenschnellzüge der Reichsbahnen und der Badischen Bahn;
9. die Herstellung einer neuen Morgenschnellzugsverbindung von Basel nach Zürich und nach St. Gallen mit Anschluß in Winterthur nach Romanshorn-Lindau-München als Fortsetzung der Nachtzüge von Paris, Calais, Frankfurt, Ostende, Köln und Berlin;
10. die Einlage eines neuen Personenzugs Zürich-Luzern und eines neuen Schnellzuges Luzern-Zürich am Morgen;
11. die Herstellung einer Verbindung vom Nachtzuge 44 der Gotthardbahn nach Zürich;
12. die Früherlegung des Mittagsschnellzuges Zürich-Basel zum Anschlusse an den badischen Schnellzug Basel-Frankfurt-Berlin;
13. die Erstellung einer neuen Schnellzugsverbindung in beiden Richtungen auf der Linie St. Gallen-Rorschach-Chur während der Touristensaison.

Wie in früheren Jahren haben wir die Einschaltung von weitem Halten bei den Schnellzügen nur noch da zugestanden, wo besondere Verhältnisse es angezeigt erscheinen ließen.

Die Regierung des Kantons Aargau und die Direktion der Seethalbahn haben das Begehren gestellt, daß der Nachtschnellzug Genf-Zürich (ab Aarau 7 Uhr 05 Minuten vormittags) die Station Wildegg bedienen möchte, um den direkten Anschluß des Frühzuges vom aargauischen Seethale an jenen Zug zu gestatten, welcher Anschluß bis dahin bereits via Lenzburg-Othmarsingen-Brugg bestanden hatte.

Das Begehren ist von der Direktion der Nordostbahn und in der Folge auch vom Eisenbahndepartement abgelehnt worden, weil die angestrebte Morgenverbindung vom Seethale nach Zürich bereits bestand, weil ferner mit der Einschaltung eines weitem Haltes die Fahrordnung des Nachtschnellzuges verschlechtert werden mußte und zudem nach dem Projekte der Seethalbahn der bis dahin bestandene Anschluß vom Frühzuge vom Seethale an den Frühzug Aarau-Lenzburg-Mellingen-Wettingen dahingefallen wäre.

Gegen die ablehnende Verfügung haben die Regierung von Aargau und die Seethalbahn den Rekurs ergriffen und dabei geltend gemacht, daß der Halt des Nachtzuges in Wildegg nicht nur wegen des Verkehrs vom Seethale nach dem Osten, sondern auch mit Rücksicht auf den Verkehr Aarau-Seethal via Wildegg ein Bedürfnis sei. Ohne den verlangten Halt in Wildegg müßte man, um am frühen Morgen nach dem Seethale zu gelangen, wie bis dahin über Rapperswil reisen und in Lenzburg  $1\frac{1}{2}$  Stunden liegen bleiben, während bei Gewährung obigen Halts eine direkte Verbindung Aarau-Seethal via Wildegg hergestellt würde. Die Seethalbahn hat sodann anboten, die bisherige Frühverbindung Seethal-Lenzburg-Mellingen-Wettingen aufrecht zu erhalten. Wir haben im Hinblick auf die vorgebrachten neuen Gründe die Direktion der Nordostbahn eingeladen, mit dem Nachtzuge versuchsweise die Station Wildegg zu bedienen.

Die Regierung des Kantons Schwyz hat zum Sommerfahrplan-Entwurfe der Gotthardbahn das Begehren gestellt, daß die Station Schwyz wie vor dem Sommer 1893 von dem internationalen Nachtschnellzuge 57 (ab Luzern 11 Uhr abends) bedient werde. Im Jahre 1893 war nämlich der Gotthardbahn gestattet worden, um dem Zug 57 den internationalen Charakter zu wahren und die Einhaltung seiner Fahrordnung zu sichern, eine Anzahl Halte zu unterdrücken, darunter auch denjenigen in Schwyz, in der Meinung, daß der neue Parallelzug 55 die Bedienung dieser Station übernehme. Die Regierung des Kantons Schwyz stützte sich in ihrem neuen Begehren wie bei früheren Anlässen im wesentlichen darauf, daß der Parallelzug 55 (ab Luzern 10 Uhr 02 Minuten abends) nicht so günstige Abendverbindungen von Basel und von Zürich nach Schwyz wie der Zug 57 herstelle. Bei Gewährung des Halts des Zuges 57 in Schwyz könnte man bis 8 Uhr 35 Minuten abends in Basel und bis 9 Uhr 45 Minuten abends in Zürich bleiben, während man sonst, um Schwyz am gleichen Tage zu erreichen, schon um 5 Uhr 45 Minuten nachmittags von Basel und um 7 Uhr 12 Minuten abends von Zürich verreisen müsse, wozu noch der Übelstand komme, daß in der Richtung Zürich-Schwyz der Reisende zu einem Stilllager von 1 Stunde 40 Minuten in Rothkreuz genötigt sei.

Wir haben das Begehren der Regierung abgelehnt und ihr eröffnet, daß dem Zuge 57 ohne zwingende Gründe keine weiteren Halte aufgegeben werden können.

Von der Regierung des Kantons St. Gallen ist das Begehren gestellt worden, daß vom Morgenschnellzuge Basel-St. Gallen (ab Basel 7 Uhr 05, Ankunft in St. Gallen 10 Uhr 47 Minuten) eine

Schnellzugsverbindung via St. Margrethen-Bregenz auf den um 12 Uhr 19 Minuten mittags von Lindau nach München abgehenden Schnellzug und in umgekehrter Richtung von dem um 5 Uhr abends von München in Lindau eintreffenden Schnellzuge via Bregenz-St. Margrethen eine Schnellzugsverbindung auf den um 7 Uhr 05 Minuten abends von St. Gallen nach Zürich-Bern-Genf abgehenden Nachtschnellzug erstellt werden möchte. Die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen wäre geneigt gewesen, auf der Strecke St. Gallen-St. Margrethen die erforderlichen neuen Schnellzüge einzulegen. Die Direktion der Nordostbahn erblickte in dem Projekte eine Konkurrenz gegenüber der diesen Verkehr bisher allein bedienenden Route Zürich-Romanshorn-Bodensee-Lindau und suchte die Realisierung desselben zu vereiteln.

Wiewohl das Departement die österreichischen Staatsbahnen um ihre Mitwirkung zur Durchführung des Projektes speciell noch ersuchte, mußte es doch aufgegeben werden, da einesteils das Zeitintervall zwischen den schweizerischen und bayrischen Zügen für das Befahren der Strecke St. Gallen-St. Margrethen-Lindau nebst Besorgung der Zollformalitäten nicht ausreichte, eine Verschiebung der bayrischen oder der schweizerischen Züge zum Zwecke der Vergrößerung jenes Intervalls aber nicht thunlich war und anderseits die Anforderungen, welche die österreichische Zollbehörde bei Verlegung des Zolldienstes in den Zug, resp. nach Bregenz stellte und wodurch vielleicht eine Ausführung der Züge schließlich doch noch möglich geworden wäre, von den dortigen Staatsbahnen wegen der hohen Kosten abgelehnt wurde. Nachdem st. gallische Behörden, Korporationen und Verkehrsinteressenten sich in neuerdings eröffneten Verhandlungen bereit erklärt hatten, die Kosten für den Zolldienst im Zug und für das Zolllokal in Bregenz zu tragen, ist begründete Aussicht vorhanden, daß diese Zugsverbindung mit Beginn der Sommerfahrplanperiode 1896 nun doch zur Ausführung gelangen werde.

#### e. Unfälle und Betriebsgefährdungen.

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

|                                          | 1895. | 1894. |
|------------------------------------------|-------|-------|
| Entgleisungen in Stationen . . . . .     | 45    | 50    |
| „ auf offener Bahn . . . . .             | 30    | 27    |
| Zusammenstöße in den Stationen . . . . . | 33    | 29    |
| „ auf offener Bahn . . . . .             | 3     | 4     |
| Sonstige Unfälle . . . . .               | 851   | 745   |

Die Zahl der Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden, hat sich gegenüber dem Vorjahr um 104 vermehrt; an der Vermehrung participieren hauptsächlich die Jura-Simplon-Bahn und die Nordostbahn, erstere mit 49, letztere mit 29 Unfällen. Die Vermehrung betrifft die Bahnbediensteten und die Drittpersonen. Wie aus der unten aufgeführten Gruppierung ersichtlich, haben sich neben den Unfällen, infolge unglücklichen Zufalls, wesentlich auch diejenigen Unfälle vermehrt, welche der eigenen Unvorsichtigkeit der Betroffenen zuzuschreiben sind. Hervorzuheben sind namentlich unvorsichtiges Begehen der Geleise und das Auf- und Abspringen bei fahrenden Zügen, oder in Bewegung befindlichen Fahrzeugen.

Die Anordnung neuer Maßnahmen schien uns zur Verminderung der Unfälle nicht erforderlich; in den meisten Fällen konnte ohne weiteres nachgewiesen werden, daß eine Vermeidung des Unfalles sicher möglich gewesen wäre, wenn die bestehenden Vorschriften gehörig befolgt worden wären. Dies gilt namentlich auch rücksichtlich verschiedener drohender und wirklich erfolgter Zusammenstöße, welche aus der Nichtbeachtung der richtig gestellten und leicht sichtbaren Signale durch das Lokomotivpersonal entstanden sind. Die Bahnverwaltungen wurden gesüzt hierauf eingeladen, über die strenge Beachtung der bestehenden Vorschriften speciell zu wachen.

Die sämtlichen Unfälle hatten 47 Tötungen (gegen 58 im Vorjahr) und 797 Verletzungen (gegen 675 im Vorjahr) von Personen zur Folge, und zwar wurden

|                                          | getötet  |       |                 |       |               |       |
|------------------------------------------|----------|-------|-----------------|-------|---------------|-------|
|                                          | Reisende |       | Bahnbedienstete |       | Drittpersonen |       |
|                                          | 1895.    | 1894. | 1895.           | 1894. | 1895.         | 1894. |
| bei Entgleisungen und Zusammenstößen . . | —        | —     | —               | 1     | —             | —     |
| infolge sonstiger Ereignisse . . . . .   | 6        | 11    | 19              | 17    | 22            | 29    |
|                                          | verletzt |       |                 |       |               |       |
|                                          | Reisende |       | Bahnbedienstete |       | Drittpersonen |       |
|                                          | 1895.    | 1894. | 1895.           | 1894. | 1895.         | 1894. |
|                                          |          |       |                 |       |               |       |
| bei Entgleisungen und Zusammenstößen . . | 2        | 4     | 17              | 8     | —             | —     |
| infolge sonstiger Ereignisse . . . . .   | 48       | 45    | 681             | 590   | 49            | 28    |

Nach Bahnen zusammengestellt entfallen hiervon:

|                                                                        | Tötungen. |       | Verletzungen. |       |
|------------------------------------------------------------------------|-----------|-------|---------------|-------|
|                                                                        | 1895.     | 1894. | 1895.         | 1894. |
| Auf die Jura-Simplon-Bahn (inkl. Thunersee und Bördeli-Bahn) . . . . . | 15        | 18    | 228           | 166   |
| Auf die Nordostbahn . . . . .                                          | 8         | 8     | 175           | 147   |
| „ „ Centralbahn . . . . .                                              | 12        | 10    | 121           | 123   |
| „ „ Vereinigten Schweizerbahnen . . . . .                              | 2         | 10    | 59            | 62    |
| „ „ Gotthardbahn . . . . .                                             | 2         | 2     | 60            | 50    |
| „ „ übrigen Normalbahnen . . . . .                                     | 2         | 4     | 55            | 48    |
| „ „ Schmalspurbahnen mit eigenem Bahnkörper . . . . .                  | 3         | —     | 25            | 12    |
| „ „ Straßenbahnen . . . . .                                            | —         | 5     | 29            | 31    |
| „ „ Seil- und reinen Zahnradbahnen . . . . .                           | —         | —     | 9             | 6     |
| „ „ Tramways . . . . .                                                 | 3         | 1     | 36            | 30    |

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 1895.

| Bezeichnung<br>der<br>Eisenbahnen.       | Kilometer im Betrieb. | Entgleisungen.          |                           |                                       |                            |                                   |        | Zusammenstöße.       |                    |                                         |                                          |                                                                   |        | Sonstige Unfälle.                     |                                   | Gesamtzahl der Unfälle. | Tötungen und Verletzungen von Menschen          |                 |                                               |                    |           |                  |                          |                  |                  |           | Selbstmorde und Selbstmordversuche. |           |                          |                              |         |           |         |           |         |           |   |
|------------------------------------------|-----------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|--------|----------------------|--------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------|---------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-------------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------------------|--------------------|-----------|------------------|--------------------------|------------------|------------------|-----------|-------------------------------------|-----------|--------------------------|------------------------------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---|
|                                          |                       | Ursachen.               |                           |                                       |                            |                                   | Total. | Ursachen.            |                    |                                         |                                          |                                                                   | Total. | Davon entfallen                       |                                   |                         | Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden. | Andere Unfälle. | infolge von Entgleisungen und Zusammenstößen. |                    |           |                  | infolge anderer Unfälle. |                  |                  |           |                                     |           | Gesamtzahl der Tötungen. | Gesamtzahl der Verletzungen. | Getödt. | Verletzt. |         |           |         |           |   |
|                                          |                       | Mangelhafte Bahnanlage. | Hindernisse auf der Bahn. | Befahren unrichtig bedienter Weichen. | Defekte an den Fahrzeugen. | Andere und unermittelte Ursachen. |        | auf die offene Bahn. | auf die Stationen. | Unrichtige Dispositionen des Personals. | Unrichtige Weichen- oder Signalstellung. | Vorschriftswidriges Manövern und Unachtsamkeit des Fahrpersonals. |        | Unrichtige Anstellung von Fahrzeugen. | Andere und unermittelte Ursachen. |                         |                                                 |                 | auf die offene Bahn.                          | auf die Stationen. | Reisende. | Bahnbedienstete. | Reisende.                | Bahnbedienstete. | Dritte Personen. |           |                                     |           |                          |                              |         |           |         |           |         |           |   |
|                                          |                       |                         |                           |                                       |                            |                                   |        |                      |                    |                                         |                                          |                                                                   |        |                                       |                                   |                         |                                                 |                 |                                               |                    |           |                  |                          |                  | Getödt.          | Verletzt. | Getödt.                             | Verletzt. |                          |                              |         |           | Getödt. | Verletzt. | Getödt. | Verletzt. |   |
| <b>A. Hauptbahnen:</b>                   |                       |                         |                           |                                       |                            |                                   |        |                      |                    |                                         |                                          |                                                                   |        |                                       |                                   |                         |                                                 |                 |                                               |                    |           |                  |                          |                  |                  |           |                                     |           |                          |                              |         |           |         |           |         |           |   |
| Jura-Simplon . . . . .                   | 972*                  | —                       | 1                         | 5                                     | —                          | 16                                | 22     | 6                    | 16                 | —                                       | 2                                        | 1                                                                 | 5      | 2                                     | 1                                 | 11                      | —                                               | 11              | 231                                           | 10                 | 274       | —                | 1                        | —                | —                | 8         | 1                                   | 18        | 6                        | 188*                         | 8       | 13        | 15      | 228       | 3       | —         |   |
| Schweizerische Nordostbahn . . . . .     | 761                   | —                       | —                         | 4                                     | —                          | 3                                 | 9      | 3                    | 6                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | 4                       | —                                               | 4               | 182                                           | 3                  | 198       | —                | 1                        | —                | —                | —         | 2                                   | 7         | 169                      | 1                            | 3       | 8         | 175     | 4         | —       |           |   |
| Schweizerische Centralbahn . . . . .     | 393                   | —                       | —                         | 5                                     | —                          | 3                                 | 8      | —                    | 8                  | —                                       | 3                                        | —                                                                 | 2      | —                                     | —                                 | 8                       | —                                               | 7               | 129                                           | 2                  | 147       | —                | —                        | —                | 3                | 1         | 11                                  | 5+        | 103**                    | 6                            | 4       | 12        | 121     | —         | —       |           |   |
| Vereinigte Schweizerbahnen . . . . .     | 310                   | —                       | —                         | —                                     | —                          | 1                                 | 1      | —                    | 1                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | 1      | —                                     | —                                 | 3                       | —                                               | 3               | 59                                            | 4                  | 67        | —                | —                        | —                | 2                | 1         | 5                                   | 51        | —                        | 1                            | 2       | 59        | 2       | —         |         |           |   |
| Gotthardbahn . . . . .                   | 266                   | —                       | —                         | 1                                     | —                          | 1                                 | 2      | 1                    | 1                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | 1                       | —                                               | 1               | 61                                            | —                  | 64        | —                | —                        | —                | 1                | —         | —                                   | 59        | 2                        | —                            | 2       | 60        | 3       | —         |         |           |   |
| <b>B. Nebenbahnen:</b>                   |                       |                         |                           |                                       |                            |                                   |        |                      |                    |                                         |                                          |                                                                   |        |                                       |                                   |                         |                                                 |                 |                                               |                    |           |                  |                          |                  |                  |           |                                     |           |                          |                              |         |           |         |           |         |           |   |
| Brünigbahn . . . . .                     | 58                    | —                       | 1                         | —                                     | —                          | —                                 | 1      | 1                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 6                                             | —                  | 7         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | 6         | —       | —         |         |           |   |
| Rhätische Bahn . . . . .                 | 50                    | —                       | —                         | —                                     | —                          | 1                                 | 1      | 1                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 12                                            | —                  | 13        | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | 1         | 11      | —         | —       |           |   |
| Schweizerische Südostbahn . . . . .      | 50                    | —                       | 1                         | —                                     | —                          | —                                 | 1      | 1                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 3                                             | —                  | 3         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | 3       | —         | —       |           |   |
| Emmenthalbahn . . . . .                  | 43                    | —                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | —      | —                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 7                                             | —                  | 7         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | 7         | —       | —         |   |
| Jura-Neuchâtelois . . . . .              | 40                    | —                       | 1                         | 2                                     | —                          | 1                                 | 4      | 1                    | 3                  | 1                                       | 1                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | 2                       | —                                               | 2               | 5                                             | 1                  | 6         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | 5       | —         | 1       | —         |   |
| Tößthalbahn . . . . .                    | 40                    | —                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | —      | —                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 5                                             | —                  | 6         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | 5       | —         | —       |           |   |
| Langenthal-Huttwil-Wolhusen . . . . .    | 40                    | —                       | 1                         | —                                     | —                          | —                                 | 1      | 1                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 2                                             | —                  | 3         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | 2         | —       | —         |         |           |   |
| Visp-Zermatt . . . . .                   | 36                    | —                       | —                         | 1                                     | —                          | —                                 | 1      | —                    | 1                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 2                                             | —                  | 3         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | 1       | —         | —       |           |   |
| Saignelégier-Chaux-de-Fonds . . . . .    | 27                    | —                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | —      | —                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 8                                             | —                  | 8         | —                | —                        | —                | —                | —         | 1                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | 8         | —       | —         |   |
| Appenzellerbahn . . . . .                | 26                    | 1                       | —                         | —                                     | —                          | 2                                 | 3      | 3                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 3                                             | 1                  | 7         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | 3       | —         | —       |           |   |
| Yverdon-Ste-Croix . . . . .              | 25                    | —                       | —                         | 1                                     | —                          | 1                                 | 2      | 1                    | 1                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 3                                             | —                  | 3         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | 3         | —       | —         |   |
| Berner Oberlandbahnen . . . . .          | 24                    | —                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | —      | —                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 1                                             | —                  | 1         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       |           |   |
| Sihlthalbahn . . . . .                   | 15                    | —                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | —      | —                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 1                                             | —                  | 1         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | 1         | —       | —         |   |
| Birsigthalbahn . . . . .                 | 13                    | —                       | 1                         | 1                                     | —                          | —                                 | 2      | 1                    | 1                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 1                                             | —                  | 1         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | 5         | —       | —         |   |
| Ütlibergbahn . . . . .                   | 9                     | —                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | —      | —                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 1                                             | —                  | 1         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | 1         | —       | —         |   |
| <b>C. Straßenbahnen:</b>                 |                       |                         |                           |                                       |                            |                                   |        |                      |                    |                                         |                                          |                                                                   |        |                                       |                                   |                         |                                                 |                 |                                               |                    |           |                  |                          |                  |                  |           |                                     |           |                          |                              |         |           |         |           |         |           |   |
| Voies étroites, Genf . . . . .           | 64                    | —                       | 1                         | —                                     | —                          | —                                 | 1      | 1                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 17                                            | 4                  | 22        | —                | —                        | —                | —                | —         | 1                                   | —         | 12                       | —                            | 4       | —         | —       | 17        | —       | —         |   |
| Schweizerische Seethalbahn . . . . .     | 46                    | 2                       | —                         | —                                     | —                          | 2                                 | 4      | 2                    | 2                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 2                                             | 1                  | 7         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | 2         | —       | —         |   |
| Lausanne-Echallens-Bercher . . . . .     | 23                    | —                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | —      | —                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 6                                             | 1                  | 7         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | 6         | —       | 1         | — |
| Frauenfeld-Wyl . . . . .                 | 18                    | —                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | —      | —                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 1                                             | —                  | 1         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | 1       | —         | — |
| Appenzeller Straßenbahn . . . . .        | 14                    | —                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | —      | —                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 1                                             | —                  | 1         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       | —         |   |
| Neuchâtel-Cortailod-Boudry . . . . .     | 11                    | 1                       | 1                         | —                                     | —                          | —                                 | 2      | 2                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 1                                             | —                  | 3         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       | —         |   |
| Genève-Veyrier . . . . .                 | 6                     | —                       | 1                         | —                                     | —                          | —                                 | 1      | 1                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | —                                             | —                  | 1         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       | —         |   |
| Kriens-Luzern . . . . .                  | 3                     | 2                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | 2      | 2                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 1                                             | —                  | 3         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       | —         |   |
| <b>D. Zahnradbahnen:</b>                 |                       |                         |                           |                                       |                            |                                   |        |                      |                    |                                         |                                          |                                                                   |        |                                       |                                   |                         |                                                 |                 |                                               |                    |           |                  |                          |                  |                  |           |                                     |           |                          |                              |         |           |         |           |         |           |   |
| Arth-Rigibahn . . . . .                  | 12                    | —                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | —      | —                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 1                                             | —                  | 1         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       | —         |   |
| Generosobahn . . . . .                   | 9                     | —                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | —      | —                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 1                                             | —                  | 1         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       | —         |   |
| <b>E. Seilbahnen:</b>                    |                       |                         |                           |                                       |                            |                                   |        |                      |                    |                                         |                                          |                                                                   |        |                                       |                                   |                         |                                                 |                 |                                               |                    |           |                  |                          |                  |                  |           |                                     |           |                          |                              |         |           |         |           |         |           |   |
| Lausanne-Ouchy . . . . .                 | 2                     | —                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | —      | —                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 7                                             | —                  | 7         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       | —         |   |
| <b>F. Tramways:</b>                      |                       |                         |                           |                                       |                            |                                   |        |                      |                    |                                         |                                          |                                                                   |        |                                       |                                   |                         |                                                 |                 |                                               |                    |           |                  |                          |                  |                  |           |                                     |           |                          |                              |         |           |         |           |         |           |   |
| Tramways Suisses . . . . .               | 26                    | —                       | —                         | —                                     | —                          | 1                                 | 1      | —                    | 1                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 6                                             | —                  | 7         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       | —         |   |
| Vevey-Montreux-Chillon . . . . .         | 11                    | —                       | 1                         | —                                     | —                          | —                                 | 1      | 1                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 9                                             | —                  | 10        | —                | —                        | —                | —                | —         | 1                                   | —         | 1                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       | —         |   |
| Zürcher Straßenbahnen . . . . .          | 9                     | —                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | —      | —                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 5                                             | —                  | 6         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       | —         |   |
| Berner Tramway . . . . .                 | 8                     | —                       | 1                         | —                                     | —                          | —                                 | 1      | 1                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 6                                             | 1                  | 8         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       | —         |   |
| Elektrische Straßenbahn Zürich . . . . . | 5                     | —                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | —      | —                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 6                                             | —                  | 7         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       | —         |   |
| Basler Straßenbahnen . . . . .           | 3                     | —                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | —      | —                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 5                                             | —                  | 6         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       | —         |   |
| Centrale Zürichbergbahn . . . . .        | 3                     | —                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | —      | —                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 1                                             | —                  | 3         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       | —         |   |
| <b>G. Fremde Bahnen:</b>                 |                       |                         |                           |                                       |                            |                                   |        |                      |                    |                                         |                                          |                                                                   |        |                                       |                                   |                         |                                                 |                 |                                               |                    |           |                  |                          |                  |                  |           |                                     |           |                          |                              |         |           |         |           |         |           |   |
| Badische Staatsbahn . . . . .            | 42                    | —                       | —                         | 1                                     | —                          | —                                 | 1      | —                    | 1                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 2                                             | —                  | 4         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       | —         |   |
| Paris-Lyon-Méditerranée . . . . .        | 20                    | —                       | 1                         | 2                                     | —                          | —                                 | 3      | —                    | 3                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 2                                             | —                  | 27        | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       | —         |   |
| Elsaß-Lothringer Bahnen . . . . .        | 4                     | —                       | —                         | —                                     | —                          | —                                 | —      | —                    | —                  | —                                       | —                                        | —                                                                 | —      | —                                     | —                                 | —                       | —                                               | —               | 1                                             | —                  | 1         | —                | —                        | —                | —                | —         | —                                   | —         | —                        | —                            | —       | —         | —       | —         | —       | —         |   |
| Total                                    |                       | 6                       | 12                        | 23                                    | 2                          |                                   |        |                      |                    |                                         |                                          |                                                                   |        |                                       |                                   |                         |                                                 |                 |                                               |                    |           |                  |                          |                  |                  |           |                                     |           |                          |                              |         |           |         |           |         |           |   |

|                                                                                                  | Reisende. |       |             |       | Bahnbedienstete. |       |             |       | Drittpersonen. |       |             |       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------|-------------|-------|------------------|-------|-------------|-------|----------------|-------|-------------|-------|
|                                                                                                  | Tötung.   |       | Verletzung. |       | Tötung.          |       | Verletzung. |       | Tötung.        |       | Verletzung. |       |
|                                                                                                  | 1895.     | 1894. | 1895.       | 1894. | 1895.            | 1894. | 1895.       | 1894. | 1895.          | 1894. | 1895.       | 1894. |
| Überfahren von Fuhrwerken, Rollwagen und Draisinen . . . . .                                     | —         | —     | —           | —     | —                | 1     | 2           | —     | 1              | —     | 11          | 4     |
| Infolge Scheuwerdens von Pferden bei der Fahrt von Zügen . . . . .                               | —         | —     | —           | —     | —                | —     | —           | —     | —              | 1     | 5           | 7     |
| Ausgleiten von Fahrzeugen, Fehltreten beim Auf- und Absteigen . . . . .                          | —         | —     | 1           | 2     | 3                | 2     | 89          | 104   | —              | —     | —           | —     |
| Fehltreten beim Überschreiten und Begehen der Geleise . . . . .                                  | —         | —     | 1           | 1     | 1                | —     | 49          | 34    | —              | —     | —           | —     |
| Springen auf und von im Gang befindlichen Fahrzeugen . . . . .                                   | 4         | 8     | 16          | 19    | 1                | —     | 24          | 10    | —              | 1     | —           | —     |
| Unvorsichtiges Überschreiten der Geleise und Gehen in denselben . . . . .                        | 1         | 2     | 3           | —     | 8                | 8     | 40          | 25    | 20             | 23    | 28          | 12    |
| Unvorsichtiges Benehmen im fahrenden Zug Bei Mitwirkung von Drittpersonen beim Manöver . . . . . | —         | —     | —           | —     | —                | —     | —           | —     | 1              | 3     | 2           | 2     |
| Infolge unglücklichen Zufalls bei Manövern Beim An- und Abkuppeln von Fahrzeugen . . . . .       | —         | —     | —           | —     | 1                | 2     | 68          | 60    | —              | —     | —           | —     |
| Infolge verbotener oder unrichtig ausgeführter Manöver . . . . .                                 | —         | —     | 1           | 1     | —                | 1     | 8           | 8     | —              | —     | —           | —     |
| Beim Aus-, Ein- und Umlad von Gütern . . . . .                                                   | —         | —     | —           | —     | 1                | —     | 119         | 115   | —              | —     | —           | —     |
| Beim Schließen von Wagenthüren . . . . .                                                         | —         | —     | 17          | 14    | —                | —     | 43          | 32    | —              | —     | —           | —     |
| Augenverletzungen infolge Funkenwurfs der Lokomotiven . . . . .                                  | —         | —     | —           | —     | —                | —     | 15          | 20    | —              | —     | —           | —     |
| Aus andern Ursachen . . . . .                                                                    | —         | —     | 4           | 3     | 1                | 2     | 128         | 104   | —              | 1     | 3           | 3     |

In selbstmörderischer Absicht haben sich 15 Personen getötet (im Jahr 1894 16), 1 (im Jahr 1894 3) wurde nur verletzt.

