

# Schweizerisches Bundesblatt.

62. Jahrgang. II.

№ 14

6. April 1910.

---

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 6 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 1909.

### Post- und Eisenbahndepartement.

#### I. Eisenbahnwesen.

##### A. Allgemeines.

##### 1. Organisation und Personal.

Anlässlich der allgemeinen Erneuerungswahlen trat der langjährige, verdiente Inspektor der Bausektion der technischen Abteilung, Herr Huguenin, aus Gesundheitsrücksichten von seiner Stelle zurück. Um ihn gleichwohl einigermassen dem Eisenbahndepartement zu erhalten, wurde seine Weiterbeschäftigung vertraglich geregelt (s. Botschaft betreffend Nachtragskredit pro 1909, II. Serie, Bundesbl. 1909, III, 682). Die erledigte Stelle des Inspektors der Bausektion der technischen Abteilung wurde durch Beförderung des Herrn A. Äschlimann, Kontrollingenieur I. Klasse, wieder besetzt. Ferner mussten vier Kontrollingenieure, die in andere Stellen hinübertraten, ersetzt werden.

In der administrativen Abteilung ist der Kanzleigehülfe zum provisorischen Kanzlisten II. Klasse befördert worden, und in der

Departementskanzlei wurden infolge Wahl eines Kanzlisten an eine andere Stelle und Beförderung des Kanzleigeheulfen zwei Kanzlisten II. Klasse ernannt. Diese letzteren Wahlen haben wegen der in Aussicht genommenen Reorganisation des Eisenbahndepartements nur provisorischen Charakter.

Infolge Zunahme der Kanzleiarbeiten mussten ferner zwei Aushülfskanzlisten (vergl. Botschaft betreffend Nachtragskredite pro 1909, II. Serie, Bundesbl. 1909, III, 682) das ganze Jahr behalten werden.

Das Register des Departements zählt im ganzen 36,928 Ein- und Ausgänge auf.

Der Vorsteher des Departements hat im Berichtsjahre drei Lokalbesichtigungen in streitigen Angelegenheiten vorgenommen, nämlich in Chiasso, Martigny und Pruntrut-Damvant Lugnez.

## 2. Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Mit Botschaft vom 25. Oktober 1909 (Bundesbl. V, 1) haben wir Ihnen den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen vorgelegt.

Der Entwurf ist vom Ständerate in der Dezembersession mit wenigen Änderungen angenommen worden. Die wesentlichste Änderung besteht darin, dass im Artikel 1 in der VI. und VII. Besoldungsklasse die Fr. 3000, beziehungsweise Fr. 2400 betragenden Besoldungsmaxima auf Fr. 3100, beziehungsweise 2500 Franken erhöht wurden. Durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1909 (Bundesbl. I, 11) haben Sie für die schweizerischen Bundesbahnen einen Spezialkredit von Fr. 5,058,000 bewilligt behufs Ausrichtung von ausserordentlichen Zulagen für das Jahr 1909 an ihre Beamten, Angestellten und Arbeiter.

Unterm 19. November 1909 haben wir Ihnen den Entwurf eines Bundesbeschlusses betreffend die Ermittlung des Reinertrages der Privatbahnen vorgelegt und unterm 3. Dezember 1909 einen solchen über die Änderung des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901. Das Nähere hierüber ist unter „D. Administrative Kontrolle“ enthalten.

In Erledigung Ihres Beschlusses vom 26. Juni 1909 betreffend das Postulat Winiger haben wir unterm 8. September 1909 den Umzugstermin für die Einnahmenkontrolle der ehemaligen Gotthardbahn in Luzern für einige Beamte auf den 1. Februar 1910 und für alle übrigen Beamten auf den 15. März 1910 festgesetzt.

Die Reorganisation der Bundesbahnen und diejenige des Eisenbahndepartements (Postulat Nr. 618) konnte im Berichtsjahre nicht mehr durchgeführt werden.

### 3. Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.

Im Geschäftsbericht pro 1908 haben wir Ihnen bezüglich des Gotthardbahn-Rückkaufsprozesses von den Rechtsbegehren der Klägerin und denjenigen des Bundes Kenntnis gegeben und ferner mitgeteilt, dass auch die am 11. und 12. Dezember 1908 in Bern abgehaltenen Verhandlungen zwischen einer Delegation des Bundesrates und einer solchen der Gotthardbahngesellschaft zu keiner Einigung führten.

Die Direktion der Gotthardbahn reichte nun unterm 17. Februar 1909 ihre Replik beim Bundesgericht in Lausanne ein. Dabei stellte sie folgende Anträge:

1. Es sei das Rechtsbegehren der Klage im vollen Umfange gutzusprechen;

2. die unter lit. B (S. 203) der Antwort geltend gemachten Abzugsbegehren des Beklagten seien abzuweisen;

3. falls der Beklagte die Hilfskasse der Klägerin nicht übernimmt, sei auf das bezügliche Begehren (lit. C, S. 203) der Antwort nicht einzutreten; falls er sie übernimmt, so sei ausschliesslich vom Bundesgericht zu ermitteln, und zwar auf den 30. April 1909, ob und inwieweit ein Fehlbetrag der Hilfskasse bestehe;

4. in bezug auf die Materialvorräte seien die vom Rechtsbegehren der Klägerin abweichenden Anträge des Beklagten (lit. D und E, S. 203 und 204) abzuweisen;

5. das vom Beklagten unter lit. F (S. 204) geltend gemachte Nachforderungsrecht sei ihm nur für solche Minderwerte vorzubehalten, die er zur Zeit der Einreichung der Rechtsantwort (16. Oktober 1908) nicht kannte und nicht kennen konnte;

6. auf die Anträge des Beklagten betreffend die Berechnung der Rückkaufssumme für die Gotthardbahn auf Grund ihres Anlagekapitals (lit. G, S. 204) sei in keinem Falle einzutreten;

7. die Zins- und Kostenfrage sei im Sinne der Anträge der Klägerin zu entscheiden, unter Abweisung gegenteiliger Begehren des Beklagten.

Am 15. April 1909 fanden in Bern zwischen einer Delegation des Bundesrates und der Gotthardbahngesellschaft über den freihändigen Rückkauf der Gotthardbahn weitere Unterhandlungen

statt. Hierbei und teilweise noch im Korrespondenzwege erfolgte eine Verständigung auf folgende drei Punkte:

1. Der 25fache Wert des konzessionsmässigen Reinertrages der Gotthardbahn für die massgebende Rechnungsperiode wurde festgesetzt auf Fr. 212,500,000 (zweihundertzwölf Millionen fünfhunderttausend Franken).

2. Der Wert der von der Gotthardbahn an den Bund unentgeltlich abzutretenden Materialvorräte wurde festgesetzt auf Fr. 1,500,000 (eine Million fünfhunderttausend Franken).

3. Die entbehrlichen Liegenschaften der Gotthardbahn wurden vom Bunde nach dem Buchbestande und zum Buchwerte vom 30. April 1909 übernommen und bar bezahlt. Dabei ist verstanden, dass auch die gemäss Titel „D. Vorbehalte“ der Klage (S. 98—101) und Ziffer VII, S. 193—195, der Klagebeantwortung bestandene Differenz verglichen und erledigt sein soll.

Ferner gelang es, über einen ausserhalb des Prozesses liegenden Punkt, nämlich bezüglich der Übernahme der Obligationenanleihen, unterm 30. April 1909 eine Verständigung zu erzielen. Danach übernahm der Bund dieses Anleihen im damaligen Betrage von Fr. 117,090,000 als nunmehriger Schuldner gegen eine Leistung von Fr. 6,000,000 an die Klägerin. Dieses Agio musste bezahlt werden für den Vorteil, der dem Bund daraus erwächst, dass es sich um ein  $3\frac{1}{2}$  %/o, in jährlichen Raten bis 1973 rückzahlbares Anleihen handelt, welches seitens der Gläubiger unkündbar, dagegen seitens des Schuldners jederzeit auf 3 Monate kündbar ist.

Die Eidgenossenschaft machte in ihrer Duplik vom 31. Juli 1909 folgende Rechtsbegehren geltend:

I. Es sei festzustellen, dass von dem auf dem Wege des Vergleichs auf Fr. 212,500,000 festgesetzten kapitalisierten konzessionsmässigen Reinertrage in Abzug zu bringen sind:

1. der den Vorschriften des Rechnungsgesetzes entsprechende Sollbestand des Erneuerungsfonds per Ende April 1909, sofern ein diesem Sollbestande entsprechender Fonds dem Bunde nicht in natura übergeben wird;

2. als Minderwert der im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Anlagen ein Betrag von Fr. 3,444,000;

3. der Betrag der Baukosten, deren Aufwendung erforderlich ist, um die Gotthardbahn im Hinblick auf die im Zeitpunkte ihres Überganges an den Bund bestandenen Verkehrs- und Betriebsbedürfnisse, sowie im Hinblick auf ihre Eigenschaft als grosse, internationale Durchgangslinie, vom betriebstechnischen Gesichtspunkte

punkte aus in einen vollkommen befriedigenden Zustand zu stellen, in dem vom Gerichte auf Grund der Expertengutachten festzustellenden Umfang.

II. Für den Fall, dass bezüglich des Erwerbes des Schilt- und Haggisbergwaldes und bezüglich Unterstellung diverser Waldungen unter das Reistreglement usw. eine Verständigung zwischen den Parteien nicht zustande kommen sollte, seien der Beklagten für alle Leistungen, die ihr als nunmehriger Besitzerin der Gotthardbahn obliegen sollten, ihre Rechte gegenüber der Klägerin zu wahren.

III. Die Anträge im Rechtsbegehren der Antwort sub lit. C, F—H und K werden festgehalten.

IV. Die Forderungen und Begehren der Klage, die über vorstehende Rechtsbegehren hinaus gehen, seien als unbegründet abzuweisen.

Unterm 10. April 1909 stellte die Eidgenossenschaft beim Bundesgerichte das Gesuch, es möchte schon jetzt nach Art. 168 B. C. P. eine Expertenkommission bestellt werden, um in technischer Hinsicht festzustellen, ob und wie weit sich die von der Eidgenossenschaft zurückzukaufenden Anlagen und Einrichtungen am 1. Mai 1909 in vollkommen befriedigendem Zustand befinden.

Die Gotthardbahn bestritt die Zulässigkeit dieses Gesuches grundsätzlich und verlangte eventuell, dass die Experten beauftragt werden, noch andere Fragen zu beantworten.

Der Instruktionsrichter verfügte hierauf unterm 11. Juni 1909, dass dem Begehren der Eidgenossenschaft entsprochen und eine dreigliedrige Expertenkommission zur Beantwortung der von beiden Parteien formulierten Expertenfragen bestellt werden solle.