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

|    |                                                  |  |
|----|--------------------------------------------------|--|
| 16 | Fälle durch Verurteilung,                        |  |
| 5  | " " Freisprechung,                               |  |
| 15 | " " Sistierung der Untersuchung erledigt wurden, |  |
| 29 | " noch pendent sind.                             |  |

Von den im Jahr 1894 nicht zur Beurteilung gelangten Fällen sind

|   |                               |
|---|-------------------------------|
| 5 | durch Freisprechung,          |
| 9 | " Verurteilung,               |
| 8 | " Sistierung erledigt worden. |

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

- a. Für die beim Betrieb der Jura-Simplon-Bahn vorgekommenen Unfälle:  
Fr. 59,533. 90 einmalige Entschädigung für 7 Reisende, 185 Bahnbedienstete und 6 Drittpersonen;  
unerledigt sind 28 Fälle.
- b. Für die beim Betrieb der Nordostbahn vorgekommenen Unfälle:  
Fr. 30,521. 50 an 1 Reisenden und 159 Bahnbedienstete (4 Fälle nur teilweise entschädigt); noch nicht erledigt sind 15 Fälle.
- c. Für die beim Betrieb der Schweizerischen Centralbahn vorgekommenen Unfälle:  
Fr. 18,818. 20 an 1 Reisenden, 99 Bahnbedienstete und 3 Drittpersonen;  
unerledigt sind 16 Fälle.
- d. Für die beim Betrieb der Vereinigten Schweizerbahnen vorgekommenen Unfälle:  
Fr. 13,542. 98 für 51 Bahnbedienstete und 1 Drittperson;  
unerledigt sind 2 Fälle.
- e. Für die beim Betrieb der Gotthardbahn vorgekommenen Unfälle:  
Fr. 6196. 41 an 54 Bahnbedienstete;  
unerledigt sind 6 Fälle.

f. Beim Betrieb der übrigen schweizerischen Eisenbahn-  
unternehmungen:

Fr. 23,518. 20 + Fr. 900 jährlicher Rente für 5 Reisende,  
75 Bahnbedienstete und 10 Drittpersonen;  
7 Fälle sind noch unerledigt.

An Entschädigungen für die anlässlich der im Jahr 1891 statt-  
gefundenen Eisenbahnunfälle von Mönchenstein und Zolli-  
kofen Verunglückten waren laut Mitteilung der Jura-Simplon-Bahn  
auf 31. Dezember 1895 bezahlt resp. festgestellt:

a. Mönchenstein:

Fr. 449,243. 75 einmalige Entschädigung und  
Fr. 13,638 jährliche Rente an die Hinterlassenen der sämt-  
lichen 72 damals Getöteten;  
Fr. 788,249. 09 einmalige Entschädigung und  
Fr. 17,800 jährlicher Rente an 179 Verletzte;  
1 Fall ist noch unerledigt.

b. Zollikofen:

Fr. 165,971. 52 einmalige Entschädigung und  
Fr. 6900 jährliche Rente an die Hinterlassenen der sämt-  
lichen 18 damals Getöteten;  
Fr. 406,806. 25 einmalige Entschädigung und  
Fr. 4920 jährliche Rente an 121 Verletzte;  
3 Fälle bleiben noch zu erledigen.

Bei den Hilfsarbeiten des Eisenbahnbetriebes  
(innerer Betriebs-, Bahnunterhaltungs- und Werkstättendienst etc.)  
wurden

|                   |            |
|-------------------|------------|
| 1895              | gegen 1894 |
| 2 Tötungen        | 2          |
| 1687 Verletzungen | 1484       |

gemeldet.

An der Vermehrung participieren hauptsächlich die Jura-Simplon-,  
Central-, Gotthard- und Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn.

An Entschädigungen wurden bezahlt:

a. Von der Jura-Simplon-Bahn:

Fr. 33,756. 95 an 399 Verletzte;  
43 Fälle sind noch pendent.

b. Von der Nordostbahn:

Fr. 41,755. 78 an 351 Verletzte (3 Fälle nur teilweise er-  
ledigt);  
20 Fälle sind noch pendent.

- c. Von der Schweizerischen Centralbahn:  
Fr. 24,047. 88 an 208 Verletzte;  
26 Fälle sind noch pendent.
- d. Von den Vereinigten Schweizerbahnen:  
Fr. 20,732. 01 an 141 Verletzte;  
5 Fälle sind noch pendent.
- e. Von der Gotthardbahn:  
Fr. 20,107. 02 an 224 Verletzte;  
2 Fälle sind noch pendent.
- f. Von den übrigen schweizerischen Eisenbahnunternehmungen:  
Fr. 23,165. 34 für 1 Getöteten und 169 Verletzte;  
6 Fälle sind noch pendent.

Beim Dampfschiffbetrieb sind laut den beim Departement eingegangenen Mitteilungen 31 Schiffsbedienstete verletzt worden (im Vorjahr 19), 1 Bahnangestellter erkrank beim Verlassen eines Dampfbootes, auf welches er Gepäck getragen hatte.

Bei den Hilfsarbeiten des Betriebes wurden 40 Personen verletzt (im Vorjahr 23).

An Entschädigungen wurden bezahlt:

Fr. 2800. 95 an die 31 beim Betrieb im engern Sinne verletzten Angestellten;

Fr. 3495. 04 an 38 verletzte Angestellte für bei den Hilfsarbeiten des Betriebes erlittene Unfälle.

Von den aus der im Jahre 1892 stattgefundenen Katastrophe des „Montblanc“ resultierten Entschädigungsforderungen bleibt immer noch ein Fall zu erledigen übrig.

### f. Arbeitszeit und Ruhetage.

Die periodischen Vorlagen der Dienst- und Ruhetagseinteiler der Bahn- und Dampfschiffangestellten gaben auch im Berichtsjahre zur Gewährung von Ausnahmeverfügungen im Sinne von Art. 6 des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 Anlaß, soweit zu erkennen war, daß die besondern Betriebsverhältnisse und namentlich die Gestaltung der Fahrpläne oder auch die ungünstige Finanzlage einiger Unternehmungen eine gewisse Rücksichtnahme erheischten.

Überschreitungen der gesetzlichen Maximalarbeitszeit wurden nur in verhältnismäßig wenigen Fällen beansprucht und wir haben solche nur da gestattet, wo der rechtzeitigen Ablösung der betreffenden

Angestellten außerordentliche Schwierigkeiten entgegenstanden oder aber bei Einstellung von Ersatzpersonal die einzelnen Angestellten nicht mehr ihren Kräften angemessen hätten beschäftigt werden können. Weit häufiger gab die Dauer der gesetzlichen Nachruhe beim fahrenden Personale zu Ausnahmeverfügungen Anlaß, weil für Linien, auf welchen der Zugverkehr am Morgen frühzeitig beginnt und erst abends aufhört, die Zuschiedung einer 10stündigen zusammenhängenden Ruhe täglich oft geradezu unmöglich ist, sofern man das Personal nicht nur während einiger Stunden des Tages wirklich beschäftigen oder dasselbe häufiger außerhalb des Wohnortes übernachten lassen wollte.

Bei Bewilligung von Ausnahmen ist namentlich darauf Rücksicht genommen worden, daß die zu starke Beanspruchung an dem einen Tage durch einen leichtern Dienst am vorausgehenden und am nachfolgenden Tage ausgeglichen wurde und daß damit dem Personale die Möglichkeit gegeben war, seine Ruhepausen am Wohnorte zuzubringen.

Hinsichtlich der Austeilung der Ruhetage sind von einer Reihe von Unternehmungen und namentlich von solchen mit starkem Touristenverkehr zum Teil weitgehende Ausnahmen gewünscht und auch zugestanden worden, und zwar meistens in dem Umfange, daß in der Hochsaison den einzelnen Angestellten je auf 10 Tage ein Ruhetag und ein Freisonntag auf 4—6 Wochen zugeteilt werden mußte, alles in der Meinung, daß die in dieser Weise in der Hochsaison ausfallenden dienstfreien Tage in der verkehrsarmen Zeit zu ersetzen seien. Einzelnen kleinen Unternehmungen haben wir gestattet, einigen Angestellten während des ganzen Jahres monatlich nur 3 Ruhetage, worunter je ein Sonntag, zuzuschneiden. Wir haben ferner der Anordnung zugestimmt, wonach den Angestellten einer kleinen Dampfbootunternehmung, deren wirkliche tägliche Beanspruchung eine geringe war, monatlich nur je ein Sonntag und ein Werktag freigegeben wurde. Eine andere Dampfschiffunternehmung, welche in den Monaten Juli und August tägliche Kurse und in den Monaten Juni und September nur an den Sonntagen Kurse ausführte, gab die Erklärung ab, daß sie in Ermanglung der erforderlichen Stellvertreter außer stande sei, ihren 2 Angestellten während den Monaten Juli und August Ruhetage zu gewähren, oder es werde ihr dann gestattet, an bestimmten Tagen zum Zwecke der Dienstbefreiung der Angestellten die Fahrten einzustellen. Unter diesen Umständen ermächtigten wir die Gesellschaft auf Zusehen hin, von der Zuschiedung von Ruhetagen im Sommer Umgang zu nehmen.

Die mit der Kontrolle über die Vollziehung des Gesetzes betrauten Organe des Eisenbahndepartements haben anläßlich ihrer

Erhebungen beim Bahn- und Dampfschiffpersonale von zahlreichen Unregelmäßigkeiten hinsichtlich der täglichen Beanspruchung der Angestellten oder der Austeilung der Ruhetage Kenntnis erhalten, was zu umfangreichen Korrespondenzen mit den betreffenden Verwaltungen führte.

Wir wollen hier gerne konstatieren, daß ein namhafter Teil der durch die Kontrolle ermittelten Abweichungen von den Gesetzesbestimmungen durch Umstände, welche nicht vorauszusehen waren, veranlaßt wurden und daß in anderen Fällen, welche leicht hätten vermieden werden können, nicht die Verwaltungen selbst, sondern die Aufsichtsbeamten, Dienstvorstände oder oft auch die betroffenen Angestellten selbst als fehlbar erschienen. Es haben denn auch die meisten Verwaltungen auf die erste an sie ergangene Aufforderung hin sofort für Abhilfe gesorgt. Indessen darf nicht unerwähnt bleiben, daß einige wenige Verwaltungen nicht nur die ihnen signalisierten Unregelmäßigkeiten durch Ausflüchte zu beschönigen suchten, sondern sogar glaubten, solche fortbestehen lassen zu dürfen und daher mit Hinweis auf die vom Gesetzgeber aufgestellten Strafbestimmungen nachdrücklichst zur Beachtung des Gesetzes aufgefordert werden mußten.

In drei Fällen hat der Bundesrat den fehlbaren Verwaltungen einen Verweis erteilt, nämlich:

Den Verwaltungen der Straßenbahn Stansstad-Stans und der Genfer Schmalspurbahnen wegen ungenügender Zuteilung von Ruhetagen an mehrere Angestellte und der Verwaltung der Neuenburger Jurabahn wegen ungenügender Zuteilung von Ruhetagen, Lohnentzug für die Ruhetage, Überschreitungen der zulässigen Maximalarbeitszeit, Kürzungen der Nachtruhe und, wie bereits unter dem Titel Transportwesen einlässlicher besprochen ist, auch wegen Besorgung des Güterdienstes an Sonntagen.

Die Jura-Simplon-Bahn hat in einzelnen Bahnhöfen während längerer Zeit Hilfsarbeiter beschäftigt, ohne denselben die gesetzlichen Ruhetage zu gewähren, welche Unterlassung die Direktion damit begründete, daß ihres Erachtens die Tagelöhner, welche während einiger Zeit aushülfsweise oder probeweise zur Erlernung des Dienstes beschäftigt werden, den Bestimmungen des Gesetzes nicht zu unterstellen seien. Wir haben der Direktion mitgeteilt, daß das Gesetz zwischen definitiv angestellten Arbeitern und provisorisch angestellten Hilfsarbeitern keinen Unterschied mache und somit auch die letztern auf die gesetzlichen Ruhetage Anspruch haben. In Ansehung der Tagelöhner, welche nur periodisch, während 1—5 Tagen der Woche, im Dienste stehen, haben wir verfügt, daß denselben jedenfalls 17 Sonntage per Jahr freizugeben seien. Die gleichen Verfügungen

haben wir mit Bezug auf die Genfer Schmalspurbahnen getroffen, deren Verwaltung ebenfalls glaubte, daß die Hilfsangestellten dem citierten Gesetze nicht zu unterstellen seien.

Der Umstand, daß an einigen Orten, namentlich bei der Jura-Simplon-Bahn und bei der Neuenburger Jurabahn den Tagelöhnern für die Ruhetage der Lohn in Abzug gebracht wurde, demzufolge diese Leute auf einen Teil der gesetzlichen Ruhetage verzichteten, veranlaßte uns, sämtlichen Bahn- und Dampfschiffverwaltungen in Erinnerung zu bringen, daß gemäß Art. 4 des Gesetzes den mit der Verpflichtung zur gewöhnlichen Arbeitszeit angestellten und somit dem Gesetze unterstellten Personen für die gesetzlichen Ruhetage ein Abzug am Gehalte oder Lohne nicht gemacht werden dürfe.

Nach längeren Verhandlungen haben die Verwaltungen der Jura-Simplon-Bahn und der Neuenburger Jura-Bahn im Berichtsjahre die Dienstzeit ihrer Barrierenwärterinnen im Sinne des Bundesratsbeschlusses vom 24. Mai 1892 betreffend Verbesserungen im Eisenbahnbetriebe auf 12 aufeinander folgende Stunden eines Tages reduziert, wie es bei den übrigen Bahngesellschaften längst geschehen ist. Bei der Jura-Simplon-Bahn bestehen indessen noch einige Abweichungen, weil die erforderlichen Ablöser für die Besorgung des Früh- oder des Spätdienstes noch nicht überall beigelegt werden konnten; wir glauben aber annehmen zu dürfen, daß es binnen kurzem gelingen wird, jene Abweichungen zu beseitigen.

## 7. Rechnungswesen und Statistik.

### a. Vollziehung des Rechnungsgesetzes.

Die in der Berichtsperiode vom Eisenbahndepartement auf Grund des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1883 über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften geprüften und dem Bundesrate zur Beschlußfassung unterbreiteten Rechnungen und Bilanzen pro 1894 bezogen sich auf 72 Bahnunternehmungen. Die im Besitz von Kantonen, Gemeinden oder Privatpersonen befindlichen Eisenbahnen, im ganzen 7, sowie die von 5 ausländischen Unternehmungen auf Schweizergelände betriebenen Bahnlinien sind von der staatlichen Rechnungskontrolle ausgeschlossen, indem das erwähnte Gesetz nur auf die in der Schweiz domizilierten Bahngesellschaften Anwendung findet.

Zu nennenswerten Differenzen gaben die Rechnungsprüfungen nicht Anlaß. Es sind deshalb auch keine gerichtlichen Entscheidungen vorgekommen. Die Belastung des Baucontos für Verstärkung

oder Auswechslung von eisernen Brücken machte in zwei Fällen konferenzielle Verhandlungen mit den betreffenden Bahndirektionen nötig, um zu einer Verständigung zu gelangen. Eine Streitfrage, welche sich mit der Verwaltung der Gotthardbahn über die Verrechnung der Kosten für Reglierung und Nachschotterung des Doppelgeleises nach Eröffnung des Betriebes ergeben hatte, ist vom Bundesrate grundsätzlich dahin entschieden worden, daß solche Ausgaben, soweit sie die normalen Unterhaltungskosten übersteigen, während der ersten 6 Monate auf Bauconto gesetzt werden können.

Die Einzelheiten über die Ergebnisse des Betriebes, sowie über die Aktiven und Passiven jeder Unternehmung finden sich in der vom Eisenbahndepartement herausgegebenen Eisenbahnstatistik. Wir beschränken daher in diesem Berichte unsere Darstellungen, wie üblich, auf den Bauconto und die zu ersetzenden Bilanzposten. Nach der beigefügten Tabelle beziffert sich der Bauconto mit Einschluß der Ausgaben für unvollendete Linien und Objekte für sämtliche Unternehmungen:

|                             |                   |
|-----------------------------|-------------------|
| auf Ende 1893 auf . . . . . | Fr. 1,090,103,050 |
| auf Ende 1894 auf . . . . . | „ 1,108,387,968   |
|                             | <hr/>             |
| Vermehrung pro 1894         | Fr. 18,284,918    |

Dieser Betrag verteilt sich wie folgt:

Verwendungen für alte Linien:

|                                              |               |
|----------------------------------------------|---------------|
| Bahnanlage und feste Einrichtungen . . . . . | Fr. 4,041,766 |
| Rollmaterial . . . . .                       | „ 3,336,496   |
| Mobiliar und Gerätschaften . . . . .         | „ 258,185     |
|                                              | <hr/>         |
|                                              | Fr. 7,636,447 |

Ausgaben für neue Linien:

|                                              |                |
|----------------------------------------------|----------------|
| Bahnanlage und feste Einrichtungen . . . . . | Fr. 9,350,784  |
| Rollmaterial . . . . .                       | „ 1,175,979    |
| Mobiliar und Gerätschaften . . . . .         | „ 121,708      |
|                                              | <hr/>          |
|                                              | Fr. 10,648,471 |

Unter den Ausgaben für alte Linien fallen als Hauptposten die Kosten für Bahnhofserweiterungen, für Anlage von Doppelgeleisen und für Vermehrung des Rollmaterials in Betracht.

Für die nachgenannten Bahnlagen, welche zu reduzierten Ansätzen an neue Besitzer übergegangen sind, hat in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Rechnungsgesetzes eine entsprechende Verminderung der frühern Bilanzwerte stattgefunden, nämlich: bei

| Eisenbahnen.                   | Bauconto.               |                         |                            |                  |                          | Zu amortisieren. |            |              |                      |
|--------------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------------|------------------|--------------------------|------------------|------------|--------------|----------------------|
|                                | Ende 1893. <sup>1</sup> | Ende 1894. <sup>1</sup> | Nettoausgaben im Jahr 1894 |                  |                          | Ende 1893.       | Ende 1894. | Veränderung. |                      |
|                                |                         |                         | für alte Linien.           | für neue Linien. | Zusammen.                |                  |            | +            | -                    |
|                                | Fr.                     | Fr.                     | Fr.                        | Fr.              | Fr.                      | Fr.              | Fr.        | Fr.          |                      |
| Centralbahn                    | 122,996,815             | 124,837,473             | 1,840,658                  | —                | 1,840,658                | 17,277,153       | 17,082,087 | 427,500      | 622,566              |
| Aargauische Südbahn            | 11,869,710              | 11,936,907              | 67,197                     | —                | 67,197                   | —                | —          | —            | —                    |
| Wohlen-Bremgarten              | 1,232,127               | 1,232,357               | 230                        | —                | 230                      | —                | —          | —            | —                    |
| Gotthardbahn                   | 242,543,854             | 245,087,612             | 1,404,142                  | 1,139,616        | 2,543,758                | 15,242,323       | 15,060,188 | 101,053      | 283,188              |
| Jura-Simplonbahn               | 278,858,110             | 280,674,367             | 1,816,257                  | —                | 1,816,257                | 8,610,186        | 11,707,879 | 3,152,848    | 55,155               |
| Bulle-Romont                   | 2,801,936               | 2,802,566               | 630                        | —                | 630                      | —                | —          | —            | —                    |
| Thunerseebahn                  | 5,200,798               | 5,158,043               | — 42,755                   | —                | — 42,755                 | 778,198          | 1,162,987  | 386,087      | 1,298                |
| Val-de-Travers                 | 1,149,833               | 1,152,817               | 2,984                      | —                | 2,984                    | —                | —          | —            | —                    |
| Viège-Zermatt                  | 5,323,045               | 5,392,772               | 69,727                     | —                | 69,727                   | 214,600          | 248,396    | 45,796       | 12,000               |
| Yverdon-Ste. Croix             | 2,361,152               | 2,835,562               | —                          | 474,410          | 474,410                  | —                | —          | 21,414       | 21,414               |
| Nordostbahn                    | 186,700,870             | 199,032,601             | 5,777,796                  | 6,553,935        | 12,331,731               | 16,936,842       | 16,521,842 | 175,000      | 590,000              |
| Bötzbergbahn                   | 28,612,990              | 28,881,906              | 265,366                    | 3,550            | 268,916                  | —                | —          | —            | —                    |
| Vereinigte Schweizerbahnen     | 78,301,396              | 79,714,292              | 1,412,896                  | —                | 1,412,896                | 7,372,098        | 7,772,959  | 852,861      | 452,000              |
| Toggenburgerbahn               | 4,000,000               | 4,000,000               | —                          | —                | —                        | —                | —          | —            | —                    |
| Wald-Rüti                      | 1,287,918               | 1,287,918               | —                          | —                | —                        | —                | —          | —            | —                    |
| Bödelibahn                     | 1,819,156               | 1,879,325               | 60,169                     | —                | 60,169                   | 59,096           | 174,817    | 125,721      | 10,000               |
| Emmenthalbahn                  | 4,997,525               | 5,021,717               | 24,192                     | —                | 24,192                   | —                | —          | —            | —                    |
| Jura-Neuchâtelois              | <sup>2</sup> 6,199,213  | <sup>2</sup> 6,372,649  | 173,436                    | —                | 173,436                  | —                | —          | —            | —                    |
| Ponts-Chaux-de-Fonds           | 829,980                 | 589,000                 | <sup>3</sup> — 240,980     | —                | <sup>3</sup> — 240,980   | 1,031            | —          | —            | 1,031                |
| Neuchâtel-Boudry               | 842,059                 | 873,270                 | 31,211                     | —                | 31,211                   | 29,080           | 31,806     | 2,726        | —                    |
| Kriens-Luzern-Bahn             | 250,991                 | 251,638                 | 647                        | —                | 647                      | —                | —          | —            | —                    |
| Langenthal-Huttwil             | 1,122,186               | 1,125,033               | 2,847                      | —                | 2,847                    | 19,200           | 16,800     | —            | 2,400                |
| Seethalbahn                    | 3,788,921               | 1,509,958               | <sup>4</sup> — 2,278,963   | —                | <sup>4</sup> — 2,278,963 | —                | —          | —            | —                    |
| Sihlthalbahn                   | 3,070,636               | 3,192,659               | 122,023                    | —                | 122,023                  | 45,101           | 45,101     | —            | —                    |
| Südostbahn                     | 12,497,471              | 12,515,794              | 18,323                     | —                | 18,323                   | 156,228          | 126,000    | —            | 30,228               |
| Tößthalbahn                    | 7,676,961               | 7,689,497               | 12,536                     | —                | 12,536                   | —                | —          | —            | —                    |
| Ütlibergbahn                   | 1,431,565               | 1,534,711               | 103,146                    | —                | 103,146                  | —                | —          | —            | —                    |
| Appenzellerbahn                | 4,030,003               | 4,031,799               | 1,796                      | —                | 1,796                    | —                | —          | —            | —                    |
| Appenzeller Straßenbahn        | 1,932,318               | 1,934,224               | 1,906                      | —                | 1,906                    | 17,000           | 17,000     | —            | —                    |
| Berner Oberlandbahnen          | 3,197,849               | 3,250,199               | 52,350                     | —                | 52,350                   | 193,127          | 177,442    | 1,865        | 17,550               |
| Birsigthalbahn                 | 898,969                 | 898,969                 | —                          | —                | —                        | —                | —          | —            | —                    |
| Brenets-Loche                  | 901,621                 | 902,479                 | 858                        | —                | 858                      | 4,877            | 4,560      | 225          | 542                  |
| Frauenfeld-Wyl                 | 703,619                 | 704,369                 | 750                        | —                | 750                      | —                | —          | —            | —                    |
| Genève-Veyrier                 | 522,800                 | 511,500                 | — 11,300                   | —                | — 11,300                 | —                | —          | 11,300       | 11,300               |
| Grütschalp-Mürren              | 587,761                 | 593,165                 | 5,404                      | —                | 5,404                    | 85,000           | 80,000     | —            | 5,000                |
| Landquart-Davos                | 6,941,951               | 6,950,635               | 8,684                      | —                | 8,684                    | 95,000           | 90,000     | —            | 5,000                |
| Lausanne-Echallens             | 1,318,655               | 1,333,286               | 14,631                     | —                | 14,631                   | —                | —          | —            | —                    |
| Central Vaudois                | 529,163                 | 528,860                 | — 303                      | —                | — 303                    | 25,993           | 25,993     | —            | —                    |
| Orbe-Chavornay                 | —                       | 431,731                 | —                          | 431,731          | 431,731                  | —                | 6,838      | 6,838        | —                    |
| Rigi-Scheidegg-Bahn            | 65,500                  | 65,500                  | —                          | —                | —                        | —                | —          | —            | —                    |
| Saignelégier-Chaux-de-Fonds    | 1,596,752               | 1,675,499               | —                          | 78,747           | 78,747                   | 8,479            | 6,979      | —            | 1,500                |
| Sissach-Gelterkinden           | 383,785                 | 383,372                 | — 413                      | —                | — 413                    | —                | —          | —            | —                    |
| Tramelan-Tavannes              | 528,277                 | 534,611                 | 6,334                      | —                | 6,334                    | —                | —          | —            | —                    |
| Voies étroites Genève          | 6,451,323               | 6,451,323               | —                          | —                | —                        | 157,186          | 157,186    | —            | —                    |
| Waldenburgerbahn               | 404,777                 | 410,884                 | 6,107                      | —                | 6,107                    | —                | —          | —            | —                    |
| Arth-Rigibahn                  | 6,162,584               | 6,171,891               | 9,307                      | —                | 9,307                    | —                | —          | —            | —                    |
| Brienz-Rothornbahn             | 1,997,462               | 381,248                 | <sup>5</sup> — 1,616,214   | —                | <sup>5</sup> — 1,616,214 | 262,443          | —          | —            | <sup>5</sup> 262,443 |
| Generosobahn                   | 1,930,192               | 368,658                 | <sup>5</sup> — 1,561,534   | —                | <sup>5</sup> — 1,561,534 | 30,276           | —          | —            | <sup>5</sup> 30,276  |
| Glion-Naye                     | 2,171,207               | 2,184,855               | 13,648                     | —                | 13,648                   | 45,060           | 47,354     | 5,864        | 3,570                |
| Pilatusbahn                    | 2,314,944               | 2,314,944               | —                          | —                | —                        | —                | —          | —            | —                    |
| Rigibahn                       | 2,258,097               | 2,262,173               | 4,076                      | —                | 4,076                    | —                | —          | —            | —                    |
| Rorschach-Heiden               | 2,160,000               | 2,160,000               | —                          | —                | —                        | —                | —          | —            | —                    |
| Schynige Platte-Bahn           | 2,918,413               | 2,918,413               | —                          | —                | —                        | 397,013          | 344,152    | 13,992       | 66,853               |
| Wengernalpbahn                 | 4,099,975               | 4,272,394               | —                          | 172,419          | 172,419                  | 290,470          | 200,000    | —            | 90,470               |
| Beatenbergbahn                 | 679,574                 | 679,574                 | —                          | —                | —                        | 17,000           | 10,000     | —            | 7,000                |
| Biel-Magglingen                | 450,000                 | 450,000                 | —                          | —                | —                        | —                | —          | —            | —                    |
| Bürgenstockbahn                | 364,000                 | 259,000                 | — 105,000                  | —                | — 105,000                | 11,250           | 9,000      | —            | 2,250                |
| Ecluse-Plan, Neuchâtel         | 197,329                 | 245,503                 | —                          | 48,174           | 48,174                   | 4,979            | 5,600      | 1,932        | 1,311                |
| Gießbachbahn                   | 161,000                 | 161,000                 | —                          | —                | —                        | —                | —          | —            | —                    |
| Gütschbahn, Luzern             | 86,000                  | 86,000                  | —                          | —                | —                        | —                | —          | —            | —                    |
| Lausanne-Ouchy                 | 3,373,464               | 3,380,272               | 6,808                      | —                | 6,808                    | —                | —          | —            | —                    |
| Lauterbrunnen-Grütschalp       | 798,767                 | 799,913                 | 1,146                      | —                | 1,146                    | —                | —          | —            | —                    |
| Luganer Drahtseilbahn          | 187,680                 | 187,006                 | — 674                      | —                | — 674                    | —                | —          | —            | —                    |
| Marzilbahn, Bern               | 70,842                  | 70,842                  | —                          | —                | —                        | —                | —          | —            | —                    |
| Ragaz-Wartenstein              | 252,270                 | 254,839                 | 2,569                      | —                | 2,569                    | 8,183            | 7,274      | —            | 909                  |
| Salvatorebahn                  | 589,417                 | 589,417                 | —                          | —                | —                        | 49,600           | 34,500     | —            | 15,100               |
| St. Gallen-Mühleck             | 282,568                 | 290,087                 | 7,519                      | —                | 7,519                    | —                | —          | —            | —                    |
| Stanserhornbahn                | 1,496,445               | 1,496,445               | —                          | —                | —                        | 1,000            | —          | —            | 1,000                |
| Territet-Glion                 | 582,696                 | 613,625                 | 30,929                     | —                | 30,929                   | 29,000           | 20,000     | —            | 9,000                |
| Zürichbergbahn                 | 259,884                 | 259,762                 | — 122                      | —                | — 122                    | —                | —          | —            | —                    |
| Berner Tramways                | 618,643                 | 1,082,774               | —                          | 464,131          | 464,131                  | 8,154            | 8,435      | 281          | —                    |
| Elektrische Straßenbahn Zürich | —                       | 707,087                 | —                          | 707,087          | 707,087                  | —                | 1,310      | 1,810        | 500                  |
| Neuchâtel-St. Blaise           | —                       | 163,911                 | —                          | 163,911          | 163,911                  | —                | 25,876     | 25,876       | —                    |
| Stansstad-Stans                | 238,400                 | 238,400                 | —                          | —                | —                        | —                | —          | —            | —                    |
| Tramway Monte Generoso         | 20,000                  | 20,000                  | —                          | —                | —                        | —                | —          | —            | —                    |
| Tramway Mürren                 | —                       | 10,000                  | —                          | 10,000           | 10,000                   | —                | —          | —            | —                    |
| Tramways suisses               | 2,732,246               | 3,179,186               | 46,180                     | 400,760          | 446,940                  | 34,393           | 10,893     | —            | 23,500               |
| Vevey-Chillon                  | 718,586                 | 756,066                 | 37,480                     | —                | 37,480                   | —                | —          | —            | —                    |
| Zürcher Tramways               | 1,168,024               | 1,197,834               | 29,810                     | —                | 29,810                   | —                | —          | —            | —                    |
| Total                          | 1,090,103,050           | 1,108,387,968           | 7,636,447                  | 10,648,471       | 18,284,918               | 68,516,619       | 71,241,254 | 5,360,989    | 2,636,500            |

Bemerkungen. <sup>1</sup> Der Bauconto umfaßt eine Anzahl unwesentliche Posten, deren Abschreibung noch stattzufinden hat. Außerdem sind demselben die von einzelnen Bahnen gemachten Ausgaben unvollendete Linien und Objekte beigegeben. <sup>2</sup> Inbegriffen Fr. 100 für Mobilien, welche der Betriebsgesellschaft gehören. <sup>3</sup> Reduktion des Bauconto anlässlich des Kaufes der Bahn durch den Kan. Neuenburg. <sup>4</sup> Abschreibung auf dem Anlagekapital infolge Verkaufes der Bahn an eine neue Gesellschaft. <sup>5</sup> Reduktion infolge der Zwangsliquidation.

der Linie Ponts-Chaux-de-Fonds um Fr. 240,980, bei der Seethalbahn um Fr. 2,278,963, bei der Brienz-Rothorn-Bahn um Fr. 1,616,214 und bei der Generosobahn um Fr. 1,561,534.

Die Verwendungen auf neue Linien schließen unter anderem in sich die Ausgaben der Gotthardbahn für die Zweiglinien Luzern-Immensee und Zug-Arth, und bei der Nordostbahn die Ausgaben für die rechtsufrige Zürichseebahn, für Thalweil-Zug, sowie für Eglisau-Schaffhausen und Feuerthalen-Schaffhausen.

Über die Anlagekosten der ausländischen Bahnlinien auf Schweizergebiet (k. k. österreichische Staatshahnen und die P.-L.-M.-Strecke Genève-La Plaine) liegen keine Angaben vor. Seitens der Großh. Bad. Staatsbahnen werden diesbezügliche Nachweise alle 5 Jahre eingeliefert, das letzte Mal pro 1890.

Vom Kanton Genf sind die Baukosten für die von ihm gebaute und von der P.-L.-M. betriebene Bahnstrecke Genève-Annemasse auf Ende 1894 mit Fr. 3,222,543 angegeben worden.

Mit Bezug auf die zu amortisierenden Verwendungen bemerken wir, daß die bei der Jura-Simplon-Bahn nachgewiesene Vermehrung der Amortisationssumme um Fr. 3,152,848 durch Emissions- und Konvertierungskosten anlässlich der Aufnahme des 3 $\frac{1}{2}$  % Anleihs von 140 Millionen Franken entstanden ist.

Bei den Vereinigten Schweizerbahnen sind auf Verlangen des Bundesrates Fr. 661,550 als Aktienbeteiligung an der Wald-Rüti-Bahn auf den Amortisationsconto übertragen worden, indem der Kurswert dieser Papiere deren Einstellung unter das reelle Gesellschaftsvermögen nicht mehr rechtfertigte.

### **b. Vollziehung des Hülfskassengesetzes.**

Im Jahre 1895 sind nach vorausgegangener Prüfung folgende Statuten und Bilanzen von Hülfskassen vom Bundesrate genehmigt worden:

1. die Statuten der Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten der Jura-Simplon-Bahn und die versicherungstechnische Bilanz dieser Kasse per 31. Dezember 1890;
2. die Statuten der Dienstaltermasse für die Angestellten der Eisenbahn Frauenfeld-Wyl;
3. die Statuten der Kranken- und Unterstützungskasse für die Angestellten und Arbeiter der Basler Straßenbahnen;
4. die Statuten der „Société de Prévoyance“ (Krankenkasse und Sparkasse) für das Personal der Dampfschiffgesellschaft auf dem Genfersee;

5. ein Nachtrag zu den Statuten der Krankenkasse für die Angestellten und Arbeiter der Pilatusbahn;
6. ein Nachtrag zu den Statuten der Pensions- und Hilfskasse für die Angestellten der Nordostbahn;
7. die Statuten der „Société de Prévoyance“ (Krankenkasse und Sparkasse) für das Personal der Tramways suisses;
8. die technische Bilanz der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Emmenthalbahn per 31. Dezember 1894;
9. die technische Bilanz der Unterstützungs- und Pensionskasse für die Angestellten der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees per 31. Dezember 1894.

Sodann haben Verhandlungen betreffend Errichtung von Hilfskassen resp. Revision von Hilfskassenstatuten stattgefunden mit den Verwaltungen der Kriens-Luzern-Bahn, der Südostbahn, der Linien Orbe-Chavornay, Saignelégier-Chaux-de-Fonds und St. Gallen-Mühleck, sowie der Centralen Zürichbergbahn, der Berner Tramways, der Zürcher Tramways und der Dolderbahn.

Die Erledigung dieser Geschäfte fällt aber nicht ins Berichtsjahr.

Von der Bulle-Romont-Bahn, welche nur über das Bahnaufsichts- und Unterhaltungspersonal verfügt, sowie von der Bahnverwaltung Genève-Veyrier sind Vorschläge für die Gründung von Pensionskassen eingereicht worden. Von der Organisation solcher Institute mußte aber abgesehen werden, weil die Mitgliederzahl sich bei beiden Unternehmungen als zu klein erwies, um darauf eine technisch berechnete und lebensfähige Pensionskasse aufbauen zu können.

Der Bodelibahn wurde mit Rücksicht darauf, daß ihr Personal am 1. Mai 1895 in den Dienst der Jura-Simplon-Bahn übergetreten und nun zum Teil an den bestehenden Hilfskassen dieser Gesellschaft beteiligt ist, bewilligt, die bisherige Dienstalterskasse für ihre Angestellten aufzuheben. Die Guthaben wurden an die bezugsberechtigten Mitglieder ausbezahlt.

Wir haben im letztjährigen Bericht mitgeteilt, daß für die Pensionskasse der Jura-Simplon-Bahn neue Statuten zur Prüfung eingereicht worden sind und daß die Beamten auf dem Petitionswege das Gesuch einreichten, es sei die Pensionierung nach 25 Dienstjahren oder 55 Altersjahren zu ermöglichen. Diesem Begehren konnte nicht entsprochen werden. Nachdem nun der Bundesrat diesen Statuten die nachgesuchte Genehmigung erteilt hatte, ist gegen diese Genehmigung von seiten der Kassenmitglieder Einsprache erhoben worden. Dem Rekurse der Angestellten gegenüber hat auch die Bahngesellschaft ihre Rechte in einem Gegenrekurs ge-

wahrt. Der Bundesrat hat beide Rekurse als zulässig erklärt und die Wahl einer Expertenkommission im Sinne von Art. 4, Alinea 2, des Hilfskassengesetzes angeordnet. Unterm 10. Dezember 1895 haben die rekurrierenden Kassamitglieder gegen die vom Eisenbahndepartement der Kommission erteilten Instruktionen Einsprache erhoben. Die Erledigung dieser Einsprache fällt ins nächste Jahr.

Wir lassen in der Beilage noch eine Zusammenstellung der Bilanzen auf Ende 1894 für diejenigen Hilfskassen folgen, welche den Bestimmungen in Art. 2 und 3 des Hilfskassengesetzes unterstellt sind, und schicken der Tabelle hier folgende Bemerkungen voraus.

Die Centralbahn, Gotthardbahn, Nordostbahn, Emmenthalbahn und die Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees sind gemäß Art. 3, Absatz 2, des Hilfskassengesetzes verpflichtet, ihre Bilanzen auf Ende 1894 versicherungstechnisch neu berechnen zu lassen und dem Bundesrate vorzulegen. Von seiten der Centralbahn, Gotthardbahn und der Nordostbahn liegen indessen diese Berechnungen zur Zeit noch nicht vor. Die in der Tabelle enthaltenen Angaben für diese drei Gesellschaften stützen sich demnach noch auf versicherungstechnische Ermittlungen, welche in frühern Jahren gemacht worden sind.

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

Im Jahre 1895 sind die Rechnungen und Bilanzen betreffend das Jahr 1894 eingelangt und geprüft worden. Das Vermögen der Pensionskassen der Eisenbahnen betrug Ende 1894 Fr. 19,850,245. Davon waren Fr. 285,207 oder 1,44 % noch in den Passiven der Gesellschaftsbilanzen inbegriffen und im Sinne des Gesetzes vom Vermögen der Gesellschaften auszuscheiden. Das Vermögen der Krankenkassen, Sparkassen und Unterstützungsfonds bezifferte sich auf Ende 1894 auf Fr. 1,115,092. Hiervon waren in den Passiven der Gesellschaftsbilanzen inbegriffen Fr. 36,426 oder 3,27 %. Die Barkautionen des Personals betragen Ende 1894 Fr. 1,190,155, wovon Fr. 37,265 oder 3,13 % noch nicht ausgeschieden waren.

Bilanzen der Hilfskassen, berechnet per Ende 1894.

Zu Seite 72.

| Bezeichnung der Kassen.                                                                                                      | Aktiven.              |           |                    | Passiven.         |          |                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------|--------------------|-------------------|----------|---------------------|
|                                                                                                                              | Vorhandenes Vermögen. | Deficit.  | Total der Aktiven. | Deckungs-kapital. | Reserve. | Total der Passiven. |
|                                                                                                                              | Fr.                   | Fr.       | Fr.                | Fr.               | Fr.      | Fr.                 |
| 1. Hilfskasse für die Beamten der Schweizerischen Centralbahn . . . . .                                                      | 4,001,287             | 1,934,026 | 5,935,313          | 5,935,313         | —        | 5,935,313           |
| 2. Unterstützungs- und Pensionskasse für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn . . . . .                             | 2,491,900             | —         | 2,491,900          | 2,491,900         | —        | 2,491,900           |
| 3. Hilfs- und Pensionskasse für die Angestellten der Jura-Simplon-Bahn . . . . .                                             | 6,572,376             | 1,192,385 | 7,764,761          | 7,764,761         | —        | 7,764,761           |
| 4. Gegenseitige Kranken- und Unterstützungskasse für die ständigen Arbeiter und Bediensteten der Jura-Simplon-Bahn . . . . . | 263,331               | 28,871    | 292,202            | 292,202           | —        | 292,202             |
| 5. Pensions- und Hilfskasse für die Angestellten der Nordostbahn . . . . .                                                   | 5,335,925             | 2,604,601 | 7,940,526          | 7,940,526         | —        | 7,940,526           |
| 6. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen . . . . .                                     | 1,220,881             | 2,593,814 | 3,814,695          | 3,814,695         | —        | 3,814,695           |
| 7. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Emmenthalbahn . . . . .                                                   | 189,585               | —         | 189,585            | 164,752           | 24,833   | 189,585             |
| 8. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Seethalbahn . . . . .                                                     | 38,291                | —         | 38,291             | 36,279            | 2,012    | 38,291              |
| 9. Unterstützungs- und Pensionskasse für die Angestellten der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees . . . . .      | 272,386               | 115,845   | 388,231            | 388,231           | —        | 388,231             |
| 10. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienzerssees . . . . .          | 127,981               | 55,208    | 183,189            | 183,189           | —        | 183,189             |
| Zusammen                                                                                                                     | 20,513,943            | 8,524,750 | 29,038,693         | 29,011,848        | 26,845   | 29,038,693          |

#### d. Versicherungsverträge.

Die seit Juni 1890 erteilten Eisenbahnkonzessionen legen den betreffenden Gesellschaften die Verpflichtung auf, das Personal oder das Personal und die Reisenden bei einer Anstalt zu versichern, und es unterliegen die hierüber zu treffenden Vereinbarungen der Genehmigung des Bundesrates.

Im Berichtsjahr haben die Eisenbahngesellschaften Glion-Naye, Stanserhornbahn, Ragaz-Wartenstein und Stansstad-Stans solche Verträge vorgelegt und es sind diese vom Bundesrate genehmigt worden.

Zum Abschluß gleicher Versicherungen wurden aufgefordert die Verwaltungen der Centralen Zürichbergbahn, der Dolderbahn und des Tramway Neuchâtel-St. Blaise.

#### e. Eisenbahnstatistik.

Die Statistik über das Jahr 1893 ist Ende März 1895 zur Ausgabe gelangt; die Mitteilungen pro 1894 werden auf Ende März 1896 erscheinen.

## II. Postverwaltung.

### I. Allgemeines.

Die Ergebnisse aus dem Postbetrieb im Jahre 1895 übersteigen den budgetierten Ansatz um ein Wesentliches. Der Reinertrag beträgt nämlich Fr. 1,452,492. 72, während das Budget einen solchen von Fr. 1,006,300 und unter Berücksichtigung der Nachkredite im Betrage von Fr. 116,700 einen solchen von Fr. 889,600 voraussah. Der Mehrertrag gegenüber dem ursprünglichen Budget beläuft sich mithin auf Fr. 446,192. 72. Dieses erfreuliche Resultat ist, abgesehen von den Ersparnissen, welche auf den budgetierten Ausgaben gemacht werden konnten, auf den Mehrertrag in der Einnahm rubrik „Wertzeichen“ und somit auf die Verkehrszunahme zurückzuführen. Die Einnahme aus dem Wertzeichenverkauf beläuft sich im Berichtsjahre auf Fr. 21,511,877. 94, budgetiert war ein Betrag von Fr. 21,000,000.

Wir werden uns im Rechnungsbericht im einzelnen und nähern über die Postverwaltungsrechnung des Jahres 1895 aussprechen; indessen wollen wir nicht unterlassen, hier darauf hinzuweisen, daß das so erfreuliche Rechnungsergebnis wesentlich durch die günstige Witterung und die dadurch veranlaßte außerordentlich entwickelte Fremdensaison im Sommer 1895 mit beeinflußt worden ist.

Die in besonderer Ausgabe erscheinende „Allgemeine Post- und Telegraphenstatistik“ wird, wie gewöhnlich, alle nähern Details in Bezug auf den Postverkehr im Berichtsjahre enthalten; wir geben daher in den nachstehenden Tabellen lediglich die für einen allgemeinen Überblick notwendigen Angaben.

### Auszug aus der Statistik der Postverwaltung.

|                                                                            | Anzahl            |                  |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------------|------------------|
|                                                                            | 1895              | 1894             |
| <b>Postbureaux . . . . .</b>                                               | <b>1,497</b>      | <b>1,491</b>     |
| <b>Postablagen, rechnungspflichtige . . . . .</b>                          | <b>1,127</b>      | <b>1,080</b>     |
| "    nicht rechnungspflichtige . . . . .                                   | <b>732</b>        | <b>757</b>       |
| <b>Agenturen im Auslande . . . . .</b>                                     | <b>13</b>         | <b>13</b>        |
| <b>Beamte . . . . .</b>                                                    | <b>2,851</b>      | <b>2,817</b>     |
| <b>Bedienstete (Ablagehalter, Briefträger, Kondukteure etc.) . . . . .</b> | <b>5,078</b>      | <b>4,928</b>     |
| <b>Zahl der beförderten Reisenden . . . . .</b>                            | <b>1,108,042</b>  | <b>1,054,652</b> |
| <b>Briefpost:</b>                                                          |                   |                  |
| <b>Interner Verkehr:</b>                                                   |                   |                  |
| Briefe . . . . .                                                           | <b>82,047,073</b> | 75,794,326       |
| Postkarten . . . . .                                                       | <b>16,005,544</b> | 15,206,150       |
| Drucksachen . . . . .                                                      | <b>25,370,248</b> | 24,470,723       |
| Warenmuster . . . . .                                                      | <b>1,373,692</b>  | 1,389,356        |
| Zeitungen . . . . .                                                        | <b>91,482,098</b> | 86,912,686       |
| Rekommandierte Briefpostsendungen . . . . .                                | <b>1,970,715</b>  | 1,837,328        |
| Zahlungsbefehle u. Konkursandrohungen . . . . .                            | <b>196,832</b>    | 219,404          |
| <b>Verkehr mit dem Auslande:</b>                                           |                   |                  |
| Briefe . . . . . Versand                                                   | <b>16,311,594</b> | 14,565,304       |
| Postkarten . . . . . "                                                     | <b>5,346,783</b>  | 5,174,897        |
| Drucksachen . . . . . "                                                    | <b>6,532,721</b>  | 5,743,218        |
| Warenmuster . . . . . "                                                    | <b>799,305</b>    | 771,212          |
| Rekommandierte Briefpostgegenstände . . . . . "                            | <b>748,303</b>    | 685,802          |

|                                                                         | 1895       |                       | 1894        |                       |             |
|-------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|
|                                                                         | Anzahl     | Wert,<br>resp. Betrag | Anzahl      | Wert,<br>resp. Betrag |             |
|                                                                         |            | Fr.                   |             | Fr.                   |             |
| <b>Geldanweisungen :</b>                                                |            |                       |             |                       |             |
| Interner Verkehr . . . . .                                              | 4,168,591  | 457,500,756           | 3,905,272   | 424,949,138           |             |
| Verkehr mit dem Auslande . . . . .                                      |            |                       |             |                       |             |
|                                                                         | { Versand  | 530,941               | 22,710,969  | 468,350               | 20,602,850  |
|                                                                         | { Empfang  | 315,962               | 15,596,994  | 309,455               | 15,086,076  |
| <b>Fahrpost :</b>                                                       |            |                       |             |                       |             |
| Interner Verkehr . . . . .                                              | 13,744,922 | 1,543,279,497         | 12,698,637  | 1,531,442,565         |             |
| Verkehr mit dem Auslande (inkl. Poststücke—<br>colis postaux) . . . . . |            |                       |             |                       |             |
|                                                                         | { Versand  | 1,180,174             | 111,908,697 | 1,056,356             | 113,501,566 |
|                                                                         | { Empfang  | 1,996,711             | 62,817,990  | 1,858,482             | 75,579,771  |
|                                                                         | { Transit  | 460,218               | 22,024,511  | 408,505               | 32,994,701  |
| <b>Nachnahmen :</b>                                                     |            |                       |             |                       |             |
| Interner Verkehr . . . . .                                              | 5,227,579  | 34,951,407            | 4,841,820   | 33,279,475            |             |
| Verkehr mit dem Auslande . . . . .                                      |            |                       |             |                       |             |
|                                                                         | { Versand  | 105,460               | 1,758,703   | 84,543                | 1,619,019   |
|                                                                         | { Empfang  | 190,658               | 3,651,704   | 162,739               | 3,175,837   |
| <b>Einzugsmandate :</b>                                                 |            |                       |             |                       |             |
| Interner Verkehr . . . . .                                              | 541,050    | 49,686,980            | 454,642     | 48,585,152            |             |
| Verkehr mit dem Auslande . . . . .                                      |            |                       |             |                       |             |
|                                                                         | { Versand  | 11,170                | —           | 10,861                | —           |
|                                                                         | { Empfang  | 78,435                | 3,758,187   | 74,711                | 3,706,254   |

Wir bemerken hierzu folgendes:

Die Verminderung der nicht rechnungspflichtigen Postablagen ist nicht etwa darauf zurückzuführen, daß eine Anzahl dieser Dienststellen aufgehoben worden wäre, sondern dieselbe ist nur entstanden, weil eine Zahl dieser Ablagen, um sie dem Publikum dienstbarer zu machen, in rechnungspflichtige Stellen umgewandelt worden ist.

In der Zahl der beförderten Reisenden, sowie im internen Postverkehr (Sachtransport) erzeigt sich gegenüber dem Vorjahre überall, bei allen Sendungskategorien, eine Zunahme mit Ausnahme der Warenmuster und der Zahlungsbefehle und Konkursandrohungen. Die Verkehrsabnahme bei den Warenmustern ist nur gering (15,664 Stück). Auf die erhebliche Zunahme dieser Sendungen im Jahre 1894 gegenüber dem Jahre 1893 (215,096 Stück) hat sich im Berichtsjahr ein kleiner Rückschlag gezeigt. Die Abnahme bei den Zahlungsbefehlen und Konkursandrohungen steht nicht vereinzelt da; sie hat sich schon im Vorjahre gezeigt. Es entzieht sich der Beurteilung durch die Postverwaltung, ob der Erlaß dieser Befehle und Anordnungen überhaupt im Rückgange begriffen ist, oder ob aus irgend welchen Gründen ein Rückgang in der Postbeförderung dieser Dokumente stattfindet. Wir neigen der Ansicht zu, daß eher der erstere Fall zutreffend sei, denn irgend eine Erschwerung zur Benutzung der Post für die Zustellung dieser Urkunden ist nicht getroffen worden.

Im Verkehr mit dem Auslande hat sich im Berichtsjahr die Zahl der beförderten Sendungen in allen Kategorien gegenüber dem Vorjahre erheblich vermehrt; hervorgehoben zu werden verdient namentlich die Zunahme bei den Briefen — Vermehrung 1,746,290 Stück — und bei den Fahrpoststücken (inkl. Poststücken) — Vermehrung: Versand 123,818, Empfang 138,229 Stück. Dagegen hat sich der deklarierte Gesamtwert der im Auslandsverkehr (Versand, Empfang und Transit durch die Schweiz) beförderten Fahrpoststücke (inkl. Poststücke) vermindert. Diese Verminderung betrachten wir aber nicht als eine wirkliche, sondern nur als eine scheinbare. Es wird nämlich, um einiges Porto zu ersparen, immer mehr Usus, daß Poststücke, die nicht gerade wertvolle Waren, Geld oder Geldeswert enthalten, ohne Wertdeklaration der Post zur Beförderung übergeben werden.

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

Das Postwesen betreffende Gesetzesvorlagen an die Bundesversammlung wurden im Berichtsjahre nicht gemacht; ebensowenig sind von letzterer solche Gesetze erlassen worden.

In das Berichtsjahr fällt der Vollzug des Postregalgesetzes vom 29. März/5. April 1894, das, nachdem die Referendumsfrist unbenutzt abgelaufen war, auf den 1. Januar 1895 in Kraft gesetzt worden ist. Gleichzeitig mit dem neuen Regalgesetz und gewissermaßen als Vollziehungsverordnung zu demselben wurde auch die Transportordnung für die schweizerischen Posten neu aufgestellt. Damit die Handhabung dieser gesetzlichen und reglementarischen Erlasse gleich von Anfang an in richtiger Weise geschehe, wurde den Poststellen mittelst des Postamtsblattes Nr. 6 von 1895 (6. Dezember 1894) noch specielle und eingehende Instruktion erteilt.

Im allgemeinen kann gesagt werden, daß die Vollziehung des neuen Postregalgesetzes ohne Schwierigkeiten und ohne erhebliche Anstände hat bewerkstelligt werden können.

Neben der ausgedehnten Haftpflicht, namentlich bei Tötungen und Verletzungen von Menschen im Postbetriebe, bildet die wichtigste und einschneidendste Neuerung, welche das Gesetz gebracht hat, die Unterstellung des Transports der Zeitungen unter das Regal, wobei allerdings die Ausnahme besteht, daß Zeitschriften, welche in der Schweiz oder im Ausland erscheinen, und schweizerische Zeitungen, welche der Verleger durch besonders bestellte Personen oder Organe vertragen, verbreiten oder verkaufen läßt, dem Postzwang nicht unterworfen sind.

Die Handhabung dieser Bestimmung veranlaßte die Eingabe des Verlegers der „Konstanzer Zeitung“, in Bezug auf welche jedoch der Ständerat am 21. und der Nationalrat am 28. Juni 1895 Nicht-eintreten beschlossen hat.

Eine weitere Folge war die Verteuerung der Zeitungen aus dem Auslande, welche nicht auf dem Abonnementswege durch die Post bezogen werden. Es betrifft dies hauptsächlich die aus Frankreich und Italien stammenden Zeitungen, welche durch Kioske, Kolporteure etc. stückweise verkauft werden. Für diese in größerer Anzahl in die Schweiz eingeführten Zeitungen, welche der Gesetzgeber speciell ins Auge gefaßt wissen wollte, wird für jedes Exemplar die interne Drucksachentaxe erhoben. Dagegen glaubten wir zur Vermeidung von Anständen mit den Vereinspostverwaltungen die Einfuhr von kleineren Partien ausländischer Zeitungen mittelst internationaler Drucksachensendungen nicht beanstanden zu sollen.

In Bezug auf die Vollziehung des Art. 8 des Postregalgesetzes, welcher bestimmt, daß Dampfschiffe, Luftseilbahnen und andere Transportanstalten mit Motorenbetrieb, insbesondere bezüglich ihrer technischen Einrichtungen und ihrer Verkehrsbedingungen, der Kon-

trolle des Bundes unterstellt seien, ist im Berichtsjahr ein Entwurf zu einer „Verordnung betreffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen und anderen mit Motoren versehenen Schiffen auf schweizerischen Gewässern“ ausgearbeitet worden. Die weitere und endgültige Behandlung dieses Gegenstandes fällt in das Jahr 1896.

### III. Unterhandlung, Abschluß und Vollziehung von wichtigeren Verträgen.

#### a. Inland.

Im Berichtsjahr hat die Postverwaltung mit unserer Genehmigung mit einigen Ersparniskassen betreffend Einzahlung von Spareinlagen durch das Publikum mittelst Postmarken Übereinkommen abgeschlossen.