Auf den Antrag beider Parteien wurden vom Bundesgericht folgende Herren als Experten ernannt:

Karl Ritter Pascher von Osserburg, K. K. Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen in Wien;

Dr. F. Hennings, Professor am eidgenössischen Polytechnikum in Zürich, und

Oberregierungsrat Franken in Wiesbaden.

Diese Herren besichtigten Ende August 1909 unter Anwesenheit von Delegierten beider Parteien während mehrerer Tage die sämtlichen Anlagen der Gotthardbahn, und es erstatteten sodann am 22. November 1909 die Herren Prof. Hennings und Karl Ritter Pascher anlässlich einer vom Eisenbahndepartement einberufenen

Konferenz den Parteien einen vorläufigen mündlichen Bericht über die von ihnen beim Augenschein gemachten Wahrnehmungen. Daraufhin wurden die Experten ersucht, nunmehr ihr schriftliches Gutachten auszuarbeiten.

Im Gotthardbahn-Rückkaufsprozess ist ferner zu erwähnen, dass der Gotthardbahngesellschaft auf ein von ihr gestelltes Gesuch unterm 15. Juli 1909 vom Instruktionsrichter gestattet wurde, auf die Kapitel der Duplik „Abzüge von der Rückkaufssumme wegen Fehlens des vollständig befriedigenden Zustandes“ und „die Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn“ eine Triplik einzureichen, und dass das Bundesgericht durch Zwischenentscheid vom 12. Juli 1909 verfügte, dass dem gemeinsam gestellten Begehren der Parteien, die Abzugsforderungen des Bundes für Minderwerte auf den vorhandenen Anlagen und Einrichtungen, mit Ausschluss einer Forderung von Fr. 750,000, zum Gegenstande eines dem Endurteile vorangehenden richterlichen Entscheides zu machen, entsprochen werde.

Mit Triplik vom 2. Dezember 1909 stellte die Gotthardbahngesellschaft in Liquidation sodann folgende Anträge:

1. Der Beklagte habe an die Klägerin Fr. 219,038,941 (nämlich kapitalisierter Reinertrag laut Vergleich = Fr. 212,500,000 plus weitere Forderungen für das zweite Geleise Immensee-Brunnen, für bauliche Anlagen und Anschaffungen seit der Rückkaufsankündigung bis zum 31. Dezember 1907 und für Projektierung des zweiten Geleises Giubiasco-Chiasso und der Ausweiche zwischen Luzern und Meggen bis 31. Dezember 1907 im Betrage von Fr. 6,538,941) nebst Zins zu 5 % seit dem 1. Mai 1909 zu bezahlen, abzüglich:

- a. Fr. 117,090,000 für die vom Beklagten übernommene Obligationenschuld;
- b. „ 45,000 für Dämme und Mauern, sowie für Lawinerverbauung bei km 87,900.

2. Es sei der Klägerin das Nachforderungsrecht im Sinne des Rechtsbegehrens 3 der Klage für eine Summe von Fr. 1,938,031. 81 (nämlich für die vom 1. Januar 1908 bis 30. April 1909 erfolgten, beziehungsweise erfolgenden, auf Baukonto zu verrechnenden Verwendungen und für die auf den gleichen Zeitraum entfallenden Kosten für Projektierung eines zweiten Geleises Giubiasco-Chiasso und einer Ausweiche zwischen Luzern und Meggen) zu wahren.

3. Im übrigen seien sämtliche Begehren und Vorbehalte des Beklagten abzuweisen.

4. Der Beklagte trage sämtliche Kosten.

Unterm 17. November 1909 wurde zwischen dem Eisenbahndepartement und Vertretern der Liquidationskommission der Gotthardbahngesellschaft in Liquidation für den Fall, dass über den freihändigen Rückkauf der Gotthardbahn eine gänzliche Verständigung zustande kommt, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Bundesrat und die Liquidationskommission eine Vereinbarung getroffen, wonach der Bund um einen bestimmten, von der zu vereinbarenden Rückkaufssumme in Abzug zu bringenden Betrag zu seinen Lasten die Austragung aller Entschädigungsforderungen für Unterdrückung der im Gebiete der Gotthardbahn gelegenen Reistzüge, für Beschränkung der Nutzung der unter Reistreglement stehenden Waldungen und sonstigen Liegenschaften, sowie allfällig andere, aus dem Besitze dieser Liegenschaften sich ergebende Verpflichtungen der Bahn übernimmt.

Dieses Übereinkommen ist von der Liquidationskommission am 2. Dezember 1909 und vom Bundesrate am 11. Februar 1910 genehmigt worden.

Bei den konferenziellen Verhandlungen betreffend den Rückkauf der Gotthardbahn vom 15. April 1909 gelang es der bundesrätlichen Delegation, ein Einverständnis mit den anwesenden Vertretern der Gotthardbahngesellschaft darüber zu erzielen, dass der Übergang der Gotthardbahn mit allen Zubehörden auf den 1. Mai 1909 ohne Schwierigkeiten sich vollziehe.

Wir haben daher die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen eingeladen, die Gotthardbahn am 1. Mai 1909 zu übernehmen und sich mit der Direktion der Gotthardbahn über die Modalitäten dieses Überganges in allen Richtungen zu verständigen. Die Generaldirektion hat hierauf unterm 28. April 1909 mit der Direktion der Gotthardbahn eine Vereinbarung über die Durchführung der Übernahme des Betriebes abgeschlossen. Die Übernahme erfolgte ohne irgend welche Störung. Die Gotthardbahngesellschaft trat mit dem 1. Mai 1909 in Liquidation. An Stelle der bisherigen Verwaltung ist eine Liquidationskommission von 7 Mitgliedern und 3 Ersatzmännern als ausführendes Organ der Gesellschaft bestellt worden. Zwei Mitglieder der Liquidationskommission sind als Geschäftsführer bezeichnet, nämlich die Herren H. Dietler, bisher Direktionspräsident in Luzern; A. Schrafl, bisher Direktionsvizepräsident in Luzern.

Die Gotthardbahn ist als Kreis V in das Netz der schweizerischen Bundesbahnen einverleibt worden und erhielt gemäss Artikel 79 b der unterm 4. Dezember 1908 ergänzten Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetze (E. A. S. XXIV, 409) für ein-

mal nur einen Kreisdirektor. Nachdem Sie anlässlich der Behandlung des Betriebsbudgets der schweizerischen Bundesbahnen pro 1910 einen Kredit für zwei weitere Direktoren für den Kreis V bewilligt haben, wurde der Bundesratsbeschluss vom 4. Dezember 1908 von uns unterm 8. Februar d. J. im Artikel 79 b, Abs. 1, dahin abgeändert, dass die Kreisdirektion V ebenfalls drei Kreisdirektoren erhält. Diesen Anlass benutzten wir dazu, um auch Art. 79 d in dem Sinne abzuändern, dass das Ende der ersten Amtsdauer des Kreiseisenbahnrates V auf Ende Dezember 1911, statt auf Ende März 1912, angesetzt wird, weil auch die Amtsdauer der Kreiseisenbahnräte der Kreise I—IV im ersten Zeitpunkt abläuft (A. S. XXVI, 98).

Im Berichtsjahre sind 3 vom Bundesrat gewählte Mitglieder des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen, nämlich: Herr E. Russenberger, gewesener Direktor der N. O. B. in Zürich; Herr Dr. A. Baumann, gewesener Direktionspräsident der V. S. B. in St. Gallen, und Herr H. Wittwer, gewesener Direktor der Neuenburger Jurabahn in Neuenburg, gestorben.

Wir trafen folgende Ersatzwahlen:

Herrn Leopold Dubois, Delegierten des Verwaltungsrates des schweizerischen Bankvereins in Basel, ehemaliges Mitglied der Generaldirektion der S. B. B.;

Herrn Th. Diethelm-Grob, Vizepäsident des kaufmännischen Direktoriums in St. Gallen;

Herrn P. Manuel, Ingenieur und Direktor der Ingenieurschule in Lausanne.

Die Wahl des letztern konnte nicht mehr im Berichtsjahre vorgenommen werden, sie fand im Januar 1910 statt.

An Stelle des im Berichtsjahre verstorbenen Herrn Nationalrat Knobel in Lachen haben wir als Mitglied des Kreiseisenbahnrates III Herrn H. Wyss, Oberstdivisionär in Einsiedeln, gewählt.

Ferner wurde der im Berichtsjahre verstorbene Herr Emil Frey, Mitglied der Kreisdirektion II, durch Herrn Paul Baldinger, von Zurzach (Aargau), Oberbetriebschef der S. B. B. in Bern, ersetzt. Herrn Baldinger wurde das Betriebsdepartement übertragen.

#### 4. Internationale Verhältnisse.

Das Jahr 1909 brachte uns in der Entwicklung unserer eisenbahnpolitischen Beziehungen zu Frankreich einen grossen Fortschritt. Die von der schweizerischen und der französischen Regierung mit der Anbahnung einer Übereinkunft zwischen den beiden Staaten betreffend die Zufahrtslinien zum Simplon betrauten Delegierten stellten am 10. Juni 1909 in Bern einen Vertragsentwurf fest, den die beidseitigen Regierungen unverändert guthiessen und am 18. Juni 1909 in einen definitiven Vertrag umwandelten. Die französische Regierung und hernach der Bundesrat legten den Parlamenten unverzüglich ihre Botschaften zu dem Verträge vor, der von den parlamentarischen Kommissionen einer eingehenden Besprechung gewürdigt wurde. Derselbe wurde im Dezember 1909 von den Parlamenten beider Staaten genehmigt und trat am 31. gleichen Monats in Kraft.

Durch den Abschluss dieses Vertrages wird die sofortige Erstellung der Abkürzung Frasne-Vallorbe gesichert und die Frage der Faucille in einer Weise geregelt, welche den Bau dieser Linie in absehbarer Zeit gestattet. Die Aufnahme der auf die Faucille bezüglichen Artikel geschah im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons Genf. Diese Artikel, deren Durchführung von der Schweiz grosse Opfer erheischen wird, erbringen den unzweideutigen Nachweis, dass es im nationalen Willen liegt, Genf den grossen Aufschwung zu ermöglichen, zu dem es durch seine geographische Lage und den Unternehmungsgeist seiner Bevölkerung berufen erscheint. Wenn auch der Widerstand Frankreichs gegen die Festsetzung einer Frist zur Durchführung der Faucille nicht hat überwunden werden können, so hoffen wir doch zuversichtlich, dass es den Bemühungen der beteiligten Landesgegenden in absehbarer Zeit gelingen wird, die allerdings sehr kostspielige Faucille-Linie zu stande zu bringen.