Die Mitwirkung, welche die Postverwaltung hierbei übernimmt, besteht im wesentlichen darin, daß sie die Leistung von Spareinlagen in Frankomarken gestattet und den Sparkassainstituten diese Marken unter Abzug von 1 % Provision gegen Bargeld unter näher festgesetzten Bedingungen austauscht unter dem Vorbehalt, Einleger, welche gefälschte oder schon gebrauchte Postwertzeichen verwenden, nach Maßgabe der Bestimmungen des Postregalgesetzes zur Verantwortung zu ziehen.

Die Postverwaltung hat von uns die Genehmigung zum Abschluß dieser Übereinkommen erhalten, unvorgreiflich der definitiven Entscheidung betreffend die Errichtung von Postsparkassen, welche erst nach Durchberatung des Bundesgesetzes über die Errichtung einer Bundesbank erfolgen kann.

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

- a. am 12./15. Januar 1895 mit der Verwaltung der Berner Oberland-Bahnen für die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren;
- b. am 23./29. Januar 1895 mit der Eisenbahn Huttwil-Wolhusen;
- c. am 15./18. März 1895 mit den Baseler Straßenbahnen;
- d. am 20./22. Mai 1895 mit der Eisenbahn Bière-Apples-Morges;
- e. am 25./27. November 1895 mit der Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen;
- f. am 17./23. Dezember 1895 mit der Rhätischen Bahn.

## b. Ausland.

1. Auf den 1. Januar 1895 ist die britische Kolonie des Kaps der guten Hoffnung (Basutoland, Ost- und West-Griqualand, Klein-Namaqualand, Pondoland, Tembuland, Transkei und Walfisch-Bai) dem Hauptvertrag des Weltpostvereins vom 4. Juli 1891 beigetreten.

2. Unterm 23. Januar 1895 wurde mit der Postverwaltung von Österreich-Ungarn eine Abmachung erzielt, betreffend die Behandlung der Nachnahmescheine zu Sendungen nach und über Österreich-Ungarn.

3. Auf den 1. Dezember 1895 sind die britischen Protektorate von Zanzibar und Ostafrika dem Hauptvertrag des Weltpostvereins vom 4. Juli 1891 beigetreten.

4. Im Berichtsjahre wurden die Äquivalente, nach welchen Persien, sowie die britischen Kolonien Honduras, Nord-Borneo und Labuan gemäß den Bestimmungen des Weltpostvertrages vom 4. Juli 1891 die Taxen zu beziehen haben, neu festgesetzt.

5. Mit Note vom 22. Januar 1895 hat das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten der Republik Nicaragua den Beitritt dieses Landes zum Weltpostvertrag erklärt. Nicaragua hatte zwar schon bisher die Bestimmungen dieses Vertrages beachtet, allein eine förmliche Erklärung, daß es demselben beitrete, lag noch nicht vor.

6. Am 22. Mai ging eine gleiche Erklärung ein von der Regierung der Republik Paraguay. Auch dieses Land hatte, obschon es die bezüglichen Bestimmungen befolgte, eine förmliche Erklärung, daß es dem Weltpostvertrag von Wien vom 4. Juli 1891 beitrete, bisher nicht abgegeben.

7. Auf den 1. September 1895 ist mit Serbien der Geldanweisungsdienst auf Grundlage des Übereinkommens von Wien vom 4. Juli 1891 zur Ausführung gelangt.

## IV. Personelles und Besoldungen.

### 1. Bestand des Personals.

Die Gesamtzahl der Postbureaux belief sich Ende 1895 auf 1497.

Die Zahl der Postablagen betrug auf Ende 1895: 1859. Hier- von wurden 22 im Jahre 1895 neu errichtet.

Die Gesamtzahl der Poststellen, einschließlich 13 Agenturen im Auslande, beträgt 3369, was eine Vermehrung im Berichtsjahre um 28 ausmacht.

Die Postbureaux klassifizieren sich wie folgt:

|                                                     |            |
|-----------------------------------------------------|------------|
| I. Klasse (Sitz der Kreispostdirektionen) . . . . . | 11         |
| II. Klasse (Bureaux mit mehreren Beamten) . . . . . | 98         |
| III. Klasse (übrige Bureaux) . . . . .              | 1358       |
| Filialen . . . . .                                  | 30         |
|                                                     | Total 1497 |

Die 1859 Postablagen zerfallen in  
 1127 rechnungspflichtige, alle mit dem gesamten internen Geldanweisungsdienst und mit dem internen Einzugsmandatdienst betraut und 147 zum direkten Geldanweisungsverkehr mit dem Auslande ermächtigt (Einzahlungen nach dem Auslande können bei allen rechnungspflichtigen Ablagen gemacht werden), und  
 732 nicht rechnungspflichtige.

Die Zahl der Bureaubeamten (inkl. die Kreispostdirektionen, aber mit Ausnahme der eigentlichen Direktionsbeamten [Direktor, Adjunkt, Controleur und Kassier]) belief sich Ende 1895 auf 2792, gegen 2704 auf Ende 1894. Vermehrung sonach um 88.

Die Bureaubeamten unterscheiden sich wie folgt:

|                                                                                                                                                  |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Bureau- und Dienstchefs bei den Kreispostdirektionen (ohne Direktor, Adjunkt, Controleur und Kassier), sowie bei den Bureaux I. Klasse . . . . . | 109        |
| Commis bei den Bureaux I. Klasse (inkl. die bei den Kreispostdirektionen verwendeten) . . . . .                                                  | 844        |
| Postverwalter und Chefs bei den Bureaux II. Klasse . . . . .                                                                                     | 115        |
| Commis bei den Bureaux II. Klasse . . . . .                                                                                                      | 369        |
| Posthalter (Beamte bei den Bureaux III. Klasse) . . . . .                                                                                        | 1355       |
|                                                                                                                                                  | Total 2792 |

Die Zahl der definitiv angestellten Kondukteure hat sich gegenüber 1894 um 4 vermindert (1894: 244, 1895: 240).

Die Zahl der Brief-, Paket- und Mandatträger, Packer, Bureau-diener und übrigen Bediensteten, ohne Ablagehalter und Kondukteure, hat sich um 133 vermehrt (2979—2846).

Die Gesamtvermehrung des fix angestellten Personals beträgt 248 und die Gesamtzahl der Beamten und Bediensteten, einschließlich des Personals der Oberpostdirektion und der Kreisdirektionsbeamten 7993.

Weiblichen Geschlechts sind:

|     |      |                          |           |   |     |   |         |
|-----|------|--------------------------|-----------|---|-----|---|---------|
| von | 953  | Beamten der Bureaux      | I. Klasse | . | 59  | = | 6,19 %  |
| "   | 484  | " " "                    | II. "     | . | 55  | = | 11,36 % |
| "   | 1355 | " " "                    | III. "    | . | 386 | = | 28,49 % |
| "   | 1859 | Ablagehaltern            | .         | . | 416 | = | 22,38 % |
| "   | 3219 | Bediensteten             | .         | . | 63  | = | 1,93 %  |
| von | 7870 | Beamten und Bediensteten | .         | . | 979 | = | 12,43 % |

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

|                                                                   | Beamte.    | Bedienstete. | Total.     |
|-------------------------------------------------------------------|------------|--------------|------------|
| Versetzungen (freiwillige)                                        | 69         | 17           | 86         |
| Todesfälle                                                        | 52         | 88           | 140        |
| Freiwillige Rücktritte                                            | 22         | 76           | 98         |
| Abberufungen (inkl. Demissionen auf Einladung der Verwaltung hin) | 16         | 50           | 66         |
| <b>Total</b>                                                      | <b>159</b> | <b>231</b>   | <b>390</b> |

## 2. Aspiranten und Lehrlinge.

Im Berichtsjahre wurden 163 Lehrlinge aufgenommen.

135 Lehrlinge legten die Patentprüfung ab. Davon erhielten

- 37 die Note 1 (vorzüglich);
- 45 " " 2 (gut);
- 42 " " 3 (genügend);
- 11 konnten nicht patentiert werden.

Total 135

Ende 1895 standen in Verwendung:

- 237 patentierte Aspiranten (23 weibliche),
- 167 Lehrlinge (2 weibliche).

Total 404 Aspiranten und Lehrlinge, wovon 25 weibliche.

## 3. Stand der Besoldungen.

Der Stand der Besoldungen, auf Ende des Berichtsjahres, verglichen mit dem Stand auf Ende 1893 und 1894, findet sich auf nachstehender Tabelle.

**Gehaltsvergleichen.**  
**Dezember 1893, 1894 und 1895.**

|                                       |      | Zahl der fix<br>Angestellten. | Fixe Jahres-<br>besoldung<br>derselben. | Durchschnitt<br>der Jahres-<br>besoldung. | Erhöhung<br>1895 gegenüber<br>1894, resp. 1894<br>gegenüber 1893. | Ver-<br>minderung |
|---------------------------------------|------|-------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-------------------|
|                                       |      |                               | Fr.                                     | Fr.                                       | %                                                                 | %                 |
| Oberpostdirektion . . .               | 1893 | 52                            | 205,076                                 | 3943                                      | 0,66                                                              | —                 |
|                                       | 1894 | 54                            | 211,639                                 | 3919                                      | —                                                                 | 0,61              |
|                                       | 1895 | 56                            | 217,920                                 | 3891                                      | —                                                                 | 0,71              |
| Kreispostdirektionen . . .            | 1893 | 44                            | 212,874                                 | 4838                                      | —                                                                 | 0,08              |
|                                       | 1894 | 44                            | 213,654                                 | 4855                                      | 0,35                                                              | —                 |
|                                       | 1895 | 44                            | 212,894                                 | 4838                                      | —                                                                 | 0,35              |
| <b>Bureaux I. Klasse:</b>             |      |                               |                                         |                                           |                                                                   |                   |
| a. Bureau- und Dienstchefs . . .      | 1893 | 107                           | 408,360                                 | 3816                                      | —                                                                 | 0,26              |
|                                       |      | b. Commis . . . . .           | 777                                     | 1,831,704                                 | 2357                                                              | 0,17              |
| a. Bureau- und Dienstchefs . . .      | 1894 | 106                           | 403,496                                 | 3806                                      | —                                                                 | 0,26              |
|                                       |      | b. Commis . . . . .           | 793                                     | 1,849,804                                 | 2332                                                              | —                 |
| a. Bureau- und Dienstchefs . . .      | 1895 | 109                           | 422,532                                 | 3876                                      | 1,8                                                               | —                 |
|                                       |      | b. Commis . . . . .           | 844                                     | 1,964,184                                 | 2327                                                              | —                 |
| <b>Bureaux II. Klasse:</b>            |      |                               |                                         |                                           |                                                                   |                   |
| a. Postverwalter u. Bureauchefs . . . | 1893 | 111 <sup>1</sup>              | 421,956                                 | 3800 <sup>2</sup>                         | 2,42                                                              | —                 |
|                                       |      | b. Commis . . . . .           | 326                                     | 789,600                                   | 2422 <sup>2</sup>                                                 | 3,94              |
| a. Postverwalter u. Bureauchefs . . . | 1894 | 115                           | 442,124                                 | 3844 <sup>2</sup>                         | 1,14                                                              | —                 |
|                                       |      | b. Commis . . . . .           | 340                                     | 806,080                                   | 2370                                                              | —                 |
| a. Postverwalter u. Bureauchefs . . . | 1895 | 115                           | 436,128                                 | 3792                                      | —                                                                 | 1,37              |
|                                       |      | b. Commis . . . . .           | 369                                     | 873,960                                   | 2368                                                              | —                 |
| <b>Bureaux III. Klasse:</b>           |      |                               |                                         |                                           |                                                                   |                   |
| Ablagen . . . . .                     | 1893 | 1352                          | 2,044,572                               | 1512                                      | —                                                                 | 0,78              |
|                                       | 1894 | 1350                          | 2,165,952                               | 1604                                      | 5,73                                                              | —                 |
|                                       | 1895 | 1355                          | 2,167,728                               | 1599                                      | —                                                                 | 0,31              |
| Briefträger, Boten etc.               | 1893 | 1743 <sup>4</sup>             | 950,178                                 | 545                                       | 0,18                                                              | —                 |
|                                       | 1894 | 1781 <sup>4</sup>             | 1,174,060                               | 659                                       | 17,29 <sup>3</sup>                                                | —                 |
|                                       | 1895 | 1803 <sup>4</sup>             | 1,206,120                               | 668                                       | 0,49                                                              | —                 |
| Kondukteure . . . . .                 | 1893 | 2746                          | 4,114,612                               | 1498                                      | —                                                                 | 0,79              |
|                                       | 1894 | 2846                          | 4,287,240                               | 1506                                      | 0,53                                                              | —                 |
|                                       | 1895 | 2979                          | 4,517,668                               | 1516                                      | 0,33                                                              | —                 |
| Kondukteure . . . . .                 | 1893 | 250                           | 759,761                                 | 3039 <sup>5</sup>                         | 0,82                                                              | —                 |
|                                       | 1894 | 244                           | 752,885                                 | 3085 <sup>5</sup>                         | 1,49                                                              | —                 |
|                                       | 1895 | 240                           | 763,212                                 | 3180 <sup>5</sup>                         | 2,98                                                              | —                 |

<sup>1</sup> Stellen vakant.<sup>2</sup> Fixes Telegrapheneinkommen nicht inbegriffen.<sup>3</sup> Allgemeine Gehaltsrevision gemäss Budgetbotschaft pro 1894.<sup>4</sup> Nicht inbegriffen Ablagen, welche nur im Sommer geöffnet sind.<sup>5</sup> Fahrtenschädigungen inbegriffen.

#### 4. Entschädigungen bei Unfällen des Postpersonals.

Die durch einen ständigen Bundesbeitrag von Fr. 8000 unterhaltene Unfallkasse der Postverwaltung wurde im Berichtsjahr in 192 Fällen mit 5617 Krankheitstagen für eine Summe von Fr. 17,588. 50 in Anspruch genommen.

Die Specialrechnung über die Unfallkasse schließt auf Ende 1895 mit einem Aktivsaldo von Fr. 28,342. 15 gegenüber von Fr. 36,461. 45 auf Ende 1894. Es ergibt sich im Berichtsjahr mithin eine Vermögensverminderung von Fr. 8119. 30.

Wie wir bereits im Geschäftsbericht für das Jahr 1894 darauf hingewiesen haben, wird der ständige Beitrag von Fr. 8000 schon seit einigen Jahren durch die auszurichtenden Entschädigungen überschritten, und es erzeigt sich aus diesem Grunde eine fortschreitende Vermögensabnahme. Wir werden Ihnen bei Anlaß der Budgetvorlage für das Jahr 1897 oder 1898 eine etwelche Erhöhung des ständigen Beitrages, der bisher Fr. 8000 betrug, beantragen müssen.

#### 5. Bürgschaften.

1. Der schweizerische Amtsbürgschaftsverein hatte im Berichtsjahre Verluste im Betrage von Fr. 15,977. 79 der Post- und Telegraphenverwaltung zu vergüten (1894 Fr. 7279. 77).

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

|                           | Zahl der Mitglieder<br>auf 1. Januar |             | Bürgschaftssummen<br>auf 1. Januar |                   |
|---------------------------|--------------------------------------|-------------|------------------------------------|-------------------|
|                           | 1896                                 | 1895        | 1896<br>Fr.                        | 1895<br>Fr.       |
| Postverwaltung . . .      | 8,272                                | 7877        | 27,004,500                         | 25,770,500        |
| Telegraphenverwaltung :   | 970                                  | 871         | 1,932,000                          | 1,638,000         |
| Zollverwaltung . . .      | 813                                  | 762         | 1,558,300                          | 1,441,700         |
| Andere eidg. Verwaltungen | 40                                   | 38          | 363,000                            | 348,000           |
| <b>Total</b>              | <b>10,095</b>                        | <b>9548</b> | <b>30,857,800</b>                  | <b>29,198,200</b> |

3. Die von jedem Mitgliede zu entrichtende jährliche Prämie beträgt  $\frac{1}{2}$  pro mille der Bürgschaftssumme. Auf Ende 1895 besaß der Verein nach dem vorläufigen Rechnungsabschluß ein reines Vermögen von Fr. 174,800 (Ende 1894 Fr. 177,750).

## V. Inspektionen.

Es wurden folgende Inspektionen vorgenommen:

|                                                                     | 1895        | 1894        |
|---------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|
| 1. Bei stationären Poststellen . . . . .                            | 3768        | 3671        |
| 2. Bei fahrenden Postbureaux (Bahn- und<br>Schiffsposten) . . . . . | 408         | 447         |
| 3. Über die Besorgung des Trainmaterials . . . . .                  | 140         | 130         |
|                                                                     | <u>4316</u> | <u>4248</u> |

Im Berichtsjahre konnte der Inspektion der stationären Poststellen und den Kassarevisionen die diesem wichtigen Geschäftszweige gebührende Aufmerksamkeit zugewendet werden. Bei den fahrenden Postbureaux zeigen die Inspektionen gegenüber dem Vorjahre eine Abnahme. Es wird dafür gesorgt werden, daß die so notwendige intensive Überwachung des Dienstes nicht abnehme und daß auch bei den fahrenden Postbureaux möglichst fleißig und soweit es durch das verfügbare Personal möglich ist, Inspektionen vorgenommen werden.

## VI. Postregal.

Wegen Übertretung des Postregalgesetzes mußten im Berichtsjahr folgende Strafen ausgesprochen werden, wegen:

|                                                                                                                                                       | Anzahl<br>der Fälle. |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| 1. Besorgung des nach Art. 2 des Regalgesetzes der Postanstalt allein vorbehaltenen Transports von Personen und Sachen . . . . .                      | 1                    |
| 2. Vorschriftswidrigen Zusammenpackens von Sendungen an verschiedene Adressaten . . . . .                                                             | 31                   |
| 3. Überschreitung der Konzession (Art. 7 des Gesetzes)                                                                                                | 1                    |
| 4. Verwendung bereits benutzter Wertzeichen, Beifügung von brieflichen Mitteilungen in Drucksachen und absichtlicher Umgehung von Posttaxen . . . . . | 1219                 |
| 5. Unbefugter Benutzung der Portofreiheit . . . . .                                                                                                   | 13                   |
| 6. Unbefugten Mitfahrens in Postwagen . . . . .                                                                                                       | 5                    |
| 7. Aufgabe von Sendungen verbotenen Inhalts . . . . .                                                                                                 | 1                    |
|                                                                                                                                                       | <u>Total 1271</u>    |

Es ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung der Straffälle um 707 (1894: 564, 1895: 1271).

Das Total der ausgesprochenen Bußen betrug im Jahr 1895 Fr. 1618. 85 gegenüber Fr. 1763. 10 im Vorjahre.

Die erhebliche Vermehrung der Straffälle gegenüber dem Vorjahre erklärt sich aus dem Umstande, daß das neue Regalgesetz Handlungen als straffällig bezeichnet, welche es unter der Herrschaft des alten Gesetzes nicht waren. Als solche bezeichnen wir die Beifügung von brieflichen Mitteilungen in Sendungen, welche ermäßigte Taxen genießen (Drucksachen etc.), und überhaupt die absichtliche Umgehung von Posttaxen, sowie das unbefugte Mitfahren in Postwagen (blinder Passagier). Es ist zu hoffen, daß, nachdem das neue Regalgesetz einmal vollständig eingelebt sein wird, die Anzahl der Straffälle zurückgehen werde.

Das Total der ausgesprochenen Bußen ist trotz der größeren Anzahl von Fällen kleiner als im Vorjahre, weil es sich fast durchwegs um leichte Übertretungen handelte, auf welche das Minimum der Strafe angewendet wurde, was im Vorjahre nicht durchwegs der Fall gewesen ist.

## VII. Postlokale.

Neue von der Postverwaltung gemietete Dienstlokale wurden im Berichtsjahre bezogen in

|                   |                 |
|-------------------|-----------------|
| Cossonay          | am 15. Februar, |
| Couvet            | „ 1. März,      |
| Grandson          | „ 1. April,     |
| Dießenhofen       | „ 1. Mai,       |
| Monthey           | „ 1. Juni,      |
| Unterseen         | „ 1. August,    |
| Bayards           | „ 1. August,    |
| Zürich-Unterstraß | „ 1. Oktober,   |
| Emmenbrücke       | „ 15. November, |
| Brugg             | „ 28. Dezember. |

Auch im Jahre 1895 mußten mehrere Dienstlokale umgebaut und vergrößert werden. Wir erwähnen hiervon folgende und geben gleichzeitig den Bezug des erweiterten Lokales an:

|                  |                     |
|------------------|---------------------|
| Rheinfelden,     | bezogen am 13. Mai, |
| Zofingen,        | „ „ 1. Juli,        |
| Zürich-Riesbach, | „ „ 1. Juli,        |
| Carouge,         | „ „ 1. August,      |
| Wohlen (Aargau), | „ „ 1. Oktober,     |
| Riehen,          | „ „ 15. Dezember,   |
| Allschwil,       | „ „ 28. Dezember.   |

Das aus Bundesmitteln erstellte neue Gebäude in Meiringen wurde am 5. April 1895 bezogen.

Der Einzug in die neuen Gebäude in Glarus und Neuenburg wird im Jahre 1896 stattfinden.

### VIII. Wichtigere Vorkommnisse im Postbetriebe.

1. Nachdem die Bundesversammlung bei Anlaß der Budgetberatung für das Jahr 1895 sich grundsätzlich damit einverstanden erklärt hat, daß sich die Postverwaltung gegen die Folgen der im Art. 18 des Regalgesetzes enthaltenen Haftpflichtbestimmungen durch Bildung eines besondern Fonds versichere, haben wir unterm 23. Januar 1895 eine Verordnung über die „Bildung und Verwendung eines Versicherungsfonds der Postverwaltung gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht im Personentransport“ aufgestellt.

Im Berichtsjahre kamen mehrere, zum Teil ziemlich ernste Unfälle vor, doch keine mit tödlichem Ausgange für die Betroffenen.

Die meisten Entschädigungsforderungen konnten beglichen werden, wenige sind noch hängig oder erst noch zu erwarten. Die bezahlten Entschädigungen belaufen sich auf Fr. 9185.

2. Auf den 1. März wurde die „Verordnung über Heranbildung, Prüfung und Verwendung von Postaspiranten“ neu und in einer den gegenwärtigen Verhältnissen möglichst Rechnung tragenden Weise herausgegeben. Anschließend hieran stellte das Postdepartement auf ein Programm für die Prüfungen von Kandidaten auf Postlehrlingsstellen, Vorschriften über Ausbildung der Postlehrlinge und ein Programm über die Patentprüfungen.

3. Unterm 15. Juni ist ein neues Regulativ über die Aufbewahrung und Beseitigung der in Gebrauch gestandenen Postbücher, Formulare und Akten aufgestellt worden.

4. Infolge der Inkraftsetzung des neuen Telephongesetzes mußte auch die Verordnung betreffend die Benutzung der zu postdienstlichen Zwecken erstellten Telephonverbindungen neu erstellt werden; es ist dies auf den 5. Dezember geschehen.

5. Auf den 23. Dezember ist die Verordnung über die Konzessionierung von Unternehmungen für den Transport von Personen und deren Gepäck mit Fuhrwerken neu herausgegeben worden.

6. Am 8. November haben wir durch einen Zusatz zu Ziffer 3 von Art. 9 der Transportordnung für die schweizerischen Posten die Oberpostdirektion ermächtigt, an staatlich anerkannten Feier-

tagen, die nicht auf einen Sonntag fallen, in Bezug auf die Schalteröffnung, den Vertragungsdienst und die Briefkastenleerung im Postdienst die nämliche Dienstbeschränkung eintreten zu lassen, welche für die Sonntage besteht.

Diese Ermächtigung wird nicht so angewendet werden, daß der Postdienst an allen staatlich anerkannten Feiertagen eingeschränkt wird, sondern sie ist nur für solche Tage in Aussicht genommen, welche allgemein, in einem größern Gebietsteil, gefeiert werden und an welchen Handel und Verkehr ruht.

7. Unterm 19. April ist das „Comité central de la Société suisse pour l'observation du dimanche“ mit dem neuerlichen Befürworten an uns gelangt, es sei grundsätzlich zu verfügen, daß an Sonntagen nur eine Vertragung der Briefpostgegenstände stattzufinden habe, und stellte gleichzeitig das Begehren, daß es in Bezug auf die Einschränkung des Postdienstes an Sonntagen gesetzlich oder reglementarisch für zulässig erklärt werde, daß die Mehrheit des interessierten Publikums hierbei ihrer Ansicht in maßgebender Weise Ausdruck verleihen könne.

Nach eingehender Untersuchung haben wir die in dieser Form gestellte Eingabe des Centralkomitees für Sonntagsheiligung in ablehnendem Sinne bescheiden müssen. Diese Ablehnung geschah aber in der Meinung und dem Sinne, daß die Postverwaltung auch fernerhin, wie dies übrigens bisher stets der Fall gewesen war, ihr Augenmerk darauf richte, daß der Dienst ihres Personals an Sonntagen, soweit dies ohne Beeinträchtigung der allgemeinen Verkehrsinteressen und der Interessen des Publikums geschehen kann, möglichst reduziert werde. Thatsächlich wurde dann auch bei fast allen wichtigeren Bureaux eine weitere Beschränkung des Sonntagsdienstes durchgeführt.

8. Um den wichtigeren Postbureaux und den Bahnposten ein ganz zuverlässiges Hilfsmittel für die Instradierung der Postgegenstände in die Hand zu geben, wurde auch im Jahre 1895, sowohl im Sommerdienst als im Winterdienst 1895/96, zum Dienstgebrauch das „Postkursbuch der Schweiz“ herausgegeben.

9. Im Berichtsjahre wurde das Manuskript für ein neues Orts- und Postlexikon der Schweiz beinahe fertiggestellt. Die Vollendung und der Druck dieses Werkes fallen auf die erste Hälfte des Jahres 1896.

10. Folgende Tarife und Instruktionen wurden im Berichtsjahre neu bearbeitet und herausgegeben:

- a. Tarif und Instruktion betreffend die Briefsendungen im Innern der Schweiz;

- b. Tarif und Instruktion betreffend den Briefpostverkehr mit dem Auslande;
- c. Tarif und Instruktion betreffend den Geldanweisungsverkehr zwischen der Schweiz und dem Auslande;
- d. Instruktion betreffend den Einzugsmandatdienst im Innern der Schweiz;
- e. Fahrposttarif für Afrika, Asien und Australien;
- f. Fahrposttarif für Rumänien, Serbien, Bulgarien, Montenegro, die Türkei, Griechenland und Ägypten.

11. Identitätsbücher wurden im Jahr 1895 48 Stück verkauft.

12. Die Zahl der Schloßfächer ist seit Ende 1894 von 5454 auf 5666 gestiegen, die Vermehrung beträgt mithin 212 Stück.

13. Auf Ende 1895 bestanden 405 Privatverkaufsstellen für Postwertzeichen. Der Bestand hat sich gegenüber dem Vorjahre um 27 Stellen vermehrt. Die Verkäufer bezogen Fr. 8633.38 Provisionen (1894: Fr. 8308.90).

14. Im Berichtsjahre wurden folgende neue Eisenbahnstrecken dem Betriebe übergeben:

- am 1. April: Schaffhausen-Feuerthalen;
- „ 9. Mai: Huttwil-Wolhusen;
- „ 1. Juli: Bière-Morges;
- „ 1. Oktober: Lenzburg-Wildegg.

Infolge dieser Bahneröffnungen konnten die Postkurse auf den Strecken

Huttwil-Willisau,  
Willisau-Wolhusen,  
Zell-Ettiswil,  
Bière-Morges,  
Yens-Morges,  
Lenzburg-Wildegg und  
Schaffhausen-Feuerthalen

aufgehoben werden.

Zwei Kurse wurden wegen allzu geringer Frequenz aufgehoben.

Dagegen sind 22 neue Postkurse, darunter 2 für die Grimselroute, mit Personenbeförderung und mehrere neue Kurse nur für die Beförderung und Bestellung von Postsachen (Maultierdienste, Fourgonfahrten, Bestellung von Fahrpoststücken vermittelt Fourgon) errichtet worden. Ferner sind, wie in früheren Jahren, zahlreiche Verbesserungen im Kurswesen durch Vermehrung von Fahrten, Aus-

dehnung der Beiwagenführung, Verwendung größerer Wagen etc. eingeführt worden.

Die Öffnung der Alpenpässe für den Wagenverkehr erfolgte:

|                      | 1895.      | 1894.      |
|----------------------|------------|------------|
| Simplon . . . . .    | 23. März.  | 5. April.  |
| Maloja . . . . .     | 11. April. | 7. April.  |
| Ofen . . . . .       | 14. April. | 8. April.  |
| Julier . . . . .     | 22. April. | 15. April. |
| Albula . . . . .     | 6. Mai.    | 22. April. |
| Splügen . . . . .    | 6. Mai.    | 4. Mai.    |
| Flüela . . . . .     | 10. Mai.   | 26. April. |
| Bernina . . . . .    | 11. Mai.   | 25. April. |
| Bernhardin . . . . . | 13. Mai.   | 18. Mai.   |
| Lukmanier . . . . .  | 17. Mai.   | 25. Mai.   |
| Oberalp . . . . .    | 30. Mai.   | 24. Mai.   |
| Furka . . . . .      | 31. Mai.   | 24. Mai.   |

Verkehrsstörungen. Gewaltiger Schneefall im Januar verursachte zahlreiche und teilweise länger andauernde Störungen im Postkursbetriebe.

### III. Telegraphenverwaltung.

#### 1. Allgemeine Bemerkungen.

Der Telegraphenverkehr des Jahres 1895 stellt sich, dank der schönen und langandauernden Fremdensaison, erheblich günstiger als im Vorjahre, indem die Gesamtzahl der Telegramme eine Zunahme von 4,41 % erzeugt und die dem Budget zu Grunde gelegten Zahlen um 217,412 Telegramme überstiegen hat. Dieses Resultat rührt von der beträchtlichen Vermehrung der Telegramme im internationalen Verkehr (10,81 %) und im Transitverkehr (5,40 %) her, während der interne Verkehr auch dieses Jahr wieder eine Verminderung aufweist, jedoch nur eine solche von 0,47 %, gegenüber 5,14 % im Jahre 1894.

Im internationalen und zum Teil auch im Transitverkehr verteilt sich die Zunahme auf alle Monate des Jahres, während sich

eine solche im internen Verkehr nur in den Monaten Juli, August und September zeigt und in den übrigen Monaten durchwegs ein größerer oder kleinerer Rückgang zu konstatieren ist.

Dem lebhaften Verkehr entsprechend stellt sich denn auch der Telegrammertrag um Fr. 107,485. 77 oder 4,16 % höher als im Vorjahre, wobei er den Budgetansatz um Fr. 210,273. 32 übersteigt.

In ungleich stärkerem Maße zeigt sich ein Aufschwung in der Ausdehnung und Benutzung der Telephoneinrichtungen, in der Zunahme der Abonnenten und der Gesprächszahl, was wenigstens teilweise bereits auf Rechnung der mit dem 1. Januar 1896 eingetretenen Ermäßigung der Abonnementsgebühren gesetzt werden kann.

Die Zahl der Abonnemente stieg bis Jahresende auf 20,535, mit einer Zunahme von 3343, gegenüber 2517 im Vorjahre, während im Budget nur 2400 neue Abonnemente vorgesehen wurden. Demgemäß überstieg denn auch die entsprechende Einnahme den Budgetansatz um Fr. 184,155. 19 und diejenige des Vorjahres um Fr. 298,341. 31.

Die interurbanen Gespräche (mit Einschluß der internationalen) erreichen die Zahl von 2,212,707, mit einer Vermehrung von 31,82 % gegenüber dem Vorjahre, und die Lokalgespräche weisen bei einer Anzahl von 12,402,040 eine Vermehrung von 24,26 % auf. Der Ertrag der Gesprächstaxen übersteigt daher um Fr. 225,038. 80 oder 31,61 % denjenigen des Vorjahres und um Fr. 51,331. 80 den entsprechenden Posten des Voranschlags.

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

|                     | 1894.             | 1895.             |
|---------------------|-------------------|-------------------|
| Einnahmen . . . . . | Fr. 6,019,352. 30 | Fr. 6,093,447. 27 |
| Ausgaben . . . . .  | „ 5,325,653. 06   | „ 5,606,820. 94   |
| Aktivsaldo          | Fr. 693,699. 24   | Fr. 486,626. 33   |

Der Rückgang des Aktivsaldo gegenüber dem Vorjahre erklärt sich durch die geringere Inventarvermehrung im Berichtsjahre, welche ihrerseits davon beirührt, daß auf Jahresende im Centralmagazin kleinere Vorräte an Apparaten und Linienbaumaterial vorhanden waren als am Schlusse des Vorjahres.

Folgende auf Grund der Rechnungsbelege vorgenommene Verteilung der Einnahmen und Ausgaben auf den Telegraphen- und Telephonbetrieb giebt darüber Aufschluß, in welchem Maße die

beiden Dienstzweige zu vorstehendem Rechnungsergebnis beigetragen haben, und gestattet zugleich eine Vergleichung mit den entsprechenden Ziffern des Vorjahres.

### A. Telegraph.

|                     | 1894.             | 1895.             |
|---------------------|-------------------|-------------------|
| Einnahmen . . . . . | Fr. 2,905,377. 84 | Fr. 2,797,080. 41 |
| Ausgaben . . . . .  | „ 2,619,884. 35   | „ 2,667,926. 90   |
| Aktivsaldo          | Fr. 285,493. 49   | Fr. 129,153. 51   |

### B. Telephon.

|                     | 1894.             | 1895.             |
|---------------------|-------------------|-------------------|
| Einnahmen . . . . . | Fr. 3,113,974. 46 | Fr. 3,296,366. 86 |
| Ausgaben . . . . .  | „ 2,705,768. 71   | „ 2,938,894. 04   |
| Aktivsaldo          | Fr. 408,205. 75   | Fr. 357,472. 82   |

Angesichts dieses verhältnismäßig günstigen Rechnungsergebnisses darf jedoch nicht übersehen werden, daß die im Jahre 1895 für Erstellung neuer Linien und Netze verausgabte Summe von Fr. 1,317,794. 01 in der Betriebsrechnung nicht enthalten ist, sondern auf Rechnung des Baucontos gebucht wurde, welcher auf Jahresende einen Gesamtbestand von Fr. 5,326,970. 29 aufweist. Trotz der jährlichen Abschreibungen von 10 % ist der Bauconto fortwährend im Steigen begriffen und dürfte bis Ende 1896 die Summe von 7 Millionen erreichen oder selbst übersteigen. Unter solchen Umständen würde es sich empfehlen, nicht nur 10 % oder überhaupt einen bestimmten Prozentsatz für Amortisation in die Betriebsrechnung aufzunehmen, sondern den ganzen Einnahmenüberschuß der Verwaltung, über die Betriebsausgaben und die Verzinsung des Baucontos und des Inventars hinaus, zur Abschreibung am Bauconto zu verwenden, wie dies in den Jahren 1868 bis 1871 mit der Amortisation des der Telegraphenverwaltung unterm 17. Juli 1867 von der Bundesversammlung bewilligten außerordentlichen Baukredits von Fr. 500,000 geschah.

## 2. Telegraphenlinien.

Die Linienarbeiten des Jahres 1895 fassen sich wie folgt zusammen:

|                                              | Länge in Kilometern |             |
|----------------------------------------------|---------------------|-------------|
|                                              | der Linien.         | der Drähte. |
| <b>a. Neu erstellte Linien:</b>              |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .                     | 8,1                 | 77,4        |
| An Straßen . . . . .                         | 63,7                | 152,6       |
| Total                                        | 71,8                | 230,0       |
| <b>b. Neue Drähte an bestehenden Linien:</b> |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .                     | —                   | 106,6       |
| An Straßen . . . . .                         | —                   | 31,0        |
| Total                                        | —                   | 137,6       |
| <b>c. Umgebaute Linien:</b>                  |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .                     | 13,0                | 47,2        |
| An Straßen . . . . .                         | 20,5                | 43,0        |
| Total                                        | 33,5                | 90,2        |
| <b>d. Ausgewechselte Drähte:</b>             |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .                     | —                   | 253,0       |
| An Straßen . . . . .                         | —                   | 176,9       |
| Total                                        | —                   | 429,9       |
| <b>e. Abgebrochene Linien:</b>               |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .                     | 21,7                | 122,0       |
| An Straßen . . . . .                         | 97,1                | 145,8       |
| Total                                        | 118,8               | 267,8       |
| <b>f. Abgebrochene Drähte:</b>               |                     |             |
| An Eisenbahnen . . . . .                     | —                   | 14,8        |
| An Straßen . . . . .                         | —                   | 45,9        |
| Total                                        | —                   | 60,7        |

Der Abbruch der Linien längs den Eisenbahnen ist eine Folge von Kabellegungen in den Städten Basel, Luzern, Zürich und Schaffhausen.



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 . . . . .     | 421,9             | 1140,6      | 1562,5 | 2,138,1           | 1726,1      | 3,864,2  |
| II. Bern . . . . .        | 550,5             | 887,4       | 1437,9 | 2,453,7           | 1322,8      | 3,776,5  |
| III. Olten . . . . .      | 717,7             | 588,5       | 1306,2 | 3,316,9           | 955,7       | 4,272,6  |
| IV. Zürich . . . . .      | 523,8             | 335,9       | 859,7  | 1,927,6           | 877,7       | 2,805,8  |
| V. St. Gallen . . . . .   | 537,2             | 472,6       | 1009,8 | 2,255,2           | 698,1       | 2,953,8  |
| VI. Chur . . . . .        | 43,2              | 577,6       | 620,8  | 111,8             | 1301,2      | 1,412,6  |
| VII. Bellinzona . . . . . | 135,6             | 220,1       | 355,7  | 714,4             | 333,5       | 1,047,9  |
| Bestand auf Ende 1895 . . | 2929,9            | 4222,7      | 7152,6 | 12,917,2          | 7215,1      | 20,132,8 |
| "  "  "  1894 . .         | 2934,9            | 4268,1      | 7203,0 | 12,852,8          | 7239,0      | 20,091,8 |
| Vermehrung . .            | —                 | —           | —      | 64,4              | —           | 40,5     |
| Verminderung . .          | 5,0               | 45,4        | 50,4   | —                 | 23,9        | —        |

Die Verminderung in der Länge der Telegraphenlinien hat ihren Hauptgrund wiederum darin, daß eine Anzahl derselben zur Anlage von Telephonleitungen benutzt und deshalb vom Telegrapheninventar abgeschrieben und dem Telephoninventar zugewiesen wurde. Es ist dies hauptsächlich bei den Verbindungslinien verschiedener Gemeindetelephonstationen mit einem Telegraphenbureau dann der Fall, wenn in der betreffenden Ortschaft neben dem Telegraphenbureau eine Telephoncentralstation eröffnet wird.

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

|                                              | Länge in Kilometern |             |
|----------------------------------------------|---------------------|-------------|
|                                              | der Linien.         | der Drähte. |
| Bestand auf Ende 1894 . . . . .              | 7203,0              | 20,091,8    |
| Neubauten im Jahr 1895 . . . . .             | 71,8                | 367,6       |
|                                              | <b>Total</b>        |             |
|                                              | 7274,8              | 20,459,4    |
| Abbruch im Jahr 1895 . . . . .               | 118,8               | 328,0       |
| Scheinbarer Bestand auf Ende 1895 . . . . .  | 7156,0              | 20,131,4    |
| Der wirkliche Bestand beträgt aber . . . . . | 7152,6              | 20,132,8    |
| Die Differenzen von . . . . .                | 3,4                 | 0,9         |

entsprechen den Längenveränderungen, welche infolge der vorgenommenen Umbauten und Verlegungen eingetreten sind.

In obigen Zahlen sind 131,8 km. Kabellinien inbegriffen, mit einer Vermehrung von 6,9 km. gegenüber dem Vorjahre. Diese Vermehrung rührt her von der Legung von Kabeln in Basel, Luzern, Zürich-Örlikon und Schaffhausen.

Die weitem Neubauten betreffen hauptsächlich folgende Verlängerungen schon bestehender Leitungen:

- Yvonand-Yverdon bis Lausanne;
- Brig-Gletsch bis Interlaken (Grimsellinie);
- Luzern-Altdorf bis Göschenen;
- Fusio-Locarno bis Bellinzona.

Die den Eisenbahnverwaltungen angehörenden Telegraphenlinien und -drähte erzeugen auf Ende 1895 folgenden Bestand:

|                                      | Länge in Kilometern |             |
|--------------------------------------|---------------------|-------------|
|                                      | der Linien.         | der Drähte. |
| Selbständige Bahnlinien . . . . .    | 862,3               | 1,858,4     |
| Bahndrähte an Staatslinien . . . . . | —                   | 8,325,4     |
| Bestand auf Ende 1895 . . . . .      | 862,3               | 10,183,8    |
| Bestand auf Ende 1894 . . . . .      | 800,3               | 9,851,6     |
| Vermehrung                           | 61,5                | 332,2       |

Diese Vermehrung rührt teils von der Anlage neuer Signal- und Telephondrähte, teils von der Erstellung neuer Linien längs den Bahnstrecken Morges-Bière, Murgenthal-Herzogenbuchsee und Huttwyl-Wolhusen her.

Die konzedierten Privatlinien und -drähte (Telegraph, Telephon, Läuteeinrichtungen, elektrische Uhren, Wasserstandsanzeiger u. dgl.) hatten auf Ende 1895 folgenden Bestand:

|                                        | Länge in Kilometern |             |
|----------------------------------------|---------------------|-------------|
|                                        | der Linien.         | der Drähte. |
| Unabhängige Privatlinien . . . . .     | 689,7               | 1071,3      |
| Privatdrähte an Staatslinien . . . . . | —                   | 50,6        |
| Bestand auf Ende 1895 . . . . .        | 689,7               | 1121,9      |
| Bestand auf Ende 1894 . . . . .        | 591,6               | 928,0       |
| Vermehrung                             | 98,1                | 193,9       |

Die Gesamtlänge der in der Schweiz auf Ende 1895 bestehenden Linien und Drähte, mit Ausnahme derjenigen der Telephonnetze und ihrer Verbindungen untereinander, sowie der Starkstromleitungen, faßt sich folgendermaßen zusammen:

|                                   | Länge in Kilometern |             |
|-----------------------------------|---------------------|-------------|
|                                   | der Linien.         | der Drähte. |
| Staatstelegraphenlinien . . . . . | 7152,6              | 20,132,3    |
| Bahnlinien . . . . .              | 862,3               | 10,183,8    |
| Privatlinien . . . . .            | 689,7               | 1,121,9     |
| Bestand auf Ende 1895 . . . . .   | 8704,6              | 31,438,0    |
| Bestand auf Ende 1894 . . . . .   | 8595,4              | 30,871,4    |
| Vermehrung                        | 109,2               | 566,6       |

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

| Art der Störungen. | Zahl der Störungen. |       | Dauer in Stunden. |       | Durchschnittsdauer. |       |
|--------------------|---------------------|-------|-------------------|-------|---------------------|-------|
|                    | 1894.               | 1895. | 1894.             | 1895. | 1894.               | 1895. |
| Verwicklungen .    | 615                 | 1181  | 2017              | 4479  | 3,17                | 3,48  |
| Unterbrechungen    | 144                 | 273   | 592               | 1478  | 4,07                | 5,25  |
| Ableitungen . .    | 194                 | 287   | 721               | 1688  | 3,43                | 5,53  |
|                    | 953                 | 1741  | 3330              | 7645  | 3,30                | 4,28  |

Das ungünstige Ergebnis dieser Statistik für das Berichtsjahr muß dem außerordentlich lange andauernden, strengen und schnee-reichen Winter von 1894/1895 zugeschrieben werden, dessen zahl-reiche und heftige Schneestürme, namentlich in den Gebirgsgegenden, viele Störungen verursachten, welche der enormen Schneemassen wegen oft tagelang nicht gehoben werden konnten.

Die Zunahme der Störungen, speciell der Verwicklungen, er-klärt sich zum Teil auch durch die vielerorts infolge Vermehrung der Telephondrähte entstandene Überlastung des Telegraphen-gestänges. Wegen Platzmangel ist es nicht überall möglich, die Telegraphen- und Telephonlinien getrennt zu führen.

Die wöchentlichen Messungen über den Isolationszustand der Drähte erzeigen im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

|                                   | Gut.   | Befriedigend. | Ungenügend. | Total. |
|-----------------------------------|--------|---------------|-------------|--------|
| 1894 . . .                        | 14,007 | 2090          | 719         | 16,816 |
| 1895 . . .                        | 14,398 | 1837          | 774         | 17,009 |
| oder in Prozenten der Gesamtzahl: |        |               |             |        |
| 1894 . . .                        | 83,80  | 12,48         | 4,27        |        |
| 1895 . . .                        | 84,65  | 10,80         | 4,55        |        |

Die diesjährigen Meßresultate lauten somit etwas günstiger als diejenigen des Vorjahres.

Im Berichtsjahre wurden 65 Starkstromvorlagen geprüft und genehmigt, gegenüber 64 im Vorjahre; ferner 10 Projekte für Er-weiterungen bestehender Anlagen und 4 Projekte für die Erstellung kleinerer provisorischer Einrichtungen.

Die Gesamtzahl der bis Ende 1895 genehmigten Starkstrom-anlagen beträgt 413.

Die 65 Neuanlagen zerfallen in:

- 35 Beleuchtungsanlagen (27 Gleichstrombetrieb und 8 Wechselstrombetrieb, ein- oder mehrphasig);
- 7 Kraftübertragungen (1 Gleichstrom-, 6 Wechselstrombetrieb, ein- oder mehrphasig);
- 18 Anlagen für Beleuchtung und Kraftübertragung (7 Gleichstrom-, 11 Wechselstrombetrieb, ein- oder mehrphasig);
- 4 Anlagen für elektrischen Tramwaybetrieb auf den Strecken:
 

|                                |   |                       |
|--------------------------------|---|-----------------------|
| Zürich-Fluntern                | } | (Gleichstrombetrieb); |
| Aubonne-Allaman                |   |                       |
| St. Moritz Dorf-St. Moritz Bad |   |                       |
| Lausanne Stadt                 |   |                       |
- 1 Anlage für chemische Zwecke.

Nach der Stärke der Kraftquelle lassen sich die Vorlagen einteilen in:

|                                          | Kilowatt. | Total Kilowatt. |
|------------------------------------------|-----------|-----------------|
| 50 Anlagen mit einer Arbeitsleistung von | 1— 100    | 1090            |
| 9   "   "   "   "   "   "                | 100— 500  | 1820            |
| 2   "   "   "   "   "   "                | 500—1000  | 1700            |
| 4   "   "   "   "   "   "                | über 1000 | 7900            |

Somit beträgt das Total der während des Berichtsjahres gefaßten Arbeitskräfte 12,510 Kilowatts (16,700 HP.) gegen 6800 Kilowatts (9050 HP.) im Vorjahre.

Aus obigen Angaben ist zu ersehen, daß die Zunahme der Starkstromanlagen gegenüber derjenigen im Vorjahre der Zahl nach gleich geblieben ist; dagegen ist die mittlere Arbeitsleistung von 110 Kw. (1894) auf rund 200 Kw. (1895) gestiegen. Diese starke Zunahme rührt von der Erstellung nachstehender 6 großen Kraftstationen her:

1. Usine à Combe-Garrot mit Fernleitung nach Loele und Chaux-de-Fonds. Arbeitsleistung = 800 (2150) Kw.
2. Kraftstation an der Sihl mit Fernleitung nach den Ortschaften längs dem linken Zürichseeufer. Arbeitsleistung = 900 (1500) Kw.
3. Kraftstation bei Rathausen mit Fernleitung nach Emmenweid, Kriens und Luzern. Arbeitsleistung = 1100 (1100) Kw.
4. Kraftstation bei Ruppoldingen mit Fernleitungen bis Schönenwerdt, Kölliken, Ürkheim und Zofingen. Arbeitsleistung = 1100 (1800) Kw.
5. Kraftstation bei Wynau mit Fernleitung nach Langenthal, Herzogenbuchsee, Roggwyl und Murgenthal. Arbeitsleistung = 3000 (3000) Kw.

6. Usine de Chèvres mit Kabelleitung nach der „Forces motrices“ der Stadt Genf. Arbeitsleistung = 2700 (13,500) Kw.

(Die in den Klammern eingeschalteten Zahlen geben die Arbeitsleistung der Kraftstation nach vorgesehenem Ausbau an.)

In Lugano wurde eine Tramanlage erstellt, ohne die Pläne vorher zur Genehmigung vorzulegen. Selbst die an Hand der gesetzlichen Vorschriften erhobenen Vorstellungen der Telegraphenverwaltung wurden außer acht gelassen. Die Folgen dieses ungesetzlichen Vorgehens blieben nicht aus. Bei den ersten Probefahrten des Trams traten so starke Störungen des Telephonverkehrs auf, daß erstere untersagt werden mußten. Das Telephonnetz in Lugano wird, um es dem Einfluß der Trambahn zu entziehen, vollständig umgebaut werden müssen. Leider kennt das Bundesgesetz betreffend die Erstellung von Telegraphen- und Telephonlinien, vom 26. Juni 1889, keine ausreichenden Rechtsmittel, durch welche solche Unternehmungen zu strenger Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften gezwungen werden könnten.

### 3. Telephonnetze und Telephonlinien.

Der allgemeine Bestand der Telephonnetze und ihrer Verbindungslinien auf 31. Dezember 1895 ergibt sich aus folgenden Zahlen:

|                             | Bestand auf Ende     |                      | Vermehrung           |
|-----------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
|                             | 1895.                | 1894.                | 1895.                |
| Zahl der Netze . . . . .    | 225                  | 189                  | 36                   |
| „ „ Abonnemente . . . .     | 20,535               | 17,192               | 3,343                |
| Länge der Linien in km. . . | 8,911, <sup>4</sup>  | 7,843, <sup>8</sup>  | 1,067, <sup>6</sup>  |
| „ „ Drähte in km. . . .     | 53,075, <sup>7</sup> | 41,152, <sup>9</sup> | 11,922, <sup>8</sup> |

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

Neu eröffnet wurden im Laufe des Jahres folgende 37 Netze:

|              |                |
|--------------|----------------|
| Andelfingen. | Einsiedeln.    |
| Azmoos.      | Engi (Glarus). |
| Beckenried.  | Eschenbach.    |
| Brienz.      | Escholzmatt.   |
| Concise.     | Feydey-Leysin. |
| Cossonay.    | Frick.         |
| Dielsdorf.   | Gelterkinden.  |
| Dietikon.    | Laufenburg.    |
| Dussnang.    | Linthal.       |

Lömmenswil.  
 Meiringen.  
 Merligen.  
 Murgenthal.  
 Muri (Aargau).  
 Necker.  
 Oberriet.  
 St. Peterzell.  
 Siebnen.  
 Stans.

Steckborn.  
 Stein (Aargau).  
 Urnäsch.  
 Vättis.  
 Wängi.  
 Waldkirch.  
 Walzenhausen.  
 Willisau.  
 Zurzach.

Engi, Feydey-Leysin, Linthal und Murgenthal, früher Umschaltstationen, wurden in selbständige Telephonnetze umgewandelt. Mit dem 1. Januar 1896 wurde das Netz Reconvillier aufgehoben und seine Abonnenten an Tavannes angeschlossen.

Im Bau begriffen oder in Vorbereitung dazu waren die Netze:

Bütschwil, Chesières, Cully, Entlebuch, Martigny, Mezières, Orbe, Oron, Ponts-Martel, Rebstein, Saignelégier, Schüpfen, Sitten, Vallorbes und Wolhusen.

Neue interurbane Verbindungen wurden folgende erstellt:

|                                           | Länge<br>in Kilometern. |
|-------------------------------------------|-------------------------|
| Morges-Lausanne (2. Verbindung) . . . . . | 12,0                    |
| Concise-St. Aubin . . . . .               | 6,8                     |
| Yverdon-Concise . . . . .                 | 11,5                    |
| Lausanne-Cossonay . . . . .               | 15,1                    |
| Düdingen-Laupen* . . . . .                | 9,5                     |
| Lausanne-Zürich . . . . .                 | 232,0                   |
| Aigle-Feydey-Leysin* . . . . .            | 3,0                     |
| Bern-Biel (2. Verbindung) . . . . .       | 34,0                    |
| Biel-Solothurn . . . . .                  | 23,8                    |
| Interlaken-Brienz . . . . .               | 18,2                    |
| Thun-Merligen* . . . . .                  | 12,0                    |
| Bern-Thun (2. Verbindung) . . . . .       | 30,8                    |
| Interlaken-Meiringen . . . . .            | 30,2                    |
| Langnau-Escholzmatt . . . . .             | 15,0                    |
| Zofingen-Murgenthal* . . . . .            | 11,2                    |
| Wohlen-Muri (Aargau) . . . . .            | 10,0                    |
| Liestal-Gelterkinden . . . . .            | 10,0                    |
| Rheinfelden-Stein (Aargau) . . . . .      | 12,7                    |
| Aarau-Frick . . . . .                     | 15,5                    |
| Brugg-Zurzach . . . . .                   | 16,0                    |

Übertrag 528,1

|                                               | Länge<br>in Kilometern. |
|-----------------------------------------------|-------------------------|
| Übertrag                                      | 528,1                   |
| Luzern-Stans . . . . .                        | 14,5                    |
| Stans-Beckenried . . . . .                    | 9,0                     |
| Luzern-Eschenbach . . . . .                   | 8,5                     |
| Zürich-Dietikon . . . . .                     | 11,5                    |
| Aarau-Laufenburg . . . . .                    | 21,0                    |
| Luzern-Basel . . . . .                        | 103,0                   |
| Steckborn-Ermatingen . . . . .                | 8,8                     |
| Luzern-Willisau . . . . .                     | 29,0                    |
| Schaffhausen-Steckborn . . . . .              | 29,4                    |
| Frauenfeld-Kreuzlingen . . . . .              | 32,0                    |
| Zürich-Winterthur (4. Verbindung) . . . . .   | 26,5                    |
| Rapperswyl-Siebnen . . . . .                  | 12,4                    |
| Rapperswyl-Rüti * . . . . .                   | 6,2                     |
| Zürich-Rapperswyl . . . . .                   | 27,7                    |
| Zürich-Stäfa . . . . .                        | 23,2                    |
| Glarus-Ragaz . . . . .                        | 47,5                    |
| Glarus-Engi . . . . .                         | 13,8                    |
| Glarus-Linthal . . . . .                      | 17,0                    |
| Zürich-Schaffhausen (2. Verbindung) . . . . . | 48,0                    |
| Winterthur-Andelfingen . . . . .              | 12,5                    |
| Frauenfeld-Wängi . . . . .                    | 7,5                     |
| Zürich-Einsiedeln . . . . .                   | 36,0                    |
| Zürich-Dielsdorf . . . . .                    | 15,6                    |
| Au-Walzenhausen . . . . .                     | 3,8                     |
| Zürich-Richtersweil . . . . .                 | 25,4                    |
| Zürich-Männedorf . . . . .                    | 20,0                    |
| Altstätten-Oberriet . . . . .                 | 7,8                     |
| Herisau-Urnäsch * . . . . .                   | 9,1                     |
| St. Gallen-Degersheim . . . . .               | 16,6                    |
| Degersheim-Necker . . . . .                   | 7,1                     |
| Necker-St. Peterzell . . . . .                | 5,5                     |
| St. Gallen-Lömmenswil . . . . .               | 11,8                    |
| Goßau-Waldkirch * . . . . .                   | 8,0                     |
| St. Gallen-Walzenhausen . . . . .             | 20,7                    |
| Wyl-Dusenang . . . . .                        | 8,9                     |
| St. Gallen-Frauenfeld . . . . .               | 48,0                    |
| St. Moritz-Schuls . . . . .                   | 61,6                    |
| Ragaz-Vättis * . . . . .                      | 12,6                    |
| Ragaz-Azmoos . . . . .                        | 10,6                    |

Total 59 Verbindungen mit 1364,1

Die mit einem Sternchen bezeichneten Leitungen sind eindräftig, die übrigen doppeldräftig (Schleifen).

Außerdem wurden 3 eindräftig angelegte Netzverbindungen in Schleifen umgewandelt, was 66,8 km. Draht erforderte.

Mit 1. Januar 1896 wurden infolge Aufhebung des Netzes Reconveillier die beiden interurbanen Verbindungen Sonceboz-Reconveillier und Reconveillier-Moutier zu einer einzigen Leitung Sonceboz-Moutier verschmolzen.