Da der Erstellung der Faucille der Rückkauf der Linie Genf-La Plaine und des Bahnhofes Cornavin voranzugehen hat und uns daran lag, diese Angelegenheit im guten Einvernehmen mit Frankreich und der Gesellschaft P. L. M. zu erledigen, haben wir im Verträge auch die Verhältnisse geregelt, wie sie sich nach dem Rückkaufe gestalten werden.

Der Staatsvertrag mit Frankreich enthält endlich die Bestimmung, dass Frankreich der französischen Ostbahn gestatte, sich an dem Bau der für die Linie Münster-Grenchen-Lengnau nötigen Baukapital zu beteiligen, sobald die zwischen der Verwaltung der S. B. B. und den neuen Konzessionären der Linie Münster-Lengnau über die Verkehrsteilung erzielte Verständigung angenommen sein

wird. Durch diese Bestimmung und die kurze Zeit vor dem Abschluss der Staatsvertrages unter unserer Mitwirkung vereinbarte Verkehrsteilung zwischen den S. B. B. und der Linie Münster-Lengnau ist das Zustandekommen dieser letzten Bahnstrecke gesichert worden.

Wir hatten am 16. Dezember 1908 zwei Staatsverträge abgeschlossen zum Zwecke der Feststellung der Bau- und Betriebsbedingungen:

1. einer Bahn zwischen Martigny (Wallis) und Chamonix (Hochsavoyen);
2. einer Bahn zwischen Nyon (Waadt) und Divonne-les-Bains (Ain).

Diese Verträge wurden von der Schweiz am 28. Juni und von Frankreich am 19. August 1909 ratifiziert. Der Austausch der Ratifikationen fand am 12. November 1909 statt und die Verträge sind am gleichen Tage in Kraft erwachsen.

Es mag angezeigt sein, hier festzustellen, dass die normalspurigen Anschlüsse des schweizerischen an das französische Eisenbahnnetz nun alle durch Staatsverträge geregelt sind, mit Ausnahme derjenigen zwischen der P. L. M. und den Bundesbahnen in Les Verrières, Vallorbe-Jougne und Delle.

Neue Staatsverträge zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien betreffend die Gotthardbahn, vom 13. Oktober 1909.

Wir unterlassen es, hier diese Angelegenheit, die in der Botschaft des Bundesrates vom 9. November 1909 ausführlich behandelt worden ist, einlässlich zu erörtern. Dagegen erachten wir es für angezeigt, auf folgende Tatsachen zurückzukommen. Die Gotthardbahngesellschaft ist für den Bau der Linien von Luzern nach Chiasso, von Giubiasco nach Pino-Grenze, von Cadenazzo nach Locarno und von Arth Goldau nach Zug von Italien mit 58 Millionen Franken und von Deutschland mit 30 Millionen Franken subventioniert worden. Laut Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897 unterliegt dieses Netz ebenfalls der Verstaatlichung, wovon den Subventionsstaaten ausdrücklich Kenntnis gegeben worden ist, ohne dass sie sich dann veranlasst gesehen hätten, dagegen irgendwie Verwahrung einzulegen. Um die Aufhebung der in den ursprünglichen Verträgen vorgesehenen Bestimmung zu erlangen, wonach die Subventionsstaaten an der Dividende teilhaben sollten, sobald dieselbe mehr als 7 % betragen würde, was eine spezielle Rechnungsstellung für das Gotthardbahnnetz bedingt hätte, bot die Schweiz den Subventionsstaaten eine Reduktion der auf der Gott-

hardbahn geltenden Bergzuschläge an. Unsere Bemühungen, auf dieses Angebot eine Antwort zu erhalten, blieben erfolglos und trotz der im Jahre 1904 der Gotthardbahn notifizierten Ankündigung des Rückkaufes, von der Deutschland und Italien Kenntnis gegeben wurde, liessen sich diese beiden Staaten doch erst am 11. Februar 1909, also erst am Vorabend des gesetzlichen Überganges der Gotthardbahn an den Bund (1. Mai 1909) vernehmen, indem sie, in zwei gleichlautenden Noten an den Bundesrat dem Bunde das Recht bestritten, das Netz der Gotthardbahn ohne ihre Zustimmung zu verstaatlichen, sich aber immerhin bereit erklärten, behufs Vereinbarung eines neuen Vertrages mit dem Bundesrat in Unterhandlungen zu treten. Dieser Eröffnung gegenüber beharrten wir mit Bestimmtheit auf dem Rechte der Schweiz, den Rückkauf der Gotthardbahn autonom durchzuführen, erklärten uns aber mit der Veranstaltung einer Konferenz einverstanden.

Am 24. März 1909 wurde die Konferenz der drei Staaten in Bern eröffnet und konnte erst am 20. April geschlossen werden. Die gemeinsamen Begehren Deutschlands und Italiens wurden uns erst am Eröffnungstage der Konferenz bekannt gegeben. Dieselben lauten:

1. La Suisse s'engage à ce que l'exploitation du chemin de fer du St-Gothard réponde dans toutes ses parties à ce qu'on est en droit d'exiger d'une grande ligne internationale.

2. La Suisse s'engage, les cas de force majeure réservés, à assurer l'exploitation du chemin de fer du St-Gothard contre toute interruption. Toutefois la Suisse a le droit de prendre les mesures nécessaires pour le maintien de la neutralité et pour la défense du pays.

3. Les Hautes Parties contractantes feront leurs efforts pour faciliter le plus possible, en vue de l'intérêt commun, le trafic entre l'Allemagne et l'Italie et à cet effet elles chercheront à provoquer sur le chemin de fer du St-Gothard le transport des personnes, des marchandises et des objets postaux le plus régulier, le plus commode, le plus rapide et le meilleur marché possible.

4. La Suisse s'engage à prendre les mesures nécessaires pour que les trains des chemins de fer fédéraux soient organisés de telle manière que, autant que possible, ils coïncident sans interruption avec les chemins de fer de l'Allemagne et de l'Italie.

5. La Suisse maintiendra avec les chemins de fer de l'Allemagne et de l'Italie un service direct (cumulatif) pour le transit sur la ligne du St-Gothard.

6. La Suisse s'engage à faire jouir pour le transport des personnes et des marchandises d'Allemagne et d'Italie pour et à travers ces deux pays, les chemins de fer de l'Allemagne et de l'Italie au moins des mêmes avantages et des mêmes facilités qu'elle aura accordés soit à d'autres chemins de fer dans ou en dehors de la Suisse, soit à des parties et à des stations quelconques de ces chemins de fer, soit enfin aux stations-frontières suisses.

7. La Suisse accorde une réduction du 65 % des surtaxes actuelles pour les tronçons Erstfeld-Chiasso et Erstfeld-Pino.

8. La Suisse s'engage à maintenir à l'avenir les taxes de transit suisses qui existent actuellement pour le trafic allemand et pour le trafic italien passant la ligne du St-Gothard. La Suisse prend le même engagement pour ce qui concerne les tarifs du service cumulatif italo-suisse.

9. Le trafic sur le chemin de fer du St-Gothard jouira toujours des mêmes tarifs et des mêmes avantages qui sont ou seront accordés à tout autre chemin de fer qui existe déjà ou qui sera construit par les Alpes.

10. La Suisse s'engage à concéder les taxes de transit des chemins de fer fédéraux sans modification quelconque de sorte que ces taxes seront accordées pour toutes les stations d'entrée suisses, qu'elles se trouvent ou non sur la voie la plus courte.

11. Dans le cas où des commandes de matériel devraient être faites pour la ligne du St-Gothard, surtout en cas de son électrification, la Suisse s'engage à faciliter p. ex. par voie d'adjudication, à l'industrie allemande et italienne, la participation à la fourniture de ce matériel.

Vœu. Les Gouvernements d'Allemagne et d'Italie émettent le vœu que les agents et les ouvriers de nationalité allemande et italienne au service de la compagnie du chemin de fer du St-Gothard soient maintenus en service par le Gouvernement Fédéral Suisse après le rachat sans qu'il leur impose l'obligation d'adopter la nationalité suisse.

Il est entendu que ce vœu sera inséré dans un protocole final du traité à conclure.

Nach langwierigen Verhandlungen hat sich die Konferenz auf einen neuen Vertrag geeinigt, der im wesentlichen folgende Bestimmungen enthält:

Art. 1 bestimmt, dass die bestehenden sogenannten Gotthardverträge von 1869/71, 1878 und 1879 samt und sonders aufgehoben sind und durch den neuen Vertrag ersetzt werden.

Sodann setzt er in den weitem Artikeln, 2—14 im wesentlichen folgendes fest:

Eine erste Gruppe von Artikeln (2—5) wiederholt eine Anzahl von Vorschriften des 1869<sup>er</sup> Vertrages: Die internationale Bestimmung der Gotthardbahn, den ununterbrochenen Betrieb, und den Anschluss an die Hauptpersonenzüge der beiden Nachbarländer, und verpflichtete die drei Staaten neuerdings, ihr Möglichstes zu tun, um, im gemeinsamen Interesse auf der Gotthardbahn einen möglichst regelmässigen, bequemen, schnellen und wohlfeilen Waren-, Personen- und Postverkehr zu sichern.

Eine zweite Gruppe von Artikeln (6—12) behandelt Tariffragen. Für den Gotthardtransitverkehr aus Italien über Chiasso und Pino nach den Stationen nördlich von Luzern, Zug und Immensee und umgekehrt, gilt der Grundsatz der kürzesten Route. Für den internen Gotthardverkehr behält die Schweiz völlige Tariffreiheit, ebenso für den Verkehr Italien resp. Deutschland-Stationen der Gotthardbahn.

Die Schweiz wird wie bisher direkte Tarife für den Transitverkehr aufstellen. Dieser ist der gleichen Tarifsätze und Vergünstigungen teilhaftig, welche von den S. B. B. jetzt und in Zukunft jeder ändern schweizerischen Alpenbahn für den Transitverkehr gewährt werden. Vorbehalten ist der Fall, wo die S. B. B. genötigt sind, infolge ausländischer Konkurrenz die Transittarife einer ändern Alpenbahn ausnahmsweise herunterzusetzen; der Transitverkehr über die Gotthardbahn darf jedoch dadurch nicht geschädigt werden.