Die Gesamtzahl der interurbanen Verbindungen hat somit um 58 zugenommen und beträgt nun mit Inbegriff von 5 internationalen Anschlußleitungen 325.

Die Totallänge aller interurbanen Verbindungen, einschließlich der internationalen, ist 7719,8 km., von denen 913,8 km. eindräftig angelegt sind.

Die Gesamtlänge der interurbanen Drähte (die Schleifen doppelt gezählt und mit Inbegriff der internationalen Leitungen) ist auf 14,538,6 km. gestiegen, gegenüber 11,815,2 km. im Vorjahre, mit einer Vermehrung von 2723,4 km.

Der Bestand der Telephonkabel auf Jahresende ist folgender:

| Netze.         | Länge der Kabel               |                             | Länge<br>der<br>Adern.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. |
|----------------|-------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
|                | mit einfachen<br>Adern.<br>m. | mit Doppel-<br>Adern.<br>m. |                               |                                |
| Basel . . .    | 18,900                        | 31,500                      | 1,476,0                       | 2,441,8                        |
| Bern . . .     | 5,506                         | 14,101                      | 703,8                         | 1,272,8                        |
| Genf . . .     | 55,667 *)                     | 28,201                      | 2,534,4                       | 3,295,8                        |
| Interlaken .   | —                             | 577                         | 30,0                          | 60,0                           |
| Lausanne . .   | 7,455                         | —                           | 201,8                         | 201,8                          |
| Luzern . . .   | —                             | 12,240                      | 313,8                         | 626,4                          |
| Neuenburg .    | —                             | 1,400                       | 19,6                          | 39,2                           |
| St. Gallen .   | 18,888                        | —                           | 510,0                         | 510,0                          |
| Schaffhausen . | —                             | 4,100                       | 110,7                         | 221,4                          |
| Vevey . . .    | —                             | 340                         | 7,1                           | 14,8                           |
| Zürich . . .   | 41,840                        | 91,910                      | 4,316,9                       | 7,504,8                        |
| Bestand 1895   | 148,256                       | 184,369                     | 10,222,5                      | 16,186,8                       |
| „ 1894         | 151,318                       | 133,649                     | —                             | 12,484,4                       |
| Vermehrung     | —3,062 *)                     | 50,720                      | —                             | 3,702,4                        |

\*) Die Verminderung rührt von der Rektifikation einer aus früherer Zeit stammenden Differenz zwischen Kabellänge und Tracelänge her.

Die Vermehrung entspricht der Erweiterung der Kabelnetze in Basel, Genf, Luzern und Zürich, sowie den Neuanlagen in Interlaken, Neuenburg und Schaffhausen. Die Kabelanlagen in Neuenburg und Zürich wurden durch Starkstromanlagen veranlaßt, deren Unternehmer sich an den Kosten mit einem angemessenen Beitrag zu beteiligen hatten.

Kleinere und größere Netzbauten wurden im verflossenen Jahre bei der Verlegung der Centralstationen Bex, Brugg, Monthey, Rapperswyl und Weinfelden vorgenommen. Das neue Post- und Telegraphengebäude in Brugg konnte am 27. Dezember bezogen werden.

Der Bezug des neuen Post- und Telegraphengebäudes in Glarus konnte im abgelaufenen Jahr nicht mehr stattfinden, dagegen wurde auf denselben hin das Telephonnetz bedeutend erweitert und vollständig umgebaut.

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

|                         |       |          |
|-------------------------|-------|----------|
| 32,310 Stangen          | (1894 | 27,057)  |
| 233,604 Isolatoren      | ( "   | 187,562) |
| 71,163 kg. Eisendraht   | ( "   | 75,902)  |
| 300,894 kg. Bronzedraht | ( "   | 204,598) |

Die Statistik der Störungen erzeigt für die Telephonleitungen folgende Zahlen:

|            | Verwicklungen. | Ableitungen. | Unterbrechungen. |
|------------|----------------|--------------|------------------|
| 1895       | 9941           | 811          | 1753             |
| 1894       | 7381           | 603          | 1191             |
| Vermehrung | 2560           | 208          | 562              |

Die namentlich in der Westschweiz durch den Schneefall vom 25. und 26. Februar verursachten zahlreichen Störungen sind in diesen Zahlen nicht inbegriffen. Lausanne allein hatte 837 Drahtbrüche zu verzeichnen. In Genf waren 600, in Montreux 280 Abonnenentleitungen unterbrochen. Die dadurch nötig gewordenen Reparaturen erforderten 1122 kg. Draht.

Im Berichtsjahre wurden 33 Stangenbeschädigungen und 7 Drahtabschmelzungen durch Blitzschläge verursacht.

## Bestand der Telephonnetze am 31. Dezember 1895.

| Netze.                | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|-----------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                       |                                |                                |                 | Ende<br>1895. | Ver-<br>mehrung. |
| Aadorf . . . . .      | 3,480                          | 10,380                         | 11              | 8             | 1                |
| Aarau . . . . .       | 247,590                        | 967,874                        | 297             | 241           | 38               |
| Aarberg . . . . .     | 44,625                         | 70,110                         | 41              | 40            | 10               |
| Adlisweil . . . . .   | 4,455                          | 27,700                         | 15              | 12            | 2                |
| Affoltern am Albis    | 11,235                         | 59,875                         | 24              | 23            | 8                |
| Aigle . . . . .       | 32,035                         | 145,225                        | 73              | 53            | —                |
| Altdorf . . . . .     | 3,530                          | 28,960                         | 20              | 18            | 7                |
| Altstätten(St.Gallen) | 19,152                         | 55,109                         | 22              | 22            | 5                |
| Amrisweil . . . . .   | 17,310                         | 33,905                         | 13              | 12            | 2                |
| Andelfingen . . . . . | 7,830                          | 26,810                         | 15              | 15            | 15               |
| Appenzell . . . . .   | 13,254                         | 52,983                         | 23              | 22            | 6                |
| Arbon . . . . .       | 4,505                          | 9,035                          | 12              | 12            | 4                |
| Arth . . . . .        | 20,320                         | 53,700                         | 24              | 23            | 2                |
| Au (St. Gallen)       | 13,900                         | 63,885                         | 25              | 22            | 2                |
| Aubonne . . . . .     | 23,616                         | 93,508                         | 45              | 42            | 8                |
| Avenches . . . . .    | 25,345                         | 50,170                         | 27              | 26            | 6                |
| Azmoos . . . . .      | 5,320                          | 25,540                         | 17              | 17            | 17               |
| Baden . . . . .       | 95,285                         | 497,550                        | 120             | 105           | 15               |
| Balsthal . . . . .    | 10,460                         | 38,765                         | 20              | 17            | 7                |
| Balterswyl . . . . .  | 12,300                         | 33,050                         | 15              | 15            | 1                |
| Bäretswil . . . . .   | 3,775                          | 8,195                          | 9               | 6             | — 1              |
| Basel . . . . .       | 479,161                        | 4,173,078                      | 2,382           | 2,145         | 211              |
| Bauma . . . . .       | 21,815                         | 45,965                         | 15              | 12            | —                |
| Beckenried . . . . .  | 1,260                          | 14,315                         | 10              | 9             | 9                |
| Bellinzona . . . . .  | 55,145                         | 74,615                         | 25              | 17            | 2                |
| Bern . . . . .        | 595,163                        | 3,887,529                      | 1,428           | 1,285         | 211              |
| Bex . . . . .         | 19,880                         | 55,155                         | 44              | 41            | 2                |
| Biel . . . . .        | 160,310                        | 655,015                        | 373             | 332           | 45               |
| Bischofzell . . . . . | 22,935                         | 40,435                         | 26              | 21            | 3                |
| Boudry . . . . .      | 8,015                          | 30,495                         | 21              | 19            | 5                |
| Bremgarten . . . . .  | 3,050                          | 9,350                          | 15              | 15            | 7                |
| Brenets . . . . .     | 4,660                          | 9,953                          | 15              | 15            | —                |
| Brienz . . . . .      | 1,976                          | 16,980                         | 13              | 11            | 11               |
| Übertrag              | 1,992,592                      | 11,663,659                     | 5,235           | 4,673         | 661              |

| Netze.                | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|-----------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                       |                                |                                |                 | Ende<br>1895. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag              | 1,992,592                      | 11,663,659                     | 5,235           | 4,673         | 661              |
| Brugg . . . . .       | 28,870                         | 60,155                         | 40              | 37            | 8                |
| Bubikon . . . . .     | 10,480                         | 29,575                         | 12              | 12            | 7                |
| Buchs (St. Gallen)    | 17,100                         | 125,000                        | 49              | 44            | 9                |
| Bülach . . . . .      | 3,670                          | 8,720                          | 7               | 7             | —                |
| Bulle . . . . .       | 49,555                         | 265,055                        | 71              | 59            | 14               |
| Büren a./d. Aare .    | 23,950                         | 42,820                         | 22              | 20            | 4                |
| Burgdorf . . . . .    | 81,129                         | 227,288                        | 103             | 92            | 13               |
| Cernier . . . . .     | 33,295                         | 103,750                        | 45              | 39            | 3                |
| Château d'Oex . .     | 4,489                          | 24,099                         | 15              | 15            | 4                |
| Châtel-St. Denis .    | 1,080                          | 21,950                         | 8               | 7             | —                |
| Chaux-de-Fonds . .    | 148,610                        | 634,155                        | 649             | 556           | 47               |
| Chur . . . . .        | 48,110                         | 137,915                        | 143             | 111           | 19               |
| Churwalden . . . .    | 0,780                          | 24,090                         | 9               | 9             | 1                |
| Colombier . . . . .   | 20,690                         | 42,368                         | 29              | 28            | 4                |
| Concise . . . . .     | 5,990                          | 9,980                          | 11              | 11            | 11               |
| Cossonay . . . . .    | 14,640                         | 75,260                         | 29              | 28            | 28               |
| Couvet . . . . .      | 42,645                         | 69,125                         | 52              | 48            | 10               |
| Davos-Platz . . . .   | 24,085                         | 151,765                        | 130             | 115           | 20               |
| Degersheim . . . . .  | 6,140                          | 29,815                         | 11              | 9             | 2                |
| Delsberg . . . . .    | 47,385                         | 204,130                        | 40              | 38            | 14               |
| Dielsdorf . . . . .   | 24,495                         | 63,665                         | 34              | 33            | 33               |
| Dießenhofen . . . .   | 1,815                          | 8,870                          | 8               | 7             | —                |
| Dietikon . . . . .    | 9,600                          | 37,840                         | 14              | 13            | 13               |
| Düdingen . . . . .    | 12,835                         | 40,535                         | 18              | 17            | 5                |
| Dußang . . . . .      | 11,790                         | 32,140                         | 16              | 16            | 16               |
| Ebnat-Kappel . . . .  | 10,540                         | 35,550                         | 25              | 25            | 3                |
| Echallens . . . . .   | 26,445                         | 48,665                         | 17              | 17            | 6                |
| Einsiedeln . . . . .  | 2,790                          | 11,260                         | 23              | 23            | 23               |
| Engi (Glarus) . . . . | 1,741                          | 10,579                         | 12              | 9             | 9                |
| Ermatingen . . . . .  | 22,230                         | 51,755                         | 18              | 17            | 4                |
| Eschenbach (Luzern)   | 4,995                          | 27,315                         | 15              | 15            | 15               |
| Escholzmatt . . . .   | 17,100                         | 38,000                         | 11              | 11            | 11               |
| Estavayer . . . . .   | 14,610                         | 21,420                         | 7               | 6             | — 1              |
| Übertrag              | 2,766,221                      | 14,377,715                     | 6,928           | 6,167         | 1,016            |

| Netze.               | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|----------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                      |                                |                                |                 | Ende<br>1895. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag             | 2,766,221                      | 14,377,715                     | 6,928           | 6,167         | 1,016            |
| Fahrwangen . . .     | 4,180                          | 19,180                         | 11              | 7             | —                |
| Feydey-Leysin . .    | 4,405                          | 6,705                          | 14              | 13            | 13               |
| Fischenthal . . .    | 4,135                          | 13,955                         | 7               | 7             | —                |
| Flawyl . . . . .     | 15,915                         | 30,270                         | 28              | 20            | 2                |
| Fraubrunnen . . .    | 35,295                         | 130,865                        | 34              | 33            | 4                |
| Frauenfeld . . . .   | 50,770                         | 195,485                        | 65              | 55            | 10               |
| Freiburg . . . . .   | 211,970                        | 833,580                        | 246             | 209           | 59               |
| Frick . . . . .      | 6,640                          | 47,750                         | 17              | 16            | 16               |
| Frutigen . . . . .   | 1,480                          | 37,960                         | 10              | 8             | 2                |
| Gais . . . . .       | 8,080                          | 32,455                         | 20              | 16            | —                |
| Gelterkinden . . .   | 0,840                          | 2,800                          | 9               | 8             | 8                |
| Genf . . . . .       | 580,940                        | 5,127,272                      | 2,932           | 2,677         | 234              |
| Glarus . . . . .     | 85,979                         | 423,192                        | 159             | 134           | 9                |
| Goßau (St. Gallen)   | 20,735                         | 43,550                         | 37              | 37            | 15               |
| Goßau (Zürich) . .   | 3,835                          | 13,940                         | 7               | 7             | 1                |
| Grandson . . . . .   | 8,170                          | 21,150                         | 21              | 17            | 5                |
| Granges (Vaud) . .   | 17,845                         | 42,350                         | 14              | 14            | 2                |
| Grenchen . . . . .   | 13,905                         | 35,570                         | 38              | 30            | 5                |
| Grindelwald . . .    | 2,091                          | 5,941                          | 12              | 9             | 1                |
| Grüsch . . . . .     | 1,130                          | 14,900                         | 6               | 6             | 1                |
| Hausen am Albis . .  | 11,745                         | 23,945                         | 12              | 9             | 3                |
| Heiden . . . . .     | 7,545                          | 23,180                         | 25              | 22            | 2                |
| Herisau . . . . .    | 35,250                         | 197,600                        | 133             | 107           | 14               |
| Herzogenbuchsee . .  | 33,050                         | 103,395                        | 41              | 39            | 3                |
| Hessigkofen . . . .  | 7,140                          | 16,115                         | 7               | 7             | 3                |
| Hinweil . . . . .    | 7,809                          | 13,943                         | 10              | 9             | 1                |
| Horgen . . . . .     | 12,145                         | 41,860                         | 40              | 34            | 5                |
| Huttwyl . . . . .    | 2,265                          | 24,095                         | 18              | 16            | 2                |
| Interlaken . . . . . | 60,216                         | 411,256                        | 130             | 116           | 20               |
| Kalchhofen . . . . . | 9,702                          | 36,942                         | 21              | 20            | 3                |
| Kerzers . . . . .    | 33,110                         | 80,990                         | 27              | 27            | 3                |
| Klosters . . . . .   | 25,445                         | 82,960                         | 8               | 7             | — 2              |
| Kloten . . . . .     | 9,530                          | 29,130                         | 12              | 10            | 1                |
| Übertrag             | 4,098,963                      | 22,540,946                     | 11,099          | 9,913         | 1,461            |

| Netze.            | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|-------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                   |                                |                                |                 | Ende<br>1895. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag          | 4,098,968                      | 22,540,946                     | 11,099          | 9,913         | 1,461            |
| Kreuzlingen . .   | 30,375                         | 141,480                        | 52              | 42            | 10               |
| Küßnacht (Schwyz) | 4,985                          | 11,525                         | 12              | 11            | 4                |
| Lachen . . . .    | 5,215                          | 11,930                         | 8               | 8             | 2                |
| Langenthal . .    | 62,485                         | 217,225                        | 90              | 73            | 27               |
| Langnau (Bern) .  | 29,780                         | 78,895                         | 50              | 45            | 6                |
| Laufen (Jura) . . | 1,860                          | 27,655                         | 10              | 10            | —                |
| Laufenburg . .    | 6,935                          | 17,175                         | 12              | 10            | 10               |
| Laupen . . . .    | 56,690                         | 266,940                        | 51              | 51            | 2                |
| Lausanne . . . .  | 296,755                        | 2,074,700                      | 1,222           | 1,042         | 136              |
| Lauterbrunnen .   | 8,980                          | 31,295                         | 16              | 14            | 4                |
| Lenzburg . . . .  | 23,150                         | 90,240                         | 64              | 52            | 8                |
| Lichtensteig . .  | 12,695                         | 50,785                         | 27              | 19            | 6                |
| Liestal . . . .   | 33,720                         | 99,940                         | 58              | 49            | 7                |
| Lintthal . . . .  | 9,661                          | 21,925                         | 15              | 10            | 10               |
| Locarno . . . .   | 13,920                         | 21,965                         | 38              | 30            | —                |
| Locle . . . . .   | 39,233                         | 173,630                        | 156             | 142           | 3                |
| Lömmenswyl . .    | 7,860                          | 25,240                         | 13              | 13            | 13               |
| Lugano . . . . .  | 26,395                         | 99,875                         | 93              | 68            | 7                |
| Luzern . . . . .  | 285,569                        | 1,739,579                      | 750             | 598           | 72               |
| Malleray . . . .  | 7,155                          | 37,255                         | 13              | 10            | 2                |
| Männedorf . . .   | 4,570                          | 16,965                         | 12              | 10            | 5                |
| Meggen . . . . .  | 7,466                          | 24,984                         | 20              | 17            | 2                |
| Meilen . . . . .  | 4,715                          | 38,505                         | 34              | 33            | 6                |
| Meiringen . . . . | 7,589                          | 12,425                         | 17              | 16            | 16               |
| Merligen . . . .  | 4,210                          | 37,090                         | 11              | 10            | 10               |
| Monthey . . . . . | 7,700                          | 22,825                         | 13              | 11            | —                |
| Montreux . . . .  | 67,085                         | 609,400                        | 379             | 325           | 34               |
| Morges . . . . .  | 89,699                         | 390,854                        | 114             | 105           | 30               |
| Moudon . . . . .  | 42,940                         | 69,325                         | 21              | 17            | 3                |
| Mühlehorn . . . . | 8,206                          | 52,616                         | 10              | 10            | —                |
| Müllheim . . . .  | 20,940                         | 70,200                         | 16              | 15            | —                |
| Münsingen . . . . | 15,590                         | 46,145                         | 20              | 18            | 1                |
| Münster (Bern) .  | 13,170                         | 55,640                         | 20              | 16            | 4                |
| Übertrag          | 5,356,261                      | 29,227,174                     | 14,536          | 12,813        | 1,901            |

| Netze.                | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|-----------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                       |                                |                                |                 | Ende<br>1895. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag              | 5,356,261                      | 29,227,174                     | 14,536          | 12,813        | 1,901            |
| Muri (Aargau) . . .   | 6,770                          | 16,440                         | 13              | 12            | 12               |
| Murten . . . . .      | 30,205                         | 97,875                         | 60              | 55            | 14               |
| Näfels-Mollis . . .   | 5,636                          | 16,206                         | 6               | 6             | 2                |
| Necker . . . . .      | 5,850                          | 44,180                         | 18              | 18            | 18               |
| Neßlau . . . . .      | 7,480                          | 34,975                         | 16              | 16            | 5                |
| Neuenburg . . . .     | 177,489                        | 764,126                        | 497             | 436           | 38               |
| Neuenstadt . . . .    | 17,045                         | 32,690                         | 20              | 19            | —                |
| Niederurnen . . . .   | 6,886                          | 17,872                         | 9               | 8             | 1                |
| Noirigue . . . . .    | 8,870                          | 34,570                         | 12              | 10            | 1                |
| Nyon . . . . .        | 69,787                         | 353,291                        | 105             | 91            | 23               |
| Oberriet . . . . .    | 8,710                          | 50,890                         | 14              | 13            | 13               |
| Olten . . . . .       | 36,025                         | 184,540                        | 52              | 44            | 7                |
| Payerne . . . . .     | 31,820                         | 104,230                        | 41              | 39            | 5                |
| Pfäffikon . . . . .   | 1,625                          | 5,815                          | 8               | 7             | —                |
| Pfungen . . . . .     | 17,310                         | 36,195                         | 22              | 16            | 5                |
| Pruntrut . . . . .    | 57,550                         | 156,430                        | 82              | 68            | 31               |
| Ragaz . . . . .       | 120,635                        | 440,910                        | 74              | 67            | 9                |
| Rapperswyl . . . .    | 35,150                         | 129,430                        | 39              | 37            | 18               |
| Reconvillier . . . .  | 6,250                          | 28,055                         | 5               | 3             | — 2              |
| Rehetobel . . . . .   | 9,150                          | 36,540                         | 16              | 16            | —                |
| Reinach (Aargau)      | 35,075                         | 189,420                        | 57              | 48            | 7                |
| Rheineck . . . . .    | 4,905                          | 17,490                         | 14              | 12            | 2                |
| Rheinfelden . . . .   | 13,620                         | 44,600                         | 28              | 18            | 3                |
| Richtersweil . . . .  | 15,150                         | 36,200                         | 23              | 23            | 13               |
| Riggisberg . . . . .  | 17,185                         | 57,990                         | 12              | 12            | 1                |
| Rolle . . . . .       | 39,211                         | 134,167                        | 67              | 61            | 5                |
| Romanshorn . . . .    | 26,555                         | 67,305                         | 52              | 46            | 21               |
| Romont . . . . .      | 26,325                         | 101,985                        | 34              | 33            | 8                |
| Rorschach . . . . .   | 48,730                         | 190,425                        | 92              | 78            | 7                |
| Rüti (Zürich) . . .   | 34,105                         | 139,110                        | 24              | 21            | 6                |
| St. Aubin (Neuchâtel) | 15,400                         | 33,740                         | 22              | 22            | 3                |
| Ste. Croix . . . . .  | 15,370                         | 34,865                         | 36              | 32            | 6                |
| St. Gallen . . . . .  | 243,789                        | 2,049,427                      | 933             | 779           | 73               |
| Übertrag              | 6,551,804                      | 34,908,608                     | 17,039          | 14,979        | 2,256            |

| Netze.              | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|---------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                     |                                |                                |                 | Ende<br>1895. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag            | 6,551,804                      | 34,908,608                     | 17,039          | 14,979        | 2,256            |
| St. Imier . . . .   | 31,294                         | 156,672                        | 73              | 66            | — 1              |
| St. Moritz-Dorf . . | 20,570                         | 394,620                        | 93              | 87            | 22               |
| St. Peterzell . . . | 7,925                          | 55,425                         | 18              | 15            | 15               |
| Schaffhausen . . .  | 145,920                        | 862,385                        | 336             | 290           | 68               |
| Schleitheim . . . . | 11,635                         | 41,290                         | 20              | 20            | —                |
| Schuls . . . . .    | 6,360                          | 30,820                         | 21              | 18            | 1                |
| Schwarzenburg . .   | 24,260                         | 85,025                         | 27              | 28            | 2                |
| Schwyz . . . . .    | 29,126                         | 100,875                        | 41              | 35            | 7                |
| Sépey . . . . .     | 0,465                          | 24,150                         | 9               | 8             | —                |
| Siebnen . . . . .   | 3,460                          | 7,910                          | 9               | 9             | 9                |
| Sissach . . . . .   | 2,495                          | 4,465                          | 8               | 8             | 2                |
| Solothurn . . . . . | 116,596                        | 665,138                        | 212             | 175           | 23               |
| Sonceboz . . . . .  | 14,455                         | 118,765                        | 14              | 12            | —                |
| Spiez . . . . .     | 11,400                         | 37,860                         | 18              | 17            | 4                |
| Stäfa . . . . .     | 2,125                          | 12,515                         | 15              | 14            | 6                |
| Stans . . . . .     | 2,616                          | 24,207                         | 11              | 11            | 11               |
| Steckborn . . . . . | 3,800                          | 23,090                         | 14              | 10            | 10               |
| Stein (Aargau) . .  | 2,800                          | 30,385                         | 8               | 6             | 6                |
| Stein a./Rh. . . .  | 4,005                          | 15,680                         | 23              | 19            | 2                |
| Sumiswald . . . .   | 5,785                          | 14,785                         | 12              | 12            | —                |
| Sursee . . . . .    | 9,933                          | 24,438                         | 9               | 9             | —                |
| Tavannes . . . . .  | 5,180                          | 15,530                         | 14              | 8             | 5                |
| Thalweil . . . . .  | 13,320                         | 42,490                         | 30              | 28            | 7                |
| Thun . . . . .      | 62,508                         | 333,818                        | 152             | 133           | 25               |
| Tramelan . . . . .  | 1,175                          | 4,890                          | 8               | 8             | 1                |
| Travers . . . . .   | 3,470                          | 16,585                         | 12              | 9             | —                |
| Turbenthal . . . .  | 10,405                         | 30,055                         | 15              | 13            | 2                |
| Unterrhallau . . .  | 21,210                         | 72,670                         | 36              | 35            | 19               |
| Unterwasser . . . . | 0,650                          | 36,840                         | 37              | 37            | —                |
| Urnäsch . . . . .   | 9,835                          | 31,155                         | 21              | 18            | 18               |
| Uster . . . . .     | 32,410                         | 110,720                        | 30              | 28            | 5                |
| Uznach . . . . .    | 8,475                          | 28,830                         | 17              | 15            | 5                |
| Uzwyl . . . . .     | 12,230                         | 45,270                         | 32              | 28            | 6                |
| Vättis . . . . .    | 0,480                          | 0,890                          | 4               | 4             | 4                |
| Übertrag            | 7,189,617                      | 38,407,801                     | 18,408          | 16,182        | 2,540            |

| Netze.                                   | Länge<br>der<br>Linien.<br>km. | Länge<br>der<br>Drähte.<br>km. | Sta-<br>tionen. | Abonnemente.  |                  |
|------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|------------------|
|                                          |                                |                                |                 | Ende<br>1895. | Ver-<br>mehrung. |
| Übertrag                                 | 7,189,617                      | 38,407,801                     | 18,408          | 16,182        | 2,540            |
| Verrières . . . .                        | 2,495                          | 3,305                          | 5               | 5             | —                |
| Vevey . . . . .                          | 83,907                         | 493,725                        | 350             | 321           | 17               |
| Vitznau . . . . .                        | 12,605                         | 39,765                         | 15              | 15            | 1                |
| Wädenswil . . . .                        | 16,075                         | 88,985                         | 36              | 28            | 4                |
| Wängi . . . . .                          | 11,950                         | 31,485                         | 12              | 11            | 11               |
| Wald . . . . .                           | 25,985                         | 60,810                         | 28              | 17            | —                |
| Waldkirch . . . .                        | 7,100                          | 20,610                         | 12              | 11            | 11               |
| Wallenstadt . . . .                      | 22,052                         | 76,828                         | 55              | 46            | 3                |
| Walzenhausen . . .                       | 14,000                         | 42,405                         | 18              | 17            | 17               |
| Wangen a. d. A. . .                      | 9,115                          | 38,775                         | 19              | 17            | 2                |
| Weesen . . . . .                         | 5,769                          | 12,429                         | 9               | 8             | 3                |
| Weinfelden . . . .                       | 26,845                         | 73,680                         | 30              | 28            | 6                |
| Wetzikon . . . . .                       | 19,710                         | 58,280                         | 26              | 24            | 8                |
| Wichtrach . . . . .                      | 28,020                         | 75,340                         | 32              | 30            | 3                |
| Willisau . . . . .                       | 3,629                          | 23,278                         | 22              | 21            | 21               |
| Wimmis . . . . .                         | 2,150                          | 28,080                         | 15              | 14            | 9                |
| Winterthur . . . .                       | 143,488                        | 682,469                        | 367             | 308           | 41               |
| Wohlen (Aargau)                          | 21,808                         | 78,819                         | 37              | 34            | 6                |
| Wyl (St. Gallen) .                       | 59,180                         | 218,650                        | 74              | 72            | 13               |
| Yverdon . . . . .                        | 95,485                         | 181,760                        | 90              | 79            | 11               |
| Yvonand . . . . .                        | 4,620                          | 5,650                          | 5               | 6             | 1                |
| Zofingen m. Murgenthal                   | 80,470                         | 182,595                        | 129             | 98            | 17               |
| Zürich . . . . .                         | 938,450                        | 11,890,475                     | 3,507           | 3,006         | 565              |
| Zug . . . . .                            | 55,410                         | 179,005                        | 122             | 114           | 16               |
| Zurzach . . . . .                        | 25,930                         | 68,880                         | 17              | 17            | 17               |
| Zuzwyl . . . . .                         | 6,150                          | 12,970                         | 6               | 6             | —                |
| Bestand auf 31. De-<br>zember 1895 . . . | 8,911,465                      | 53,075,754                     | 23,446          | 20,535        | 3,343            |
| Bestand auf 31. De-<br>zember 1894 . . . | 7,843,847                      | 41,152,907                     | 19,814          | 17,192        |                  |
| Vermehrung im<br>Jahr 1895 . . . .       | 1,067,618                      | 11,922,847                     | 3,632           | 3,343         |                  |

#### 4. Apparate.

Auf Ende 1895 standen folgende Telegraphenapparate im Betrieb:

- 1797 Morseapparate (Vermehrung 12),
- 52 Hughes (Vermehrung 3),
- 251 Relais (Verminderung 9),
- 191 Telephonstationen an Stelle von Telegraphenapparaten (Verminderung 28).

Diese letztere Verminderung ist wie diejenige der Telegraphenlinien nur eine scheinbare und rührt daher, daß eine Anzahl mit einem Telegraphenbureau verbundener Gemeinde-Telephonstationen in solche mit Anschluß an ein neu entstandenes Telephonnetz umgewandelt wurden. Sie erscheinen daher im Bestand der Telephonnetze.

Der Ruhestrom wurde im Berichtsjahre auf weitem 3 Drähten eingeführt und umfaßte auf Jahresende 96 Leitungen mit 879 Apparaten. Zum Telegraphenbetriebe wurden im ganzen 26,133 Zinkkohlenelemente und 2751 Callaudelemente verwendet.

Die Telephonnetze zählen 23,446 Stationen (Vermehrung 3632) und 502 Umschalter auf den Centralstationen (Vermehrung 99).

Außer für Neuanlagen wurde eine größere Anzahl neuer verbesserter Umschalter zur Auswechslung gegen ältere verwendet. Es betrifft dies namentlich auch die speciell für den interurbanen Verkehr bestimmten Umschalter, deren Anzahl beträchtlich vermehrt wurde, da der letztere Zweig des Telephonbetriebes eine immer wichtigere Bedeutung erlangt. Dagegen war es nicht mehr möglich, die neue Centralstation in Bern zu eröffnen.

Wie in frühern Jahren wurde eine größere Zahl älterer Telephonstationen vom Betrieb zurückgezogen und ausgeschossen.

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

|                                           |             |
|-------------------------------------------|-------------|
| 162 Morseapparate                         | (1894: 186) |
| 13 Hughesapparate                         | ( " 6)      |
| 16 Relais                                 | ( " 16)     |
| 5775 Telephonstationen                    | ( " 5113)   |
| 195 Umschaltapparate für Centralstationen | ( " 155)    |

Außerhalb der eigentlichen Telephonnetze liegende, unabhängige Verbindungen gab es auf Ende des Berichtsjahres noch 4 mit 9 Stationen.

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

|                          | 1895. | 1894. | Ver-<br>mehrung. | Ver-<br>minderung. |
|--------------------------|-------|-------|------------------|--------------------|
| Wechselgestell . . . . . | 1869  | 4313  | —                | 2444               |
| Induktor . . . . .       | 2239  | 1759  | 480              | —                  |
| Glocke . . . . .         | 978   | 884   | 94               | —                  |
| Mikrophon . . . . .      | 4401  | 3709  | 692              | —                  |
| Telephon . . . . .       | 1943  | 1647  | 296              | —                  |
| Batterie . . . . .       | 1890  | 1590  | 300              | —                  |
| Blitzplatte . . . . .    | 1131  | 1234  | —                | 103                |
| Verschiedenes . . . . .  | 1217  | 1161  | 56               | —                  |

Davon waren vom Blitz verursacht:

| Störungen der                                      | 1895. | 1894. | Ver-<br>minderung. |
|----------------------------------------------------|-------|-------|--------------------|
| Blitzplatten . . . . .                             | 444   | 632   | 188                |
| Apparate der Centralstation<br>(Klappen) . . . . . | 36    | 102   | 66                 |
| Abonnentenstationen (Glocken) . . . . .            | 84    | 205   | 121                |

Wie aus dieser Tabelle hervorgeht, war das Jahr 1895 ein ausnahmsweise gewitterarmes.

## 5. Bureaux.

Im Jahre 1895 wurden 5 Staatstelegraphenbureaux und ein Sommertelegraphenbureau, somit 6 neue Bureaux eröffnet, gegenüber 10 im Vorjahre. Überdies wurden 88 mit dem Telegraphennetze in Verbindung stehende Gemeindetelephonstationen errichtet, somit 16 mehr als im Vorjahre. 5 als Telegraphenbureaux dienende Telephonstationen wurden aufgehoben und 2 Telegraphenbureaux III. Klasse in Bureaux II. Klasse umgewandelt.

Im Vergleich zum Vorjahre ergibt sich mit Einschluß der Gemeindetelephonstationen folgende Bureauzahl:

|                                                                   | Bestand<br>Ende 1894. | Ver-<br>mehrung. | Ver-<br>minderung. | Bestand<br>Ende 1895. |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------|--------------------|-----------------------|
| Fortwährend geöffnete<br>Staats- und Privat-<br>bureaux . . . . . | 1419                  | 93               | 3                  | 1509                  |
| Sommerbureaux . . . . .                                           | 81                    | 1                | 2                  | 80                    |
| Eisenbahnbureaux . . . . .                                        | 79                    | —                | —                  | 79                    |
| Total der Telegraphen-<br>bureaux . . . . .                       | 1579                  | 94               | 5                  | 1668                  |
| Aufgabebureaux . . . . .                                          | 70                    | —                | —                  | 70                    |
|                                                                   | 1649                  | 94               | 5                  | 1738                  |

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

|                                          |             |
|------------------------------------------|-------------|
| Mit ununterbrochenem Dienst . . . . .    | 5           |
| „ verlängertem Tagdienst . . . . .       | 10          |
| „ vollem Tagdienst . . . . .             | 63          |
| „ teilweise erweitertem Dienst . . . . . | 64          |
| „ beschränktem Dienst . . . . .          | 1526        |
|                                          | <u>1668</u> |

## 6. Personal.

Im Laufe des Berichtsjahres sind im Personalbestand der Telegraphenverwaltung folgende Änderungen vorgekommen:

|                                     | Freiwillige<br>Rücktritte. | Abberufungen<br>(resp. Demission auf<br>Einladung der Ver-<br>waltung hin). | Todes-<br>fälle. |
|-------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------|
| Centralverwaltung . . . . .         | 2                          | —                                                                           | —                |
| Bureaux I. und II. Klasse . . . . . | 2                          | 4                                                                           | 8                |
| Bureaux III. Klasse . . . . .       | 42                         | 4                                                                           | 19               |
| Bedienstete . . . . .               | 1                          | —                                                                           | —                |
|                                     | <u>47</u>                  | <u>8</u>                                                                    | <u>27</u>        |

Die nebenstehende Tabelle enthält, nach Kreisen geordnet, eine Übersicht des gesamten, im Telegraphen- und Telephondienste verwendeten Personals, mit Ausnahme der im Taglohn bezahlten Arbeiter.

Die Zahl der Telegraphisten, welche gleichzeitig Telephonnetze überwachen, beläuft sich auf 35; dieselben sind auf der Tabelle nur in ihrer Eigenschaft als Telegraphisten mitgerechnet und erscheinen somit nicht unter dem Telephonpersonal, obwohl der Telephondienst sie vorzugsweise in Anspruch nimmt.

Die 42 Lehrlinge männlichen Geschlechts, die im Frühjahr 1895 ihre einjährige Lehrzeit vollendet hatten, sind infolge der vom 6. bis 11. Mai stattgehabten Schlußprüfungen als Telegraphisten patentiert worden.

Im Berichtsjahre wurden neuerdings 46 Lehrlinge aufgenommen.

Die Zahl der im Laufe des Berichtsjahres getroffenen Bußverfügungen gegenüber Beamten und Bediensteten beträgt 865, hat also gegenüber dem Vorjahre um 63 Fälle zugenommen, was sich teils durch die Vermehrung des Personals, teils durch den leb-



haftern Telegraphenverkehr erklärt. Der Gesamtbetrag der Bußen beläuft sich auf Fr. 1669. 65 und wurde vorschriftsgemäß zu gunsten des Beamtenversicherungsvereins an die eidgenössische Staatskasse abgeliefert.

Im Jahre 1895 sind der Verwaltung 3 Beschwerden wegen Verletzung des Amtsheimnisses zugegangen, welche sich als begründet erzeigten. Alle drei Fälle waren leichter Natur; zwei davon wurden disciplinarisch erledigt, im dritten Falle, welcher einen Privatboten betraf, fand die Entlassung des Fehlbaren statt.

## 7. Beziehungen zum Auslande.

Dem internationalen Telegraphenvertrage sind beigetreten die Halifax and Bermudas Cable Company und die Kolonie Neucaledonien. Damit ist die Zahl der beigetretenen Staatsverwaltungen auf 45 und diejenige der Privatgesellschaften auf 13 gestiegen.

Der Telephonverkehr mit Deutschland wurde vom 1. Juli an in der Weise ausgedehnt, daß das Netz Basel außer mit St. Ludwig und Mülhausen auch mit Gebweiler, Kolmar, Thann und Straßburg verkehren kann, und daß anderseits Mülhausen und St. Ludwig auch mit den direkt an Basel angeschlossenen schweizerischen Netzen (Aarau, Bern, Delsberg, Liestal, Luzern, Rheinfelden, Zürich etc.) in Verbindung gesetzt werden können.

Ebenso dient die Telephonverbindung Chaux-de-Fonds-Morteau-Besançon seit dem 1. August auch für den Verkehr mit Dijon.

## 8. Telegraphischer und telephonischer Verkehr.

Wie in den früheren Jahren folgen hiernach:

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

Vergleichende Übersicht der Telegrammzahlen pro 1894 und 1895.

| Monat.          | Beförderte interne<br>Telegramme. |           | Beförderte und<br>empfangene interna-<br>tionale Telegramme. |           | Transittelegramme. |         | Total.    |           |
|-----------------|-----------------------------------|-----------|--------------------------------------------------------------|-----------|--------------------|---------|-----------|-----------|
|                 | 1894.                             | 1895.     | 1894.                                                        | 1895.     | 1894.              | 1895.   | 1894.     | 1895.     |
| Januar . . .    | 115,379                           | 107,153   | 88,974                                                       | 94,578    | 47,448             | 48,288  | 251,801   | 250,019   |
| Februar . . .   | 104,853                           | 98,749    | 80,955                                                       | 82,735    | 43,908             | 44,594  | 229,716   | 226,078   |
| März . . .      | 128,127                           | 116,429   | 95,629                                                       | 104,209   | 48,492             | 41,437  | 272,248   | 262,075   |
| April . . .     | 139,027                           | 133,446   | 95,757                                                       | 105,257   | 44,362             | 47,894  | 279,146   | 286,597   |
| Mai . . .       | 149,254                           | 148,343   | 98,324                                                       | 116,116   | 40,274             | 47,896  | 287,852   | 312,355   |
| Juni . . .      | 152,752                           | 151,671   | 102,271                                                      | 111,461   | 38,670             | 41,455  | 293,693   | 304,587   |
| Juli . . .      | 195,548                           | 202,982   | 127,869                                                      | 148,724   | 39,130             | 46,498  | 362,547   | 398,204   |
| August . . .    | 237,264                           | 248,217   | 169,777                                                      | 197,022   | 44,044             | 47,674  | 451,085   | 492,913   |
| September . . . | 190,932                           | 202,481   | 137,857                                                      | 154,031   | 44,828             | 46,814  | 373,617   | 403,326   |
| Oktober . . .   | 169,947                           | 169,603   | 116,800                                                      | 131,694   | 46,652             | 52,344  | 333,399   | 353,641   |
| November . . .  | 125,295                           | 123,386   | 97,619                                                       | 103,623   | 46,077             | 48,030  | 268,991   | 275,039   |
| Dezember . . .  | 110,449                           | 107,878   | 89,544                                                       | 92,667    | 42,652             | 42,033  | 242,645   | 242,578   |
| Total           | 1,818,827                         | 1,810,338 | 1,301,376                                                    | 1,442,117 | 526,537            | 554,957 | 3,646,740 | 3,807,412 |
| Vermehrung .    |                                   | —         |                                                              | 140,741   |                    | 28,420  |           | 160,672   |
| Verminderung    |                                   | 8,489     |                                                              | —         |                    | —       |           | —         |
|                 |                                   | 0,47 %    |                                                              | 10,81 %   |                    | 5,40 %  |           | 4,41 %    |

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

| Länder.                                                       | Ausgang.       |                | Eingang.       |                | Total der ausgewechselten Telegramme. |                  |
|---------------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------------------|------------------|
|                                                               | 1894.          | 1895.          | 1894.          | 1895.          | 1894.                                 | 1895.            |
| <b>Europa.</b>                                                |                |                |                |                |                                       |                  |
| Deutschland . . .                                             | 225,373        | 250,343        | 207,430        | 231,533        | 432,803                               | 481,876          |
| Frankreich . . .                                              | 168,291        | 184,310        | 184,131        | 201,330        | 352,422                               | 385,640          |
| Italien . . . . .                                             | 76,989         | 80,843         | 77,926         | 81,332         | 154,915                               | 162,175          |
| Österreich . . . .                                            | 59,983         | 61,777         | 62,187         | 65,124         | 122,170                               | 126,901          |
| England . . . . .                                             | 39,472         | 52,187         | 47,282         | 63,094         | 86,754                                | 115,281          |
| Belgien . . . . .                                             | 17,220         | 19,986         | 14,691         | 17,859         | 31,911                                | 37,845           |
| Rußland . . . . .                                             | 12,857         | 14,370         | 14,318         | 15,309         | 27,175                                | 29,679           |
| Niederlande . . .                                             | 8,967          | 9,471          | 8,322          | 8,554          | 17,289                                | 18,025           |
| Spanien . . . . .                                             | 5,566          | 5,946          | 4,797          | 5,442          | 10,363                                | 11,388           |
| Rumänien, Serbien,<br>Bosnien, Herzego-<br>gowina, Montenegro | 3,769          | 4,583          | 4,237          | 5,294          | 8,006                                 | 9,877            |
| Schweden . . . . .                                            | 1,263          | 1,265          | 1,216          | 1,376          | 2,479                                 | 2,641            |
| Europ. Türkei . .                                             | 1,040          | 1,134          | 1,101          | 1,111          | 2,141                                 | 2,245            |
| Bulgarien . . . . .                                           | 785            | 817            | 659            | 739            | 1,444                                 | 1,556            |
| Dänemark . . . . .                                            | 683            | 741            | 679            | 801            | 1,362                                 | 1,542            |
| Portugal . . . . .                                            | 683            | 743            | 647            | 786            | 1,330                                 | 1,529            |
| Griechenland . . .                                            | 558            | 658            | 820            | 718            | 1,378                                 | 1,376            |
| Norwegen . . . . .                                            | 523            | 474            | 652            | 598            | 1,175                                 | 1,072            |
| Luxemburg . . . .                                             | 343            | 366            | 310            | 409            | 653                                   | 775              |
| Gibraltar u. Malta                                            | 115            | 174            | 93             | 134            | 208                                   | 308              |
| <b>Amerika.</b>                                               |                |                |                |                |                                       |                  |
| Nordamerika . . .                                             | 11,294         | 13,150         | 14,115         | 15,645         | 25,409                                | 28,795           |
| Südamerika . . .                                              | 363            | 492            | 485            | 760            | 848                                   | 1,252            |
| Centralamerika .                                              | 138            | 133            | 124            | 168            | 262                                   | 301              |
| <b>Asien.</b>                                                 |                |                |                |                |                                       |                  |
| Britisch Indien .                                             | 1,875          | 2,082          | 2,336          | 2,192          | 4,211                                 | 4,274            |
| Asiatische Türkei                                             | 1,284          | 1,060          | 1,390          | 1,132          | 2,674                                 | 2,192            |
| Japan . . . . .                                               | 757            | 732            | 957            | 904            | 1,714                                 | 1,636            |
| China . . . . .                                               | 602            | 549            | 784            | 709            | 1,386                                 | 1,258            |
| Übrige Länder . .                                             | 266            | 313            | 359            | 396            | 625                                   | 709              |
| <b>Afrika.</b>                                                |                |                |                |                |                                       |                  |
| Ägypten . . . . .                                             | 1,799          | 2,104          | 2,217          | 3,035          | 4,016                                 | 5,139            |
| Algier u. Tunis . .                                           | 1,481          | 1,642          | 1,830          | 2,117          | 3,311                                 | 3,759            |
| Übrige Länder . .                                             | 69             | 118            | 106            | 151            | 175                                   | 269              |
| <b>Oceanien.</b>                                              |                |                |                |                |                                       |                  |
| Philippinen . . .                                             | 109            | 120            | 167            | 187            | 276                                   | 307              |
| Australien u. Neu-<br>seeland . . . . .                       | 115            | 159            | 123            | 145            | 238                                   | 304              |
| Niederl. Indien . .                                           | 131            | 85             | 122            | 106            | 253                                   | 191              |
| <b>Total</b>                                                  | <b>644,763</b> | <b>712,927</b> | <b>656,613</b> | <b>729,190</b> | <b>1,301,376</b>                      | <b>1,442,117</b> |

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

|                                       | Total der<br>Telegramme<br>im Jahre 1895. | Durch-<br>schnitt<br>per Tag. |
|---------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------|
| Zürich . . . . .                      | 605,959                                   | 1660                          |
| Basel . . . . .                       | 435,716                                   | 1194                          |
| Genf . . . . .                        | 333,933                                   | 915                           |
| Bern . . . . .                        | 194,984                                   | 534                           |
| Luzern . . . . .                      | 148,262                                   | 406                           |
| Lausanne . . . . .                    | 127,437                                   | 349                           |
| St. Gallen . . . . .                  | 123,529                                   | 338                           |
| Winterthur . . . . .                  | 117,555                                   | 322                           |
| Neuenburg . . . . .                   | 54,245                                    | 149                           |
| Chur . . . . .                        | 53,457                                    | 146                           |
| Chaux-de-Fonds . . . . .              | 52,201                                    | 143                           |
| Interlaken . . . . .                  | 48,673                                    | 133                           |
| Lugano . . . . .                      | 45,542                                    | 125                           |
| St. Moritz, Graubünden (Dorf und Bad) | 45,013                                    | 123                           |
| Montreux . . . . .                    | 40,450                                    | 111                           |
| Biel . . . . .                        | 39,604                                    | 109                           |
| Vevey . . . . .                       | 35,957                                    | 99                            |
| Schaffhausen . . . . .                | 34,132                                    | 94                            |
| Freiburg . . . . .                    | 32,214                                    | 88                            |
| Davos-Platz . . . . .                 | 32,070                                    | 88                            |
| Thun . . . . .                        | 31,104                                    | 85                            |
| Solothurn . . . . .                   | 27,539                                    | 75                            |
| Rorschach . . . . .                   | 27,340                                    | 75                            |
| Aarau . . . . .                       | 26,342                                    | 72                            |
| Baden . . . . .                       | 23,612                                    | 65                            |
| Bellenz . . . . .                     | 23,329                                    | 64                            |
| Glarus . . . . .                      | 19,016                                    | 52                            |
| Yverdon . . . . .                     | 18,939                                    | 52                            |

Überdies finden sich:

| 8 Ortschaften mit | 41—50 Telegrammen per Tag, |   |               |                    |
|-------------------|----------------------------|---|---------------|--------------------|
| 15                | "                          | " | 31—40         | " " "              |
| 29                | "                          | " | 21—30         | " " "              |
| 69                | "                          | " | 11—20         | " " "              |
| 1012              | "                          | " | 1—10          | " " "              |
| 434               | "                          | " | weniger als 1 | Telegramm per Tag. |

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

|                             | Interne. |        | Internationale. |        |
|-----------------------------|----------|--------|-----------------|--------|
|                             | 1894.    | 1895.  | 1894.           | 1895.  |
| Staatstelegramme . . .      | 1,80     | 0,74   | 0,26            | 0,14   |
| Börsennachrichten . . .     | 3,61     | 3,80   | 11,08           | 13,28  |
| Handelstelegramme . . .     | 31,93    | 31,28  | 50,13           | 47,25  |
| Privatangelegenheiten . . . | 61,89    | 63,20  | 37,95           | 38,60  |
| Zeitungsnachrichten . . .   | 1,77     | 0,98   | 0,58            | 0,78   |
|                             | 100,00   | 100,00 | 100,00          | 100,00 |

Die in dieser Ausscheidung nicht inbegriffenen Diensttelegramme erreichen die Zahl von 140,492, wovon 59,74 % auf den Post- und 40,26 % auf den Telegraphendienst fallen.

Die Klassifikation nach der Art der Telegramme ergibt folgendes Prozentverhältnis:

|                                                | Interne. |        | Internationale. |        |
|------------------------------------------------|----------|--------|-----------------|--------|
|                                                | 1894.    | 1895.  | 1894.           | 1895.  |
| Ohne besondere Angaben . . .                   | 79,62    | 79,82  | 93,94           | 93,87  |
| Mit bezahlter Antwort . . .                    | 8,85     | 8,84   | 2,76            | 3,03   |
| Bezahlte Antworten . . . . .                   | 7,64     | 7,78   | 2,40            | 2,30   |
| Mit „Expressen bezahlt“ . . . . .              | 2,51     | 2,80   | 0,03            | 0,02   |
| Mit „Expressen“ . . . . .                      | 0,54     | 0,54   | 0,11            | 0,11   |
| Rekommandierte . . . . .                       | —        | 0,01   | —               | —      |
| Kollationierte . . . . .                       | —        | 0,01   | 0,04            | 0,02   |
| Chiffrierte . . . . .                          | —        | —      | 0,08            | 0,08   |
| Mit Empfangsanzeige . . . . .                  | 0,01     | 0,01   | 0,03            | 0,02   |
| Nachzusendende . . . . .                       | 0,22     | 0,29   | 0,05            | 0,07   |
| Mit mehreren Adressen . . . . .                | 0,68     | 0,45   | 0,50            | 0,49   |
| Per Post zu bestellende . . . . .              | 0,15     | 0,12   | 0,06            | 0,01   |
| Offene Zustellung . . . . .                    | —        | —      | —               | —      |
| Während der Nachtzeit zu bestellende . . . . . | 0,03     | 0,08   | —               | —      |
| Mit mehreren Angaben . . . . .                 | 0,20     | 0,25   | 0,05            | 0,08   |
|                                                | 100,00   | 100,00 | 100,00          | 100,00 |

Die Klassifikation nach der Wortzahl erzeugt folgendes Prozentverhältnis:

| Wortzahl.             | Interne. |        | Internationale. |        |
|-----------------------|----------|--------|-----------------|--------|
|                       | 1894.    | 1895.  | 1894.           | 1895.  |
| 3                     | 0,09     | 0,05   | 1,90            | 1,68   |
| 4                     | 0,92     | 0,95   | 3,10            | 2,99   |
| 5                     | 1,46     | 1,46   | 4,91            | 4,57   |
| 6                     | 4,88     | 4,96   | 6,82            | 6,18   |
| 7                     | 5,57     | 5,85   | 7,63            | 7,52   |
| 8                     | 10,69    | 10,76  | 8,50            | 8,29   |
| 9                     | 8,80     | 8,57   | 8,70            | 8,90   |
| 10                    | 13,46    | 13,84  | 9,79            | 9,81   |
| 11                    | 7,17     | 7,19   | 7,25            | 7,61   |
| 12                    | 8,85     | 8,81   | 6,64            | 6,78   |
| 13                    | 5,48     | 5,14   | 5,50            | 5,88   |
| 14                    | 6,04     | 6,06   | 4,94            | 4,81   |
| 15                    | 3,98     | 3,92   | 4,15            | 3,85   |
| 16                    | 4,27     | 4,15   | 3,36            | 3,57   |
| 17                    | 2,66     | 2,58   | 2,79            | 2,95   |
| 18                    | 2,76     | 2,98   | 2,39            | 2,27   |
| 19                    | 1,86     | 1,98   | 1,92            | 1,92   |
| 20                    | 1,90     | 2,26   | 1,77            | 1,76   |
| 21—30                 | 6,85     | 6,70   | 6,89            | 6,55   |
| über 30               | 2,91     | 2,39   | 2,05            | 2,26   |
|                       | 100,00   | 100,00 | 100,00          | 100,00 |
| Durchschnittswortzahl | 13,19    | 13,06  | 12,21           | 12,86  |

Als Ausweis über die Beteiligung der verschiedenen Arten von Bureaux bei der Beförderung der Telegramme folgt nachstehend eine Zusammenstellung der verschiedenen Telegrammgattungen, der Zahl der Bureaux und der Arbeitstage, sowie der sich daraus ergebende Durchschnitt für jeden Arbeitstag, wobei die internen und internationalen übertelegraphierten und die Transitlegramme doppelt berechnet sind.

|                                                                 |           |                   |
|-----------------------------------------------------------------|-----------|-------------------|
| Interne abgehende Telegramme . . . . .                          | 1,810,338 |                   |
| „ ankommende „ . . . . .                                        | 1,818,653 | 3,628,991         |
| Internationale abgehende Telegramme . . . . .                   | 712,927   |                   |
| „ ankommende „ . . . . .                                        | 729,190   | 1,442,117         |
| Amtliche abgehende Telegramme . . . . .                         | 140,492   |                   |
| „ ankommende „ . . . . .                                        | 124,901   | 265,393           |
| Interne übertelegraphierte . . . . .                            |           | 5,028,900         |
| Internationale Transitlegramme (Auswechslungsverkehr) . . . . . |           | 3,181,288         |
| Total der Telegramme                                            |           | <u>13,546,689</u> |

|         |           | Anzahl der |             |              | Durchschnitt<br>per Beamten<br>und per Tag. |
|---------|-----------|------------|-------------|--------------|---------------------------------------------|
|         |           | Bureaux.   | Telegramme. | Arbeitstage. |                                             |
| Bureaux | I. Klasse | 15         | 8,724,832   | 103,283      | 84,4                                        |
| "       | II. " "   | 34         | 1,445,080   | 35,344       | 40,8                                        |
| "       | III. " "  | 1619       | 3,376,777   | 590,935      | 5,7                                         |
| Total   |           | 1668       | 13,546,689  | 729,562      | 18,6                                        |

Der Durchschnitt per Arbeitstag ist somit auf den Bureaux I. Klasse um 5,2 und auf den Bureaux II. Klasse um 2,3 gestiegen, dagegen auf den Bureaux III. Klasse um 0,2 gesunken.

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

Basel 101, Bern 97, St. Gallen 91, Zürich 89, Luzern 80, Olten 78, Chur und Visis je 76, Genf und Lausanne je 75, Neuenburg 71, Winterthur 70, Brieg 64, Bellenz 63, Samaden und Sitten je 60, Thun 58, Chaux-de-Fonds, Glarus und Lugano je 57, Romanshorn 56, Schaffhausen 54, Interlaken 52, Biel und Ragaz je 50, Aarau 47, Uster 46, Klein-Basel 45, Morges und Nyon je 41, Freiburg und Montreux je 40, Frauenfeld, Rorschach und Yferten je 35, Solothurn 34, Rapperswyl 33, Davos-Platz 32, Baden, Burgdorf und Langenthal je 30, Aigle 26, Pruntrut und Zug je 24, Delsberg, Locle und Wyl je 22, Zofingen 20 und Bulle 17.

Die der Verwaltung wegen Verstümmelung, Verspätung oder Verlust von Telegrammen zugegangenen Reklamationen erreichen die Zahl von 1092, wovon 500 durch die Centralverwaltung und 592 durch die Kreisinspektionen erledigt wurden. Davon fallen auf den internen Verkehr 469, von denen 167 als unbegründet abgelehnt wurden, während 299 zu Disciplinarverfügungen und Taxrückerstattungen Anlaß gaben. 3 Fälle blieben auf Jahresende unerledigt. Die Summe der Rückerstattungen im internen Verkehr beläuft sich in 173 Fällen zusammen auf Fr. 148. 35.