Während der neue Vertrag für den Reisenden- und Gepäckverkehr in Transit lediglich die Beibehaltung des Status quo auch hinsichtlich der Bergzuschläge vorsieht, enthält er für den Warentransport in Transit folgende wichtige neue Bestimmung:

Die Bergzuschläge werden per 1. Mai 1910 um 35 %, per 1. Mai 1920 um 50 % reduziert. Bisher betragen sie für Erstfeld-Chiasso 64, für Erstfeld-Pino 50 km, und sie werden also betragen: vom 1. Mai 1910 an: statt 64 und 50 km: 42 und 33 km; vom 1. Mai 1920 an: statt 64 und 50 km: 32 und 25 km.

Eine besondere Klausel verleiht jedoch der Schweiz die Befugnis, in gewissen Fällen, wie bei Kohlenausfuhrverbot seitens eines Produktionslandes oder ausserordentlicher Kohlenverteuerung, die Bergzuschläge wieder zu erhöhen.

Drittens ist im Art. 13 für Streitfälle ein Schiedsgericht vorgesehen, und endlich wird im Art. 14 festgesetzt, dass der Vertrag am 1. Mai 1910 in Kraft trete, jedoch rückwirkende

Kraft auf den 1. Mai 1909 ausüben solle, letzteres, damit die S. B. B. gleich vom Übergang der G. B. an der Führung einer besondern Rechnung für den Kreis V enthoben sind.

Diesem Vertrag ist ein Schlussprotokoll beigegeben, aus dem wir folgende Bestimmungen hervorheben:

Falls die Gotthardbahn elektrifiziert wird und es sich um Bestellungen hiefür handelt, werden die S. B. B. gemäss ihrer gegenwärtigen Praxis die Industrie aller Länder zur Konkurrenz zulassen.

Die bisherigen Angestellten und Arbeiter der G. B. deutscher oder italienischer Nationalität werden nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen beibehalten, ohne das Schweizerbürgerrecht erwerben zu müssen.

Neben diesem Hauptvertrage wurde zwischen den Delegierten der Schweiz und Italiens noch ein zweiter Vertrag vereinbart, der im wesentlichen folgendes feststellt:

Art. 1 sichert den Getreidesendungen aus Italien, welche ins Lagerhaus Brunnen gelangen, um alsdann über die Gotthardbahn hinaus reexpediert zu werden, die Anwendung der Transitsätze zu.

Art. 2 bestimmt, dass die Reisenden und Frachten aus Italien nach Stationen der Gotthardlinie nicht ungünstiger behandelt werden sollen, als es für andere Reisende und Frachten im internen Verkehr der Bundesbahnen gemäss der jeweiligen Tarifgesetzgebung der Schweiz der Fall ist.

Art. 3 endlich sieht für die Südfrüchte aus Italien (agrumi) einen neuen Ausnahmetarif der S. B. B. mit einigermassen reduzierten Frachtsätzen vor.

Die beiden Verträge wurden von den drei Regierungen genehmigt und von ihren Vertretern unterm 13. Oktober 1909 in Bern unterzeichnet. Die Behandlung der Verträge durch die eidgenössischen Räte, sowie durch die Parlamente in Berlin und Rom, hat im Berichtsjahre noch nicht stattgefunden.

Die internationale Simplondelegation hat zwei Sitzungen abgehalten, am 6./7. April und 21./22. September 1909. Wie bisher, hat sie sich hauptsächlich mit dem Fahrplan und den Tarifen der Simplonlinie beschäftigt und auch die Mittel ins Auge gefasst, welche geeignet wären, den bis jetzt ganz ungenügenden Güterverkehr zu heben. Sie hat eine Kommission mit der Prüfung der Baurechnung der Linie Brig-Iselle auf 31. Dezember 1907, sowie der Betriebs- und der Gewinn- und Verlustrechnung für die Jahre 1906/07, beauftragt.

Die Anstände zwischen den S. B. B. und der Unternehmung Brandt, Brandau & Cie., betreffend den Ausbau des zweiten Simplontunnels, mit Bezug auf welche von der Unternehmerfirma die Vermittlung des Bundesrates angerufen ist, sind im Berichtsjahre noch nicht erledigt worden.

Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport hat im Jahre 1909 in seinem Personalbestand keine Änderungen zu verzeichnen gehabt. Nebst seinen ordentlichen Obliegenheiten hat es sich mit der von der russischen Regierung vorgeschlagenen internationalen Eisenbahnstatistik und der vom schweizerischen Bundesrate in Vorschlag gebrachten internationalen Übereinkunft über den Eisenbahntransport von Personen und Gepäck befasst. Die letztere Angelegenheit wird im Jahre 1910 in einer Konferenz der interessierten Staaten erörtert werden. Das Zentralamt hat als Schiedsgericht in einer Streitsache zwischen Eisenbahngesellschaften entschieden; es hat sich auch mit einem Fall von Regulierung finanzieller Beziehungen zwischen Eisenbahnen beschäftigt.

Der achte internationale Eisenbahnkongress in Bern. Der erste derartige internationale Kongress fand im Jahre 1885 in Brüssel statt zur Erinnerung an die im Jahre 1835 erfolgte Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie des europäischen Festlandes, Brüssel-Mecheln. An demselben waren die meisten europäischen Regierungen und einzelne amerikanische Staaten vertreten; als Abgeordnete der Schweiz waren die Direktoren Dietler, Jolissaint und Lommel erschienen.

Am Schluss des Kongresses wurde auf Grund einer Anregung des Ministers Van den Geereboom beschlossen, den Kongress zu einer ständigen Institution der Staaten und der Eisenbahnverwaltungen zu machen, behufs Förderung der eisenbahnwissenschaftlichen und eisenbahntechnischen Fragen, welche die Entwicklung des Eisenbahnwesens beständig hervorruft (Eisenbahnbau, Eisenbahnfahrdienst, Fahrbetriebsmittel, Eisenbahnbetrieb usw.). In der Folge wurde ein Direktionskomitee mit Sitz in Brüssel gewählt. Demselben ist eine ständige Kommission, bestehend aus Vertretern der verschiedenen Staaten, angegliedert; beide versammeln sich jährlich wenigstens einmal in Brüssel zur Erledigung der laufenden Geschäfte. Die finanziellen Mittel werden durch statutarisch festgesetzte Beiträge gesichert. Die Generalversammlung bestimmt jeweilen den Kongressort. Bis zum Jahre 1905 wurden sieben Kongresse abgehalten: Brüssel 1885, Mailand 1887, Paris 1889, St. Petersburg 1892, London 1895, Paris 1900, Washington 1905.

Wir sind darauf eingegangen, den Kongress bei uns aufzunehmen, weil der Kongress selbst, nach den glänzenden Empfängen in Europa und Amerika, den Wunsch ausgesprochen hatte, zu einer grösseren Einfachheit zurückzukehren. Die grosse Zahl der angemeldeten Teilnehmer hat uns aber veranlasst, einen Aufwand von Fr. 150,000 in Aussicht zu nehmen, wovon Fr. 100,000 von der eidgenössischen Staatskasse und Fr. 50,000 von den Bundesbahnen getragen werden sollen. Der Empfang des Kongresses wird sehr sorgfältig und bis in alle Einzelheiten von einem lokalen Organisationskomitee vorbereitet, dem die Generaldirektion der Bundesbahnen und Vertreter der eidgenössischen Departemente angehören. Diesem Komitee sind unterstellt: ein Exekutivausschuss und ein Sekretariatsausschuss, sowie fünf Ortskommissionen in Bern, Lausanne, Interlaken, Luzern und Zürich.

Die Arbeiten der Berner-Session des Kongresses werden, wie diejenigen der früheren Sessionen, in einer Reihe von grossen Bänden veröffentlicht werden, deren Inhalt bei allen Eisenbahnverwaltungen von Bedeutung ist.

Ostalpenbahn. Diese Angelegenheit wurde im Berichtsjahre derart gefördert, dass wir in der Lage sein werden, Ihnen über dieselbe im Laufe des Jahres 1910 Bericht und Antrag zu unterbreiten.

Die Revision der Verzeichnisse über die im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen Maximalradstände, Maximalraddrücke und Lademasse und die Mitteilung der revidierten Verzeichnisse an die interessierten Staaten hat in gewohnter Weise stattgefunden.

Am 5. Mai trat in Bern die zufolge Beschluss der dritten internationalen Konferenz für technische Einheit vom Mai 1907 bestellte internationale Kommission zusammen, welche die Bedingungen festzustellen hatte, denen eine durchgehende Güterzugsbremse zu genügen hat. Die Versammlung, an welcher 10 Staaten durch 31 Vertreter vertreten waren, wurde vom Vorsteher des Eisenbahndepartements eröffnet und vom technischen Direktor dieses Departements weitergeführt. Das Schlussprotokoll, welches einerseits die Anforderungen feststellt, denen eine durchgehende Güterzugsbremse zu genügen hat, und andererseits das Programm enthält, nach welchem künftig Versuche mit solchen Bremsen vorgenommen werden sollen, wurde am 11. Mai unterzeichnet und den Regierungen der beteiligten Staaten zugesandt, mit dem Ersuchen, dem Bundesrate mitzuteilen, welche Stellung sie zu den Vorschlägen einzunehmen gedenken. Von der Mehrzahl der beteiligten Staaten liegen bereits zustimmende Antworten vor.

Die Verhandlungen, betreffend die Revision einiger Artikel der internationalen Schiffahrts- und Hafenverordnung und die Einführung gleichförmiger Einrichtungen für die von den Bodenseefahrzeugen zu führenden Lichter und Signalmittel, wurden im Berichtsjahr mit den Regierungen der Bodenseeuferstaaten auf dem Korrespondenzweg weitergeführt und abgeschlossen, und die Bundesversammlung hat in der Dezembersession den Abänderungen zugestimmt.

Die letztern sind mit dem 1. Januar 1910 in Kraft getreten.

In Sachen der schweizerisch-italienischen Konvention, betreffend die Schiffahrt auf dem Luganer- und Langensee, ist die Antwort Italiens auf unsern umgearbeiteten Entwurf vom Jahre 1908 noch ausstehend.

## B. Rechtliche Verhältnisse.

### 1. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Konzessionsgesuche wurden im Jahre 1909 27 eingereicht. Vom Jahre 1908 her waren noch 89 Gesuche anhängig. Von diesen 116 Gesuchen sind von den eidgenössischen Räten 22 durch Erteilung der gewünschten Konzession erledigt worden; 15 Gesuche konnten als zurückgezogen oder weil sie gegenstandslos geworden waren, abgeschrieben werden. Auf 31. Dezember 1909 waren somit noch 79 Konzessionsgesuche unerledigt.

Konzessionsausdehnungen sind in vier Fällen bewilligt worden. Zwei dieser Gesuche, welche städtische Strassenbahnen betrafen, sind durch Bundesratsbeschlüsse und die zwei anderen durch Bundesbeschlüsse erledigt worden.