Auf den internationalen Verkehr fallen 580 Reklamationen, wovon sich 367 als begründet erwiesen, während 188 abgelehnt wurden. 25 Fälle blieben auf Jahresende unerledigt.

Im Transitverkehr betrug die Zahl der Reklamationen 43, wovon 41 anerkannt und 1 abgelehnt wurden, während 1 auf Jahresende unerledigt blieb.

In 322 den internationalen und den Transitverkehr betreffenden Fällen fanden Taxrückerstattungen im Betrage von Fr. 8976. 57 statt, an welchen sich die Schweiz mit Fr. 8224. 05 zu beteiligen

hatte. Diese hohe Anteilsumme der Schweiz erklärt sich daraus, daß darin 159 Fälle von Taxrückerstattungen für Berichtigungsbegehren (taxierte Diensttelegramme) inbegriffen sind, mit einem Gesamtbetrage von Fr. 7979. 95. Da die Taxen solcher Telegramme, gemäß den Bestimmungen des internationalen Reglements, nicht an das Ausland vergütet werden, so sind dieselben im Rückerstattungs-falle auch ganz von der Schweiz zu tragen.

Der telephonische Verkehr zeigt im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

|                                                   | 1894.             | 1895.             | Ver-<br>mehrung. | Ver-<br>minderung. |
|---------------------------------------------------|-------------------|-------------------|------------------|--------------------|
| <b>Lokalgespräche:</b>                            |                   |                   |                  |                    |
| Taxfreie . . . . .                                | 7,643,747         | 9,219,118         | 1,575,371        | —                  |
| Taxpflichtige . . . . .                           | 2,337,284         | 3,182,922         | 845,638          | —                  |
|                                                   | 9,981,031         | 12,402,040        | 2,421,009        | —                  |
| <b>Interurbane Gespräche:</b>                     |                   |                   |                  |                    |
| I. 1—50 km. . . . .                               | 1,318,076         | 1,788,910         | 470,834          | —                  |
| II. Über 50—100 km. . . . .                       | 312,492           | 338,295           | 25,803           | —                  |
| III. „ 100 km. . . . .                            | 50,712            | 79,319            | 28,607           | —                  |
|                                                   | 1,681,280         | 2,206,524         | 525,244          | —                  |
| <b>Internationale Gespräche</b>                   |                   |                   |                  |                    |
| (Ausgang) . . . . .                               | 3,642             | 6,183             | 2,541            | —                  |
| Phonogramme . . . . .                             | 5,251             | 4,879             | —                | 372                |
| Vermittelte Telegramme                            | 183,884           | 208,792           | 24,908           | —                  |
| <b>Total aller Über-<br/>mittlungen . . . . .</b> | <b>11,855,088</b> | <b>14,828,418</b> | <b>2,973,330</b> | <b>—</b>           |

Die Vermehrung beträgt bei den Lokalgesprächen 24,26 % und bei den interurbanen Gesprächen (internationaler Verkehr nicht inbegriffen) 31,24 %. Bei den Phonogrammen zeigt sich eine Verminderung von 7,08 %, dagegen bei den Telegrammen eine Vermehrung von 13,54 %.

Die durchschnittliche Zahl der Lokalgespräche, nach der Gesamtzahl der mit einer Centralstation verbundenen Abonnenten berechnet, stellt sich auf 608 gegenüber 586 im Vorjahre.

Die Zahl der taxpflichtigen Lokalgespräche macht 25,66 % aller Lokalgespräche aus und verteilt sich auf 5035 Abonnemente oder auf 24,7 % der Gesamtzahl aller Abonnemente.

15,345 Abonnemente oder 75,3 % hatten somit nicht mehr als 800 Lokalgespräche.

Von den interurbanen Gesprächen fallen 81,08 % in den 1. Rayon, 15,82 % in den 2. Rayon und 3,59 % in den dritten Rayon.

Gegenüber dem Vorjahre haben die Gespräche im 1. Rayon um 35,72 %, im 2. Rayon um 8,25 % und diejenigen im 3. Rayon um 56,41 % zugenommen.

Der in obigen Zahlen inbegriffene Verkehr der öffentlichen Sprechstationen betrug im Jahre 1895:

|                                 |        |
|---------------------------------|--------|
| Lokalgespräche . . . . .        | 44,819 |
| Interurbane Gespräche . . . . . | 17,361 |
| Phonogramme . . . . .           | 2      |

Über den Gesprächsverkehr der verschiedenen schweizerischen Telephonnetze im Berichtsjahre giebt die nachfolgende Tabelle Aufschluß.

| Netze.                 | Eröffnungs-<br>datum. | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         |
|------------------------|-----------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|
|                        |                       |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |
| Aadorf . . . . .       |                       | 598                  | 2,353                  | 2,104    | 4,457   |
| Aarau . . . . .        |                       | 130,058              | 34,503                 | 33,417   | 67,920  |
| Aarberg . . . . .      |                       | 13,884               | 8,544                  | 8,485    | 17,029  |
| Adlisweil . . . . .    |                       | 577                  | 5,241                  | 5,769    | 11,010  |
| Affoltern . . . . .    |                       | 54                   | 4,039                  | 5,059    | 9,098   |
| Aigle . . . . .        |                       | 22,868               | 12,813                 | 11,384   | 24,197  |
| Altdorf . . . . .      |                       | 2,889                | 3,200                  | 1,625    | 4,825   |
| Altstätten . . . . .   |                       | 4,931                | 6,282                  | 6,462    | 12,744  |
| Amrisweil . . . . .    |                       | 612                  | 2,904                  | 1,693    | 4,597   |
| Andelfingen . . . . .  | 8. X. 95              | 372                  | 774                    | 377      | 1,151   |
| Appenzell . . . . .    |                       | 4,020                | 4,829                  | 3,520    | 8,349   |
| Arbon . . . . .        |                       | 1,369                | 4,704                  | 4,436    | 9,140   |
| Arth . . . . .         |                       | 10,908               | 4,825                  | 4,321    | 9,146   |
| Au . . . . .           |                       | 1,858                | 5,718                  | 4,694    | 10,412  |
| Aubonne . . . . .      |                       | 11,687               | 8,067                  | 7,547    | 15,614  |
| Avenches . . . . .     |                       | 2,274                | 3,540                  | 6,719    | 10,259  |
| Baden . . . . .        |                       | 56,988               | 21,599                 | 23,914   | 45,513  |
| Balsthal . . . . .     |                       | 2,764                | 3,724                  | 3,627    | 7,351   |
| Balterswyl . . . . .   |                       | 4,910                | 2,464                  | 2,536    | 5,000   |
| Bäretswil . . . . .    |                       | 424                  | 1,281                  | 1,357    | 2,638   |
| Basel . . . . .        |                       | 1,994,708            | 89,096                 | 88,561   | 177,657 |
| Bauma . . . . .        |                       | 884                  | 2,711                  | 2,570    | 5,281   |
| Beckenried . . . . .   | 8. VIII. 95           | 454                  | 990                    | 607      | 1,597   |
| Bellenz . . . . .      |                       | 1,344                | 4,932                  | 2,610    | 7,542   |
| Bern . . . . .         |                       | 839,609              | 155,792                | 122,251  | 278,043 |
| Bex . . . . .          |                       | 18,134               | 6,537                  | 5,377    | 11,914  |
| Biel . . . . .         |                       | 185,537              | 44,433                 | 41,150   | 85,583  |
| Bischofszell . . . . . |                       | 1,978                | 5,488                  | 4,856    | 10,344  |
| Boudry . . . . .       |                       | 1,583                | 4,818                  | 3,874    | 8,692   |
| Bremgarten . . . . .   |                       | 597                  | 4,405                  | 3,696    | 8,101   |
| Brenets . . . . .      |                       | 3,378                | 2,700                  | 1,950    | 4,650   |
| Brienz . . . . .       | 11. VII. 95           | 766                  | 1,313                  | 865      | 2,178   |
| Brugg . . . . .        |                       | 6,431                | 7,998                  | 6,740    | 14,738  |
| Bubikon . . . . .      |                       | 662                  | 1,018                  | 1,032    | 2,050   |
| Buchs . . . . .        |                       | 12,465               | 7,874                  | 6,498    | 14,372  |
| Bülach . . . . .       |                       | 596                  | 1,968                  | 1,469    | 3,437   |
| Bulle . . . . .        |                       | 20,518               | 8,203                  | 7,163    | 15,366  |
| Büren . . . . .        |                       | 4,385                | 5,521                  | 4,961    | 10,482  |

| Netze.                     | Eröffnungs-<br>datum. | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         |
|----------------------------|-----------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|
|                            |                       |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |
| Burgdorf . . . . .         |                       | 26,304               | 18,798                 | 20,963   | 39,761  |
| Château d'Oex . . . . .    |                       | 2,730                | 3,082                  | 2,196    | 5,278   |
| Châtel St. Denis . . . . . |                       | 520                  | 2,901                  | 1,842    | 4,743   |
| Chaux-de-Fonds . . . . .   |                       | 412,056              | 56,203                 | 61,695   | 117,898 |
| Chur . . . . .             |                       | 25,941               | 14,999                 | 11,784   | 26,783  |
| Churwalden . . . . .       |                       | 1,854                | 1,385                  | 1,351    | 2,736   |
| Cernier . . . . .          |                       | 11,403               | 9,213                  | 10,118   | 19,331  |
| Colombier . . . . .        |                       | 3,184                | 7,661                  | 8,388    | 16,049  |
| Concise . . . . .          | 16. VII. 95           | 975                  | 948                    | 707      | 1,655   |
| Cossonay . . . . .         | 1. VII. 95            | 4,187                | 3,404                  | 2,616    | 6,020   |
| Couvet . . . . .           |                       | 9,078                | 7,323                  | 6,199    | 13,522  |
| Davos . . . . .            |                       | 59,983               | 7,128                  | 5,541    | 12,669  |
| Degersheim . . . . .       |                       | 558                  | 3,407                  | 2,993    | 6,400   |
| Delsberg . . . . .         |                       | 13,161               | 8,541                  | 6,641    | 15,182  |
| Dielsdorf . . . . .        | 28. V. 95             | 3,719                | 3,009                  | 2,304    | 5,313   |
| Dießenhofen . . . . .      |                       | 320                  | 2,679                  | 1,946    | 4,625   |
| Dietikon . . . . .         | 2. IV. 95             | 938                  | 3,598                  | 2,099    | 5,697   |
| Düdingen . . . . .         |                       | 1,861                | 2,372                  | 2,559    | 4,931   |
| Dußnang . . . . .          | 5. XI. 95             | 587                  | 428                    | 344      | 772     |
| Ebnat-Kappel . . . . .     |                       | 5,335                | 3,335                  | 3,743    | 7,078   |
| Echallens . . . . .        |                       | 1,605                | 3,389                  | 2,821    | 6,210   |
| Einsiedeln . . . . .       | 30. VII. 95           | 1,191                | 2,197                  | 1,184    | 3,381   |
| Engi . . . . .             | 5. X. 95              | 420                  | 478                    | 348      | 826     |
| Ermatingen . . . . .       |                       | 1,950                | 2,324                  | 3,292    | 5,616   |
| Eschenbach . . . . .       | 22. IX. 95            | 812                  | 534                    | 382      | 916     |
| Escholzmatt . . . . .      | 27. XII. 95           | 64                   | 21                     | 8        | 29      |
| Estavayer . . . . .        |                       | 462                  | 2,006                  | 1,719    | 3,725   |
| Fahrwangen . . . . .       |                       | 555                  | 1,999                  | 1,543    | 3,542   |
| Fedey-Leysin . . . . .     | 1. IX. 95             | 851                  | 1,929                  | 1,156    | 3,085   |
| Fisenthal . . . . .        |                       | 2,403                | 1,660                  | 1,077    | 2,737   |
| Flawyl . . . . .           |                       | 1,162                | 4,136                  | 3,253    | 7,389   |
| Fraubrunnen . . . . .      |                       | 10,156               | 9,899                  | 10,643   | 20,542  |
| Frauenfeld . . . . .       |                       | 11,800               | 10,614                 | 10,034   | 20,648  |
| Freiburg . . . . .         |                       | 82,647               | 25,615                 | 23,564   | 49,179  |
| Frick . . . . .            | 1. XII. 95            | 576                  | 215                    | 138      | 353     |
| Frutigen . . . . .         |                       | 713                  | 2,318                  | 1,458    | 3,776   |
| Gais . . . . .             |                       | 2,093                | 3,476                  | 3,849    | 7,325   |
| Gelterkinden . . . . .     | 19. VII. 95           | 160                  | 617                    | 408      | 1,025   |

| Netze.                 | Eröffnungs-<br>datum. | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         |
|------------------------|-----------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|
|                        |                       |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |
| Genf . . . . .         |                       | 1,953,697            | 44,394                 | 35,077   | 79,471  |
| Glarus . . . . .       |                       | 53,870               | 15,899                 | 15,938   | 31,837  |
| Goßau (St. Gallen)     |                       | 6,413                | 6,882                  | 6,235    | 13,117  |
| Goßau (Zürich) . .     |                       | 725                  | 1,597                  | 1,318    | 2,915   |
| Grandson . . . . .     |                       | 1,054                | 2,328                  | 2,547    | 4,875   |
| Granges . . . . .      |                       | 2,781                | 3,163                  | 2,789    | 5,952   |
| Grenchen . . . . .     |                       | 9,080                | 7,550                  | 7,771    | 15,321  |
| Grindelwald . . . .    |                       | 706                  | 4,452                  | 3,923    | 8,375   |
| Grüsch . . . . .       |                       | 1,700                | 1,727                  | 1,326    | 3,053   |
| Hausen . . . . .       |                       | 768                  | 1,802                  | 2,632    | 4,434   |
| Heiden . . . . .       |                       | 3,670                | 3,679                  | 3,940    | 7,619   |
| Herisau . . . . .      |                       | 50,574               | 16,068                 | 30,377   | 46,445  |
| Herzogenbuchsee . .    |                       | 8,908                | 5,784                  | 6,021    | 11,805  |
| Hessigkofen . . . . .  |                       | 794                  | 1,346                  | 1,378    | 2,724   |
| Hinweil . . . . .      |                       | 1,001                | 1,983                  | 1,446    | 3,429   |
| Horgen . . . . .       |                       | 9,856                | 8,612                  | 10,475   | 19,087  |
| Huttwyl . . . . .      |                       | 2,805                | 2,224                  | 1,901    | 4,125   |
| Interlaken . . . . .   |                       | 57,931               | 21,292                 | 19,021   | 40,313  |
| Kalchhofen . . . . .   |                       | 4,064                | 3,764                  | 3,593    | 7,357   |
| Kerzers . . . . .      |                       | 3,937                | 4,949                  | 4,186    | 9,135   |
| Klosters . . . . .     |                       | 101                  | 1,416                  | 864      | 2,280   |
| Kloten . . . . .       |                       | 795                  | 4,322                  | 4,524    | 8,846   |
| Kreuzlingen . . . . .  |                       | 6,427                | 5,955                  | 4,152    | 10,107  |
| Küßnacht . . . . .     |                       | 1,970                | 2,172                  | 1,915    | 4,087   |
| Lachen . . . . .       |                       | 344                  | 1,312                  | 877      | 2,189   |
| Langenthal . . . . .   |                       | 23,585               | 12,714                 | 9,338    | 22,052  |
| Langnau . . . . .      |                       | 9,490                | 7,840                  | 7,588    | 15,428  |
| Laufen . . . . .       |                       | 1,332                | 3,024                  | 2,643    | 5,667   |
| Laufenburg . . . . .   | 9. VI. 95             | 413                  | 892                    | 452      | 1,344   |
| Laupen . . . . .       |                       | 13,324               | 6,776                  | 7,212    | 13,988  |
| Lausanne . . . . .     |                       | 770,871              | 74,287                 | 65,545   | 139,832 |
| Lauterbrunnen . . . .  |                       | 3,404                | 5,070                  | 3,849    | 8,919   |
| Lenzburg . . . . .     |                       | 16,579               | 7,285                  | 10,507   | 17,792  |
| Lichtensteig . . . . . |                       | 1,722                | 4,005                  | 3,165    | 7,170   |
| Liestal . . . . .      |                       | 9,005                | 8,843                  | 8,440    | 17,283  |
| Linththal . . . . .    | 19. VII. 95           | 434                  | 1,059                  | 1,033    | 2,092   |
| Lömmenswil . . . . .   | 23. XI. 95            | 268                  | 213                    | 170      | 383     |
| Locarno . . . . .      |                       | 4,973                | 1,921                  | 2,141    | 4,062   |

| Netze.                   | Eröffnungs-<br>datum. | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |        |
|--------------------------|-----------------------|----------------------|------------------------|----------|--------|
|                          |                       |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total. |
| Loele . . . . .          |                       | 67,042               | 16,652                 | 15,702   | 32,354 |
| Lugano . . . . .         |                       | 19,279               | 2,078                  | 2,644    | 4,722  |
| Luzern . . . . .         |                       | 459,439              | 53,995                 | 40,146   | 94,141 |
| Malleray . . . . .       |                       | 1,904                | 2,487                  | 1,839    | 4,326  |
| Männedorf . . . . .      |                       | 242                  | 2,626                  | 2,487    | 5,113  |
| Meggen . . . . .         |                       | 2,654                | 2,396                  | 2,308    | 4,704  |
| Meilen . . . . .         |                       | 5,846                | 5,278                  | 6,007    | 11,285 |
| Merligen . . . . .       | 30. V. 95             | 1,278                | 2,780                  | 1,830    | 4,610  |
| Meiringen . . . . .      | 27. VII. 95           | 573                  | 1,433                  | 873      | 2,306  |
| Monthey . . . . .        |                       | 1,690                | 1,773                  | 1,265    | 3,038  |
| Montreux . . . . .       |                       | 254,369              | 39,425                 | 25,658   | 65,083 |
| Morges . . . . .         |                       | 34,653               | 16,299                 | 16,118   | 32,417 |
| Moudon . . . . .         |                       | 3,900                | 4,929                  | 3,996    | 8,925  |
| Moutier . . . . .        |                       | 1,768                | 3,304                  | 3,043    | 6,347  |
| Mühlehorn . . . . .      |                       | 2,344                | 1,882                  | 1,907    | 3,789  |
| Müllheim . . . . .       |                       | 4,984                | 2,031                  | 1,676    | 3,707  |
| Münsingen . . . . .      |                       | 4,259                | 5,732                  | 5,760    | 11,492 |
| Muri . . . . .           | 18. IX. 95            | 195                  | 531                    | 331      | 862    |
| Murten . . . . .         |                       | 20,048               | 11,964                 | 10,075   | 22,039 |
| Näfels-Mollis . . . . .  |                       | 349                  | 2,243                  | 1,446    | 3,689  |
| Necker . . . . .         | 13. VIII. 95          | 1,124                | 950                    | 787      | 1,737  |
| Neßlau . . . . .         |                       | 2,676                | 2,167                  | 1,988    | 4,155  |
| Neuchâtel . . . . .      |                       | 240,899              | 48,242                 | 47,987   | 96,229 |
| Neuenstadt . . . . .     |                       | 2,201                | 4,187                  | 4,996    | 9,183  |
| Niederurnen . . . . .    |                       | 1,498                | 2,573                  | 2,570    | 5,143  |
| Noiraigue . . . . .      |                       | 1,039                | 2,879                  | 2,504    | 5,383  |
| Nyon . . . . .           |                       | 24,109               | 17,372                 | 13,909   | 31,281 |
| Oberriet . . . . .       | 18. XII. 95           | 72                   | 104                    | 50       | 154    |
| Oltén . . . . .          |                       | 8,543                | 9,893                  | 9,209    | 19,102 |
| Ormond (Sépey) . . . . . |                       | 929                  | 2,535                  | 2,186    | 4,721  |
| Payerne . . . . .        |                       | 9,192                | 7,355                  | 7,691    | 15,046 |
| Peterzell . . . . .      | 1. IX. 95             | 497                  | 771                    | 656      | 1,427  |
| Pfäffikon . . . . .      |                       | 117                  | 3,981                  | 4,748    | 8,729  |
| Pfuugen . . . . .        |                       | 7,928                | 4,280                  | 4,778    | 9,058  |
| Pruntrut . . . . .       |                       | 15,944               | 6,166                  | 2,829    | 8,995  |
| Ragaz . . . . .          |                       | 26,114               | 11,817                 | 11,461   | 23,278 |
| Rapperswyl . . . . .     |                       | 3,603                | 6,042                  | 4,808    | 10,850 |

| Netze.               | Eröffnungs-<br>datum. | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         |
|----------------------|-----------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|
|                      |                       |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |
| Reconvillier . . .   |                       | 265                  | 1,454                  | 1,910    | 3,364   |
| Rehetobel . . .      |                       | 4,597                | 2,569                  | 2,739    | 5,308   |
| Reinach . . .        |                       | 12,744               | 4,692                  | 4,470    | 9,162   |
| Rheineck . . .       |                       | 298                  | 3,684                  | 2,533    | 6,217   |
| Rheinfelden . . .    |                       | 4,249                | 5,333                  | 6,263    | 11,596  |
| Richtersweil . . .   |                       | 1,102                | 4,486                  | 4,666    | 9,152   |
| Riggisberg . . .     |                       | 2,554                | 5,416                  | 5,218    | 10,634  |
| Rolle . . .          |                       | 12,699               | 9,858                  | 6,926    | 16,784  |
| Romanshorn . . .     |                       | 6,979                | 6,325                  | 5,304    | 11,629  |
| Romont . . .         |                       | 5,160                | 4,520                  | 4,554    | 9,074   |
| Rorschach . . .      |                       | 23,924               | 19,428                 | 18,614   | 38,042  |
| Rüti . . .           |                       | 4,087                | 6,273                  | 4,829    | 11,102  |
| St. Aubin . . .      |                       | 3,982                | 3,611                  | 3,293    | 6,904   |
| Ste. Croix . . .     |                       | 9,443                | 2,068                  | 1,790    | 3,858   |
| St. Gallen . . .     |                       | 568,075              | 105,282                | 79,036   | 184,318 |
| St. Imier . . .      |                       | 25,354               | 10,937                 | 12,770   | 23,707  |
| St. Moritz . . .     |                       | 28,222               | 6,969                  | 4,888    | 11,857  |
| Schaffhausen . . .   |                       | 183,360              | 24,500                 | 23,974   | 48,474  |
| Schleitheim . . .    |                       | 8,566                | 2,256                  | 2,534    | 4,790   |
| Schuls . . .         |                       | 8,325                | 1,265                  | 1,072    | 2,337   |
| Schwarzenburg . . .  |                       | 8,384                | 5,128                  | 5,867    | 10,995  |
| Schwyz . . .         |                       | 7,090                | 6,786                  | 5,749    | 12,535  |
| Siebnen . . .        | 7. IX. 95             | 407                  | 538                    | 372      | 910     |
| Sissach . . .        |                       | 739                  | 1,782                  | 1,860    | 3,642   |
| Solothurn . . .      |                       | 122,438              | 26,553                 | 29,476   | 56,029  |
| Sonceboz . . .       |                       | 2,808                | 4,221                  | 3,241    | 7,462   |
| Spiez . . .          |                       | 7,876                | 4,967                  | 3,852    | 8,819   |
| Stäfa . . .          |                       | 1,061                | 4,048                  | 3,419    | 7,467   |
| Stans . . .          | 15. VI. 95            | 1,452                | 1,756                  | 1,129    | 2,885   |
| Steckborn . . .      | 29. III. 95           | 539                  | 1,466                  | 1,005    | 2,471   |
| Stein (Aargau) . . . | 2. VIII. 95           | 290                  | 886                    | 421      | 1,307   |
| Stein a./Rh. . . .   |                       | 2,417                | 2,983                  | 2,692    | 5,675   |
| Sumiswald . . .      |                       | 2,375                | 2,117                  | 2,514    | 4,631   |
| Sursee . . .         |                       | 858                  | 3,491                  | 2,770    | 6,261   |
| Tavannes . . .       |                       | 185                  | 1,339                  | 1,126    | 2,465   |
| Thalweil . . .       |                       | 4,117                | 9,978                  | 9,252    | 19,230  |
| Thun . . .           |                       | 54,337               | 28,260                 | 22,555   | 50,815  |

| Netze.                 | Eröffnungs-<br>datum. | Lokal-<br>gespräche. | Interurbane Gespräche. |          |         |
|------------------------|-----------------------|----------------------|------------------------|----------|---------|
|                        |                       |                      | Ausgang.               | Eingang. | Total.  |
| Tramelan . . . . .     |                       | 1,197                | 2,525                  | 1,949    | 4,474   |
| Travers . . . . .      |                       | 2,038                | 989                    | 801      | 1,790   |
| Turbenthal . . . . .   |                       | 2,067                | 2,939                  | 3,397    | 6,336   |
| Unterhallau . . . . .  |                       | 8,753                | 3,709                  | 2,823    | 6,532   |
| Unterwasser . . . . .  |                       | 1,700                | 1,251                  | 1,157    | 2,408   |
| Urnäsch . . . . .      | 1. V. 95              | 2,243                | 1,455                  | 1,403    | 2,858   |
| Uster . . . . .        |                       | 5,064                | 7,866                  | 8,929    | 16,795  |
| Uznach . . . . .       |                       | 2,047                | 1,961                  | 2,095    | 4,056   |
| Uzwyl . . . . .        |                       | 4,319                | 5,474                  | 4,446    | 9,920   |
| Vättis . . . . .       | 26. VII. 95           | 7                    | 488                    | 432      | 920     |
| Vallorbes . . . . .    | 18. XII. 95           | —                    | 98                     | 40       | 138     |
| Verrières . . . . .    |                       | 211                  | 1,777                  | 1,610    | 3,387   |
| Vevey . . . . .        |                       | 171,562              | 34,768                 | 35,133   | 69,901  |
| Vitznau . . . . .      |                       | 4,069                | 6,154                  | 4,592    | 10,746  |
| Wädensweil . . . . .   |                       | 2,681                | 10,171                 | 7,731    | 17,902  |
| Wald . . . . .         |                       | 1,753                | 5,654                  | 5,402    | 11,056  |
| Waldkirch . . . . .    | 11. VII. 95           | 913                  | 1,020                  | 870      | 1,890   |
| Wallenstadt . . . . .  |                       | 18,620               | 4,574                  | 3,641    | 8,215   |
| Walzenhausen . . . . . | 10. VIII. 95          | 798                  | 1,025                  | 911      | 1,936   |
| Wangen . . . . .       |                       | 3,510                | 3,477                  | 2,935    | 6,412   |
| Weesen . . . . .       |                       | 718                  | 2,314                  | 1,044    | 3,358   |
| Weinfelden . . . . .   |                       | 4,700                | 4,301                  | 4,426    | 8,727   |
| Wetzikon . . . . .     |                       | 2,507                | 5,850                  | 4,679    | 10,529  |
| Wichtrach . . . . .    |                       | 5,050                | 6,516                  | 6,546    | 13,062  |
| Willisau . . . . .     | 24. X. 95             | 978                  | 918                    | 431      | 1,349   |
| Wimmis . . . . .       |                       | 543                  | 1,609                  | 1,427    | 3,036   |
| Winterthur . . . . .   |                       | 116,533              | 49,723                 | 44,190   | 93,913  |
| Wohlen . . . . .       |                       | 12,552               | 8,650                  | 5,278    | 13,928  |
| Wyl . . . . .          |                       | 26,900               | 12,981                 | 12,005   | 24,986  |
| Yverdon . . . . .      |                       | 25,427               | 11,919                 | 9,754    | 21,673  |
| Yvonand . . . . .      |                       | 879                  | 1,669                  | 1,291    | 2,960   |
| Zofingen . . . . .     |                       | 31,220               | 15,775                 | 14,462   | 30,237  |
| Zug . . . . .          |                       | 51,426               | 14,113                 | 13,877   | 27,990  |
| Zürich . . . . .       |                       | 2,411,925            | 289,413                | 245,029  | 534,442 |
| Zurzach . . . . .      | 27. XI. 95            | 329                  | 188                    | 131      | 319     |
| Zuzwyl . . . . .       |                       | 383                  | 1,364                  | 1,603    | 2,967   |

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 31. März 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**A. Lachenal.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



## **Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1895**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1896             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 2                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 14               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 01.04.1896       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 589-718          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 017 386       |

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.