Durch Bundesbeschlüsse wurde elf Konzessionsänderungsgesuchen und drei Konzessionsübertragungsgesuchen entsprochen. Zwei weitere Gesuche, in welchen zugleich die Änderung und die Übertragung der Konzession angeregt war, wurden ebenfalls in zustimmendem Sinne erledigt.

Fristverlängerungsgesuche wurden 47 eingereicht. Da noch aus dem Jahre 1908 15 solche Gesuche anhängig waren, ergibt sich für das Berichtsjahr eine Gesamtzahl von 62 Gesuchen. Davon wurden 41 Gesuche durch Bundesratsbeschlüsse und ein Gesuch durch Bundesbeschluss erledigt. Am Ende des Berichtsjahres waren noch 20 Gesuche hängig. Neun Konzessionen sind erloschen, und zwar acht infolge unbenützten Ablaufes der

konzessionsmässigen Fristen und eine wegen Rückzuges eines Fristverlängerungsgesuches. Die Zahl der in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen beträgt auf Ende 1909 136. Dabei sind die Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer gesamten Länge in Betrieb sind, mitgerechnet und alternative Konzessionen nur einfach gezählt. Im übrigen gestatten wir uns, auf das vom Eisenbahndepartement herausgegebene Eisenbahnverzeichnis hinzuweisen, welches über diese Verhältnisse näheren Aufschluss erteilt.

## 2. Statuten und Finanzausweise.

Wir haben sechs Gesuchen um Genehmigung von Statuten neugegründeter Bahngesellschaften und elf Gesuchen um Genehmigung von Statutenänderungen entsprochen, zum Teil unter gewissen Vorbehalten. Finanzausweise wurden für acht neue Linien genehmigt.

## 3. Expropriation.

Infolge von Todesfällen entstanden in den eidgenössischen Schätzungskommissionen vier Lücken; die Ersatzwahlen haben sämtlich im Berichtsjahr stattgefunden.

Von 31 Einsprachen gegen die Abtretungspflicht wurden 19 als unbegründet abgewiesen und eine gutgeheissen. Elf Einsprachen wurden zurückgezogen oder fanden durch freie Verständigung zwischen den Interessenten ihre Erledigung.

Die Anwendung des ausserordentlichen Expropriationsverfahrens haben wir in neun Fällen gestattet. Ferner konnte fünf Gesuchen um Besitzeinweisung im Sinne des Art. 46 des Expropriationsgesetzes entsprochen werden. In einem Spezialfalle wurde das Besitzeinweisungsgesuch nur unter der Bedingung gutgeheissen, dass auch die Erledigung der Entschädigungsfrage nach dem eidgenössischen Expropriationsgesetz und nicht nach kantonalem Rechte, wie von der Bahngesellschaft in Aussicht genommen worden war, zu erfolgen habe.

## 4. Pfandbuch.

Nach vorausgegangener Publikation, die in keinem Falle eine Einsprache zur Folge hatte, wurden 13 Verpfändungen für eine Totalsumme von Fr. 25,790,000 bewilligt.

Vom Pfandbuchführer wurden mit dem Vermerke des Pfandbucheintrages 33,221 Titel im Gesamtwert von Fr. 23,810,000 versehen und mit dem Lösungszeichen 15,429 Titel im Gesamtbetrag von Fr. 10,219,000.

## 5. Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten.

Im Berichtsjahre wurde eine Konzession für eine Schiffahrtsunternehmung erteilt. Eine Schiffahrtskonzession wurde übertragen und eine andere abgeändert.

Die neue Schiffahrtsverordnung konnte im Berichtsjahre nicht mehr erlassen werden.

Anlässlich der Beratung im schweizerischen Ständerat über den Geschäftsbericht des Bundesrates für das Jahr 1908 sprach die Kommission den Wunsch aus, der Bundesrat möchte prüfen, ob die Kontrolle des Bundes nicht auch auf Unternehmungen ausgedehnt werden sollte, die, wie der Aufzug auf den Bürgenstock, dem Personenverkehr dienen, wenn auch nicht nach bestimmten Fahrplänen.

Unterm 7. September 1909 haben wir beschlossen, es solle grundsätzlich daran festgehalten werden, dass im Sinne von Art. 8 des Entwurfes zum neuen Postgesetz nur solche Schiffe, Automobile, Aufzüge und Luftseilbahnen der Kontrolle des Bundes unterstellt werden sollen, die konzessionierten Unternehmungen angehören, und ferner haben wir konstatiert, dass beim Aufzug auf die Hammetschwand (Bürgenstock) die Voraussetzungen für die Erteilung einer Konzession nicht vorhanden sind. Damit fällt auch für das Eisenbahndepartement die Verpflichtung dahin, eine Kontrolle über diesen Aufzug auszuüben.

## C. Technische Kontrolle.

Der Kontrolle des Eisenbahndepartements waren unterstellt:

	1909	1908
Eisenbahnverwaltungen . . . . .	192	185
Konzessionierte Schiffahrtsunternehmungen . . . . .	18	17
Nichtkonzessionierte Schiffahrtsunternehmungen . . . . .	111	110
Aufzüge und Automobilunternehmungen . . . . .	13	13
	<hr/>	<hr/>
	334	325

Die Zahl der Ein- und Ausgänge der technischen Abteilung hat betragen:

	1909	1908
Eingänge . . . . .	15,882	16,674 Nummern,
Ausgänge . . . . .	10,291	10,623 „

Nicht inbegriffen sind dabei die zahlreichen Mitberichte, die die Sektionen unter sich und an die Abteilung erstattet haben, ferner die Berichte der Organe der technischen an die administrative Abteilung betreffend die Rechnungen der Eisenbahnen. Auch die zum Teil umfangreiche Mitarbeit am Erlass neuer und an der Revision bestehender Vorschriften und Verordnungen, sowie an internationalen Vereinbarungen und endlich die vielen Augenscheine und Konferenzen, bei denen Direktor und Inspektoren beteiligt waren, finden in diesen Zahlen keinen Ausdruck.

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

## 1. **Bahnanlage und feste Einrichtungen.**

### a. **Bahnbau.**

#### **Planvorlagen.**

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

Planvorlagen	Für neue Bahnlinien	Für Ergänzungs- und Umbauten		Industrielle Ver- bindungs- geleise	Anzahl der Pläne zusammen
		Bahnhöfe und Stationen	Freie Bahn		
<i>Allgemeine Baupläne und Profile.</i>					
Situationspläne . . . . .	47	3	36	42	128
Längenprofile . . . . .	38	—	2	5	45
Sammlungen von Querprofilen . . . . .	18	—	2	4	24
<i>Normal- und Spezialpläne.</i>					
Normalprofile für Unterbau . . . . .	26	1	3	—	30
Erdbauten und Mauern . . . . .	10	5	9	—	24
Tunnelbauten . . . . .	28	—	4	—	32
Brücken und Durchlässe . . . . .	138	98	142	3	381
Ufer- und Schutzbauten . . . . .	2	2	6	—	10
Wegbauten, inkl. Wegübergänge . . . . .	7	10	3	—	20
Oberbau, inkl. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen . . . . .	76	1	10	—	87
Stationen und Haltestellen . . . . .	46	4	11	—	61
Erweiterungen und Geleiseanlagen in Stationen . . . . .	10	129	—	—	139
Stationshochbauten inkl. Perronanlagen und Perrondächer . . . . .	41	286	—	—	327
Stationseinrichtungen (Wasserversorgung, Beleuchtung, Kranen, Brückenwagen, Putzgruben) . . . . .	6	154	—	—	160
Mechanische Einrichtungen für Seilbahnen, inkl. Kabel und Rollen Leitungen und Kraftstationen für elektrische Bahnen . . . . .	2	7	—	—	9
Wärterhäuser (inkl. Brunnen), Bahnabschluss und Bahnbewachung . . . . .	146	44	51	—	241
Signale (inkl. Telegraph und Telephon), Zentralweichenstellungen und Riegelungen . . . . .	4	8	55	—	67
Anlagen und Hochbauten für Traktionsdienst und Werkstätten . . . . .	19	61	9	—	89
	20	115	—	—	135
Zusammen	684	928	343	54	2009
(1908)	719	1156	315	57	2247

### Neue Bahnlinien.

Während des Berichtsjahres befanden sich 38 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahr 30), davon wurden die folgenden 19 Linien neu in Angriff genommen:

Wil-Weinfeld-Emmishofen (Mittel-Thurgau-Bahn),  
Station Rheineck (S. B. B.)-Station Rheineck (Drahtseilbahn),

Rhätische Bahn:

Bevers-Schuls,

Lugano-Cadro-Dino,

Bözingen-Mett,

Tramway Lugano:

Dampfschiffländte-Bahnhof S. B. B.,

Tramways lausannois:

Riponne-les Bergières,

Tramways électriques de Genève:

Bahnhof Cornavin-Bahnhof Eaux-Vives,

Städtische Strassenbahn Zürich:

Haldeneggsteig-Schaffhauserstrasse,

Stockerstrasse-Kasernenstrasse,

Basler Strassenbahnen:

Basel-Landesgrenze (Basel-Hüningen),

Tramway Locarno:

Station St. Antonio L. P. B.-Platz St. Antonio,

Städtische Strassenbahnen Bern:

Breitenrainplatz-Papiermühlestrasse,

Monthey-Champéry:

Monthey Dorf-Bahnhof S. B. B.,

Gornergratbahn:

Verlängerung mit Verlegung der obern Station,

La Coudre-Chaumont,

Territet-Mont Fleuri,

Sierre-Montana-Vermala,

Lauterbrunnen-Mürren:

Verlängerung von der untern Station bis zum Hotel Schweizerhof.

Die Hauptverhältnisse der Baulinien ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle.

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
			km	m	‰		m		m
<b>I. Hauptbahnen.</b>									
1	Schweizerische Bundesbahnen:								
	Uznach-Wattwil (Rickenbahn) . . .	D	14,460	300	20	1	8 604	2	76
2	Frutigen-Brig (Lötschbergbahn) . . .	E	60,334	300	27	34	25 790	32	1778
3	St. Gallen-Romanshorn (Bodensee-Toggenburgbahn):								
	Strecke St. Fiden-Romanshorn . . .	D	17,703	300	18,5	2	1 837	4	202
<b>II. Nebenbahnen.</b>									
<i>a. Normalspurige Adhäsionsbahnen.</i>									
4	St. Gallen-Wattwil (Bodensee-Toggenburgbahn) .	D	30,300	300	18,5	12	4 828	18	2286
5	Martigny-Orsières . . . . .	E	19,020	180	35	7	644	7	205
6	Bonfol-Landesgrenze (Verlängerung der Pruntrut-Bonfol-Bahn) . . . . .	D	2,700	300	16	—	—	—	—
7	Wil-Weinfelden-Emmishofen (Mittel- Thurgau-Bahn) . . . . .	D	38,647	250	21,3	—	—	6	739
8	** Station Rheineck (S. B. B.)-Station Rheineck (Drahseilbahn) . . . . .	B&E	0,794	150	19,2	—	—	—	—
	Übertrag . . .		184,458			56	41 703	69	5286

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
			km	m	‰		m		m
Übertrag		.	184,458			56	41 703	69	5286
<i>b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper.</i>		o							
9	** St. Moritz-Campocologno (Berninabahn)	E	58,199	50	70	12	2 208	16	504
Rhätische Bahn:									
10	* Davos-Filisur	D	18,918	120	35	14	4 212	21	718
11	Bevers-Schuls	D	49,524	160	25	19	8 077	47	1991
12	* Lugano-Tesserete	F	7,981	75	65	1	72	4	135
13	Biasca-Acquarossa-Olivone:								
	I. Sektion: Biasca-Acquarossa	D	14,375	150	35	1	21	6	133
14	Birsigtalbahn:								
	Flühen-Rodersdorf	E	1,150	60	25	—	—	—	—
15	Lugano-Cadro-Dino	E	7,970	40	40	2	113	6	132
16	Bözingen-Mett	D&E	0,998	20	27,3	—	—	—	—
Übertrag		.	343,573			105	56 406	169	8899

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
			km	m	‰		m		m
Übertrag			343,573			105	56 406	169	8899
<i>c. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Strassen.</i>									
17	Tramway Lugano: Dampfschiffhände-Bahnhof S. B. B.	E	1,308	20	90,5	—	—	—	—
18	* Zürich-Oerlikon-Seebach: Metzgerhalle-Bahnhof Oerlikon S. B. B.	E	0,359	21	10	—	—	—	—
19	* Uster-Oetwil	E	10,718	30	70	—	—	1	11
20	Chiasso-Riva San Vitale	E	11,928	25	75	—	—	2	22
21	* Tramways lausannois: Riponne-Les Bergières	E	1,392	35	62	—	—	—	—
22	* Tramways électriques de Genève Bahnhof Cornavin-Bahnhof Eaux-Vives	E	0,531	24	43	—	—	—	—
Städtische Strassenbahn Zürich:									
23	* Haldeneggsteig - Schaffhauserstrasse (Weinberglinie)	E	1,360	100	65	—	—	—	—
24	Stockerstrasse-Kasernenstrasse	E	2,785	18	24,4	—	—	—	—
Übertrag			373,949			105	56 406	172	8932

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
			km	m	‰		m		m
	Übertrag		373,949			105	56 406	172	8932
25	Basler Strassenbahnen: Basel-Landesgrenze (Basel-Hüningen)	E	0,547	20	7	—	—	—	—
26	* Tramway Locarno Station St. Antonio L. P. B. - Platz St. Antonio	E	0,284	24	10	—	—	—	—
27	Städtische Strassenbahnen Bern: Breitenrainplatz - Papiermühlestrasse (Verlängerung der Linie Burgernziel- Breitenrainplatz)	E	0,753	35,5	23	—	—	—	—
28	Tramway de Neuchâtel: Boucle Tour de Ville	E	0,160	12,5	10	—	—	—	—
	<i>d. Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken.</i>								
29	* Monthey-Champéry: Monthey Dorf-Bahnhof S. B. B.	E	0,717	50	23	—	—	—	—
	Übertrag		376,400			105	56 406	172	8932

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
			km	m	‰		m		m
	Übertrag		376,400			105	56 406	172	8932
	<i>e. Reine Zahnradbahnen.</i>								
30	* Montreux-Glion	E	2,907	80	130	5	947	1	60
31	* Gornergratbahn: Verlängerung mit Verlegung der obern Endstation	E	0,489	80	200	—	—	—	—
32	Wengernalpbahn: Lauterbrunnen - Wengen (Winterbetriebslinie)	E	3,031	80	180	5	512	5	115
33	Jungfraubahn: Eismeer-Jungfrauoch	E	3,600	200	60,3	1	3 600	—	—
	Übertrag		386,427			116	61 465	178	9107

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
			km	m	‰		m		m
	Übertrag	. .	386,427			116	61 465	178	9107
	<i>f. Seilbahnen.</i>								
34	Niesenbahn . . . . .	E	3,080	1 300	660	2	160	6	403
35	La Coudre-Chaumont . . . . .	E	2,028	500	455	—	—	3	390
36	Territet-Mont Fleuri . . . . .	E	0,395	150	540	1	109	—	—
37	Sierre-Montana-Vermala . . . . .	E	4,163	300	484	2	104	—	—
38	Lauterbrunnen-Mürren: Verlängerung von der untern Station bis zum Hotel Schweizerhof . .	E	0,041	—	361	—	—	—	—
	Total	. .	396,124			121	61 838	187	9900

#### Zeichenerklärung.

D = Dampfbetrieb.

E = Elektrischer Betrieb.

B = Betrieb mit Benzinmotorwagen.

\* 1909 eröffnet.

\*\* 1909 teilweise eröffnet.

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

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

Göschenen-Andermatt (Schöllenenbahn),

Jorat-Bahn:

Lausanne-La Sallaz,

Treib-Seelisberg,

Rhätische Bahn:

Ilanz-Disentis,

Bodensee-Toggenburgbahn:

Ebnat-Nesslau,

Solothurn-Schönbühl,

Neuchâtel-Chaumont:

Sablons-La Coudre (Tramway),

Clarens-Chailly-Blonay,

Chemins de fer électriques de la Gruyère

Bulle-Broc,

Tramways électriques de Genève:

Raccordement Ceinture-Gare Cornavin,

Zollikofen-Bern,

Cassarate-Monte Brè:

II. Sektion: Suvigliana-Monte Brè.

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

Die für das Berichtsjahr in Aussicht genomene Betriebseröffnung der Rickenbahn wurde durch den bereits im letztjährigen Bericht erwähnten Umstand verhindert, dass im Ricketunnel auf der Strecke zwischen km 3,200 und 3,430 ab Nordportal Deformationen des Tunnelmauerwerks auftraten, die eine Auswechslung der Ausmauerung notwendig machten. Die Verhandlungen zwischen Bahnverwaltung und Unternehmung über die Tragung der Kosten dieser bereits im Jahre 1908 als notwendig erkannten Arbeiten zogen sich so in die Länge, dass erst im Laufe des Monats Oktober mit der Rekonstruktion begonnen werden konnte; ihre Durchführung wird voraussichtlich noch die erste Hälfte dieses Jahres beanspruchen. Die Grubengasausströmungen dauern fort; bei km 4,38 ab Nordportal brennen noch ununterbrochen zwei starke Flammen.

Auf der Linie Frutigen-Brig (Lötschbergbahn) wurde der Bau des grossen Lötschbergtunnels wesentlich gefördert. Auf der Nordseite konnten die Vortriebsarbeiten, die infolge des am 24. Juli 1908 bei km 2,675 eingetretenen Wasser- und Materialeinbruches eingestellt werden mussten, wieder aufgenommen werden, nachdem wir dem Projekt der Bahnverwaltung für die Umgehung der Einbruchsstelle unterm 16. Februar grundsätzlich zugestimmt und das neue Tracé teilweise genehmigt hatten. Nach weiterem Vorschreiten der Arbeiten wurde die Endstrecke des Umgehungstracés am 13. Mai vom Eisenbahndepartement genehmigt.

Zu dieser Verlegung der Unterfahrung des Gasterntales weiter aufwärts, d. h. nach Osten, hat sich die Bahnverwaltung aus folgenden Gründen entschlossen: die auf den Vorschlag der Expertenkommission in der Axe des ursprünglichen Tracés vorgenommenen Sondierbohrungen begegneten grossen Schwierigkeiten, so dass die beiden Schächte Ende Januar erst eine Tiefe von 33 bzw. 40 m erreicht hatten. Inzwischen waren die Ausweitungs- und Mauerungsarbeiten auf der Nordseite des Tunnels so weit vorgerückt, dass die Unternehmung, die die Tracéverlegung in Vorschlag gebracht hatte, der Bahngesellschaft bei Nichtannahme ihres Vorschlages innert einer bestimmten Frist mit ArbeitsEinstellung drohte. Ausserdem weigerte sich die Unternehmung des entschiedensten, die Arbeiten im bisherigen Tracé durchzuführen. Die Erstellung des Tunnels im ursprünglichen Tracé hätte nach ihrer Ansicht infolge der dabei anzuwendenden aussergewöhnlichen Baumethoden grosse Mehrkosten und zudem eine nicht unbedeutende Verlängerung der Bauzeit verursacht. Für das verlegte Tracé dagegen sollten der Bauvertrag und seine Fristen zu Recht bestehen bleiben.

Die verlegte Tunnellinie biegt nun bei km 1,203 ab Nordportal mit einer Kurve von 1100 m Radius vom geradlinigen Tracé nach links ab und erreicht dasselbe nach Beschreibung von zwei weiteren Kurven von 1100 m Radius erst bei km 3,998 ab Südportal. Die Länge dieser Verlegung beträgt 9330 m, wovon 2237 m in Kurven liegen. Die grösste Abweichung des neuen Tracés von der ursprünglichen Linie befindet sich unter dem Gasterntal und beträgt 1610 m. Durch die Umgehung wird der Tunnel gegenüber der geradlinigen Führung um 810 m verlängert.

Der Arbeitsfortschritt auf 31. Dezember 1909 ergibt sich aus folgender Tabelle:

	Nordseite		Südseite		Total	
	Ausgeführt		Ausgeführt		Ausgeführt	
	im Jahr	bis Ende	im Jahr	bis Ende	im Jahr	bis Ende
	1909	1909	1909	1909	1909	1909
	m	m	m	m	m	m
Sohlstollen . . .	2381 *	3715	1763	4815	4144	8530
Firststollen . . .	—	—	2125	4080	3905	7000
Firstschlitz . . .	1780	2920	—	—		
Vollausbruch . . .	1690	2821	1701	2401	3391	5222
Mauerung . . .	1726	2566	1583	1810	3309	4376

Die Zahl der beim Tunnelbau beschäftigten Arbeiter war am grössten im August und am kleinsten im Februar; sie betrug im Mittel pro Tag:

	Nordseite		Südseite		Total	
	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.
a. ausserhalb des Tunnels	464	263	564	307	988	589
	(Juni)	(März)	(Aug.)	(Febr.)	(Aug.)	(März)
b. im Tunnel . . . . .	1032	370	1602	1027	2490	1403
	(Aug.)	(Jan.)	(Dez.)	(Febr.)	(Dez.)	(Jan.)

Der mittlere Tagesfortschritt der mechanischen Bohrung erreichte folgende Höchstwerte: 10,66 m im Juli auf der Nordseite bei 4 Meyerschen Stossbohrmaschinen und 5,52 m im Juni und August auf der Südseite bei 5 Ingersoll-Stossbohrmaschinen. Auf der Nordseite erschloss der Stollen bis km 3,492 Kalkgestein und ging dann in die Triassedimente über. Auf der Südseite wurde der Stollen im kristallinen Schiefer und Granit vortrieben. Die aus dem Tunnel fliessende Wassermenge schwankte auf der Nordseite zwischen 75 und 410 Sekundenlitern und auf der Südseite zwischen 28 und 71 Sekundenlitern.

Wie im Vorjahre, so sind auch jetzt die Ausweitungs- und Mauerungsarbeiten auf der Südseite des Lötschbergtunnels noch bedeutend im Rückstande; die Entfernung zwischen Vortrieb und Mauerung betrug am Ende des Berichtsjahres noch zirka 3000 m. Infolge dieses Missverhältnisses liess auch die Tunnelventilation viel zu wünschen übrig. Das Eisenbahndepartement sah sich deshalb wiederholt genötigt, bei der Bahnverwaltung vorstellig zu werden und dieselbe zur intensiven Förderung der Ausbruch- und Mauerungsarbeiten, sowie zur endlichen Verbesserung der Ventilationsverhältnisse im Tunnel zu verhalten.

\*) Beginn des neuen Stollens bei km 1,334.

Die zum Schutze der Installationsplätze und der beiden Tunnelportale im Vorjahre begonnenen Lawinerverbauungen wurden im Berichtsjahre vollendet, während die Aufforstung der Lawinenzüge für das kommende Jahr in Aussicht genommen ist.

Von dem im Jahre 1908 vorgelegten allgemeinen Bauprojekt der Südrampe wurde im Berichtsjahr die Endstrecke Ausserberg-Brig (km 47—59) am 18. Juni genehmigt; am 16. Dezember erfolgte sodann die Genehmigung des im August vorgelegten allgemeinen Bauprojektes der Nordrampe Frutigen-Kandersteg (km 0—19,4).

Auf der Südrampe wurde mit der Ausweitung einzelner Rampentunnel begonnen; ferner sind die Lawingalerien im Stock- und Schintigraben fertigerstellt worden. Auf der Nordrampe sind die Bauarbeiten dagegen noch nicht in Angriff genommen worden.

Der Bau der Hauptbahnstrecke St.-Fiden-Romanshorn der Bodensee-Toggenburgbahn hat im Berichtsjahre gute Fortschritte gemacht; die Unterbauarbeiten sind nahezu vollendet. Zurzeit verursachen indessen noch die Auspressungen des Untergrundes unter der zirka 15 m hohen Dammschüttung im Hohenbühl, km 7,7—7,8, bedeutende Arbeiten. Der 1731 m lange Bruggwaldtunnel wurde am 21. Mai durchgeschlagen; Vollausbruch und Ausmauerung wurden auf Ende des Berichtsjahres zu zirka 80 % fertiggestellt. Am 22. Juni erfolgte in einer Entfernung von 170 m vom Nordportal, wo die Moräne- und Mergelüberlagerung nur eine Mächtigkeit von zirka 14 m aufweist, ein Tagbruch, durch welchen 30 m des Tunnels verschüttet wurden. Dabei wurden 7 Arbeiter getötet, während ein achter Mann gerettet werden konnte, nachdem er 10 Tage lang unter Sperrholz und Einbruchmaterial gelegen hatte. Die Ursache dieses Tagbruches konnte nicht mit Sicherheit festgestellt werden. Im ganzen sind die Bauarbeiten der Linie so weit vorgerückt, dass die Betriebsöffnung voraussichtlich im Laufe dieses Jahres erfolgen kann.

Auch auf der normalspurigen Nebenbahnstrecke St. Gallen-Wattwil der Bodensee-Toggenburgbahn sind die Unterbauarbeiten in der Hauptsache vollendet; es bleibt noch die Fertigstellung und Konsolidierung einiger hoher Dämme und Einschnitte. Die kleineren Tunnel sind grösstenteils fertig ausgebaut. Der 3549 m lange Wasserfluchtunnel zwischen Brunnadern und Lichtensteig wurde am 2. April durchgeschlagen; vom Voll-

ausbruch und der Mauerung desselben waren auf Ende des Berichtsjahres zirka 80 % ausgeführt. Von den 14 Feldern des 120 m langen eisernen Trägers der Sitterbrücke wurden 4 Felder auf dem hölzernen Turmgerüst und je 2 Felder frei auskragend erstellt. Wenn keine unvorhergesehenen Schwierigkeiten eintreten, so sollte auch diese Linie im laufenden Jahre eröffnet werden können.

Auf der elektrischen normalspurigen Nebenbahn Martigny-Orsières sind die Bauarbeiten der Strecke Martigny-Sembracher grösstenteils vollendet, ebenso ist der Unterbau der Endstrecke Sembracher-Orsières in der Hauptsache fertig ausgeführt, so dass die Betriebseröffnung voraussichtlich im nächsten Sommer stattfinden können. Langwierige Unterhandlungen und Korrespondenzen veranlasste das am 1. Februar eingereichte und am 11. Oktober genehmigte definitive Projekt für den Anschluss der neuen Linie an die Station Martigny der Bundesbahnen. Dieses Projekt sieht für die Kreuzung der Linie mit der Simplonstrasse bei km 0,600 einen Niveauübergang vor, während die Kantonsregierung eine Überführung der Bahn verlangt hatte. Hinsichtlich der Behandlung dieser Angelegenheit, die schliesslich zu einer Petition der Gemeinderäte des Bezirkes Martigny an die Bundesversammlung führte, erlauben wir uns, auf unsern Bericht vom 13. Dezember zu verweisen, womit wir Ihnen beantragten, sich inkompetent zu erklären und der erwähnten Petition keine weitere Folge zu geben.

Die Bauarbeiten der normalspurigen Nebenbahn Bonfol-Landesgrenze erlitten durch die schlechte Beschaffenheit des Baugrundes im Einschnitt zwischen km 12.5 und 13.2, die bedeutende Konsolidierungen erforderte, etwelche Verzögerung. Immerhin wird die Inbetriebnahme auf den Herbst 1910 in Aussicht genommen werden können.

Von dem im Laufe des Berichtsjahres abschnittsweise eingereichten allgemeinen Bauprojekt der normalspurigen Nebenbahn Wil-Weinfeld-Emmishofen (Mittel-Thurgau-Bahn) wurde am 3. September die Strecke Affeltrangen-Weinfeld (km 9.4—19.5) und am 13. Dezember die Strecke Wil-Affeltrangen (km 0—9.4) genehmigt, so dass mit den Bauarbeiten noch vor Eintritt des Winters begonnen werden konnte.

Das allgemeine Bauprojekt der normalspurigen Nebenbahn Station Rheineck S. B. B.—Station Rheineck-Drahtseilbahn (Rheinecker Verbindungsbahn) wurde am 28. Mai ge-

nehmigt. Die Linie wurde dann bis zum neuen Stationsvorplatze der Bundesbahnen fertig erstellt und am 2. Oktober in Betrieb gesetzt. Die Endstrecke auf dem Stationsplatz wird erst nach erfolgtem Umbau der Station Rheineck ausgeführt werden können.

Bis zum 15. Januar 1910 wurden ausschliesslich Benzinmotorwagen benützt; seither wird die Linie auch elektrisch betrieben.

Von der elektrischen Schmalspurbahn St. Moritz-Campocologno (Berninabahn) konnten im Sommer die Strecken St. Moritz-Celerina und Berninahäuser-Berninahospiz eröffnet werden, so dass sich nunmehr die Strecken St. Moritz-Berninahospiz und Poschiavo-Campocologno (Landesgrenze) im Betrieb befinden. Der Bau der 21 km langen Zwischenstrecke Berninahospiz-Poschiavo ist derart vorgeschritten, dass dieselbe im kommenden Sommer dem Betriebe übergeben werden kann.

Von den beiden neuen Linien der Rhätischen Bahn: Davos-Filisur und Bevers-Schuls wurde die erstere am 1. Juli dem Betrieb übergeben. Für die Linie Bevers-Schuls wurde das allgemeine Bauprojekt abschnittsweise eingereicht und es konnte das Teilstück auf dem Gebiete der Gemeinden Fetan und Schuls (km 139.7—145.2) am 24. September genehmigt werden. Mit den Bauarbeiten ist im Berichtsjahre noch begonnen worden.

Der Bau der elektrischen Schmalspurbahn Lugano-Tesserete wurde im Berichtsjahre vollendet, so dass dieselbe am 28. Juli in Betrieb genommen werden konnte.

Die Arbeiten auf der Schmalspurbahn Biasca-Aquarossa sind im Berichtsjahre soweit gefördert worden, dass im Frühjahr mit dem Verlegen des Oberbaues begonnen werden kann. Über die Wahl des Betriebssystems hat die Bahngesellschaft immer noch keine Entscheidung getroffen.

Das allgemeine Bauprojekt für die Verlängerung der schmalspurigen elektrischen Birsigtalbahn von Flühen nach Rodersdorf wurde am 29. Juni genehmigt. Die Bauarbeiten konnten im Berichtsjahre noch soweit gefördert werden, dass die Eröffnung auf den kommenden Sommer in Aussicht genommen werden kann.

Mit den Bauarbeiten der elektrischen Schmalspurbahn Lugano-Cadro-Dino, deren allgemeines Bauprojekt am 24. September genehmigt wurde, ist im Laufe des Monats Dezember begonnen worden.

Der Bau der nur für den Güterverkehr bestimmten Schmalspurbahn Bözingen-Mett wurde nach der am 27. März erfolgten Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes im Berichtsjahr durchgeführt. Unerledigt blieb dagegen das Gesuch der an dieser Bahn beteiligten Firmen: Renfer & Cie. und Blösch, Schwab & Cie. in Bözingen, es möchte ihnen gestattet werden, die Linie einstweilen und auf Zusehen hin bloss als Anschlussgeleise für ihre Geschäfte in Betrieb zu nehmen.

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

Die im Vorjahre nahezu vollendete Verbindungsstrecke der elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) Monthey-Champéry zwischen dem Dorf und dem Bahnhof Monthey der Bundesbahnen konnte am 1. April dem Betrieb übergeben werden.

Auf der elektrischen Zahnradbahn Montreux-Glion wurde der Betrieb am 8. April eröffnet.

Der Bau der 489 m langen Verlängerungsstrecke am oberen Ende der Gornergratbahn wurde beendet; die Inbetriebnahme derselben erfolgte am 1. Juni.

Auf der neuen Linie der Wengernalpbahn zwischen Lauterbrunnen und Wengen (sogenannte Winterbetriebslinie) sind die Bauarbeiten beinahe vollendet. Inzwischen wurde gemäss einer zwischen der Bahnverwaltung und den beteiligten Gemeinden getroffenen Übereinkunft der Winterbetrieb, soweit Schnee- und Witterungsverhältnisse es gestatteten, auf der alten Linie durchgeführt.

Die im Vorjahre in Angriff genommenen Arbeiten für die Fortsetzung der Jungfraubahn von der Station Eismeer nach dem Jungfraujoch konnten im Berichtsjahre bedeutend gefördert werden.

Der Bau der Niesenbahn ist nahezu vollendet, so dass die Betriebseröffnung im kommenden Sommer erfolgen kann. Ferner wurden im Berichtsjahre die Bauarbeiten der Seilbahnen La Coudre-Chaumont, Territet-Mont Fleuri und Sierre-Montana-Vermala, sowie der Verlängerung der

Drahtseilbahn Lauterbrunnen-Mürren von der untern Station bis zum Hotel Schweizerhof in Angriff genommen.

\* \* \*

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

	Eröffnungsdatum
1. Zürich-Örlikon-Seebach: Metzgerhalle-Bahnhof Örlikon S. B. B. . . . .	9. Januar.
2. Monthey-Champéry: Monthey Dorf-Bahnhof S. B. B. . . . .	1. April.
3. Montreux-Glion . . . . .	8. April.
4. Städtische Strassenbahn Zürich: Haldeneggsteig-Schaffhauserstrasse . . . . .	1./8. Mai.
5. Uster-Ötwil . . . . .	28. Mai.
6. Gornergratbahn: Verlängerung mit Verlegung der obern Endstation . . . . .	1. Juni.
7. Tramways lausannois: Riponne-Les Bergières . . . . .	19. Juni.
8. Rhätische Bahn: Davos-Filisur . . . . .	1. Juli.
9. Berninabahn: St. Moritz-Celerina und Berninahäuser-Berninahospiz . . . . .	1. Juli.
10. Lugano-Tesserete . . . . .	28. Juli.
11. Tramways électriques de Genève: Bahnhof Cornavin-Bahnhof Eaux-Vives . . . . .	8. September.
12. Station Rheineck (S. B. B.)-Station Rheineck (Drahtseilbahn) . . . . .	2. Oktober.
13. Tramway Locarno: Station St. Antonio L. P. B.-Platz St. Antonio . . . . .	19. November.

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt rund 55 km.

#### Bahnhöfe und Stationen.

Bahnhof Zürich. Der Bau der neuen Werkstättenanlage zwischen Zürich und Altstetten wurde fortgesetzt. Die Auffül-

lungsarbeiten und die Geleiseanlagen sind im Berichtsjahre vollendet worden. Von den Hochbauten sind die Lokomotivwerkstätten, die Bandagerie, das Kesselhaus, das Verwaltungsgebäude, das Magazin, das Härteofenhaus und die verschiedenen Aborte fertig erstellt. Die Montierwerkstätte und das Kesselhaus sind bereits mit den mechanischen Einrichtungen ausgerüstet. Im Rohbau erstellt sind die elektrische Zentrale, das Speise- und Badehaus und der Ölkeller. Bei dem Malerei- und Revisionsgebäude ist mit der Montage der eisernen Dachkonstruktionen begonnen worden. Auch die Erstellung des Sattlerei- und Schreinereigebäudes, sowie der Holzschuppen ist in Angriff genommen worden, so dass nunmehr einzig das Holztröcknungsgebäude noch nicht begonnen ist.

In der Frage des Umbaus der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet sind die zwischen den Bundesbahnen und den Zürcher Behörden direkt geführten Unterhandlungen immer noch nicht zum Abschluss gelangt.

Badischer Bahnhof Basel. Die Unterbauarbeiten für den neuen hochliegenden Personenbahnhof sind im Berichtsjahr bedeutend gefördert worden. Die Anschüttung des Bahnhofplanums ist von der Wiese bis zu den südlichen Zufahrtslinien zu zirka zwei Dritteln vollendet, ebenso hat die Anschüttung für den neuen Vershubbahnhof auf der Nordseite der Wiese grosse Fortschritte gemacht. Sämtliche im Bereiche des Personenbahnhofs und dessen Zufahrten befindlichen Brücken und Unterführungen sind fertig erstellt. Mit dem Bau des Aufnahmsgebäudes ist dagegen noch nicht begonnen worden.

Bahnhof Bern. Die Arbeiten für die Erstellung des Güter- und Rangierbahnhofes Weyeremannshaus konnten im Berichtsjahre endlich in Angriff genommen werden. Die Erdarbeiten wurden wesentlich gefördert und die Kunstbauten sind zum grössten Teil vollendet. Mit den Bauten für die Anlage des neuen Lokomotivdepots im Aebigut ist dagegen immer noch nicht begonnen worden. Ebenso sind die im Genehmigungsbeschluss vom 17. Dezember 1907 verlangten neuen Projekte für die Umgestaltung des Personenbahnhofes, die beidseitig anschliessenden Abstellbahnhöfe und den Ausbau oder die Vergrösserung des jetzigen Loko-Güterbahnhofes noch ausstehend.

Bahnhof Thun. Die in den letzten Jahresberichten erwähnten Unterhandlungen haben im Berichtsjahre keine nennenswerten Fortschritte gemacht. Die von der Gemeinde Thun und

dem Militärdepartement verlangte Erstellung von hölzernen Passellen bei den Niveaubergängen der Allmend- und der mittlern Strasse ist erfolgt.

**Bahnhof Biel.** Die im letztjährigen Bericht erwähnten Unterhandlungen über eine Änderung des Umbauprojektes Nr. 8 (Hochbahnhof im Sinne des Projektes des Gemeinderates von Biel) in bezug auf die Linienführung in der Gemeinde Madretsch sind noch nicht zum Abschluss gelangt; die endgültigen Erklärungen der Gemeinden stehen immer noch aus.

**Bahnhof Neuenburg.** Die Frage des Umbaues hat gegenüber dem vorjährigen Stand keine Änderungen erfahren.

**Bahnhof Locle.** Die Um- und Neubauten in dem als Personenbahnhof beibehaltenen Bahnhof Locle sind im Berichtsjahr bedeutend fortgeschritten. Die Umgestaltung des bestehenden Gebäudes geht seiner Vollendung entgegen, ebenso die Erweiterung der Geleiseanlagen, die im laufenden Jahre fertig durchgeführt werden soll.

Im neuen Güterbahnhof in der Nähe der Station Col des Roches sind die Arbeiten soweit gediehen, dass derselbe voraussichtlich im Frühling in Betrieb genommen werden kann.

**Bahnhof Lausanne.** Bei den Umbauarbeiten im mittlern Teil des Bahnhofes sind in der Hauptsache folgende Fortschritte zu verzeichnen: der Personentunnel westlich vom Aufnahmegebäude wurde vollendet und dem Verkehr übergeben, das Postgebäude und der Posttunnel sind fertig erstellt, ebenso die Verriegelungs- und Signalanlage. Die Bauten für die neuen Lokomotivremisen und das Dienstgebäude sind weit vorgeschritten; das neue Verwaltungsgebäude in der Rasude konnte bezogen werden.

Die Projektierungsarbeiten für den Bau eines neuen Aufnahmegebäudes wurden fortgesetzt, sind aber noch nicht beendet.

**Bahnhof St. Gallen.** Die Verhandlungen über die Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz sind immer noch nicht zum Abschluss gelangt. Im Personenbahnhof konnten infolgedessen nur wenige Arbeiten an der Geleiseanlage vorgenommen werden. Ferner wurde die Verlegung der Rosenbergstrasse durchgeführt und die östliche Personenunterführung in Angriff genommen. Das bestehende Aufnahmegebäude, welches später als Dienstgebäude verwendet werden soll, wurde durch einen Anbau erweitert.

Im Güterbahnhof wurden die Arbeiten für die Erweiterung der Geleiseanlage unter Berücksichtigung der Einführung der Doppelspur und der Bodensee-Toggenburgbahn so weit gefördert, dass das verlegte Einfahrtsgeleise und die verlängerte Vonwil-Strassenbrücke dem Betrieb übergeben werden konnten.

**Station St. Fiden.** Die Verlegung und Eindeckung der Steinach wurde im Berichtsjahre fertig durchgeführt und das alte Steinachbett auf die Höhe der zukünftigen Stationsanlage eingeschüttet. Die Mauerwerksarbeiten für die östliche Strassenüberführung wurden in Angriff genommen und auf der Westseite die Stützmauern für die Zufahrtsstrasse zu den Verladeplätzen im Anschluss an die Arbeiten am Rosenbergtunnel erstellt.

**Bahnhof Oerlikon und Verbindungslinie Oerlikon-Seebach.** Die umfangreichen Erweiterungsbauten wurden im Berichtsjahre vollendet. Am 26. Mai konnte die neue Zentralanlage dem Betriebe übergeben und damit auch der Verkehr auf dem Verbindungsgeleise Oerlikon-Seebach eröffnet werden.

**Bahnhof Bulle.** In bezug auf die Durchführung des im Jahre 1906 genehmigten reduzierten Bauprogrammes für die Erweiterung der Perron- und der schmalspurigen Geleiseanlagen hat sich die Lage gegenüber dem Vorjahre nicht geändert.

Dagegen ist der Anschluss des Industriegeleises der Stadt Bulle entsprechend dem Verlangen des Departements im Berichtsjahre erstellt und in Betrieb genommen worden.

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

Renens, Vevey, Villeneuve, St. Maurice, Martigny, Sion, Val-lorbe, Cossonay, Serrières, Payerne, Vauderens, Aigle, Bex, Yvondand, Colombier, Travers, Alt-Solothurn, Münster, Aarburg, Sursee, Schüpfen, Konolfingen-Stalden, Ostermundigen, Delsberg, Schönbühl, Baden, Wädenswil, Uznach, Cham, Aarau, Affoltern a. Albis, Schwanden, Rüslikon, Rümikon-Mellikon, Wattwil, Rheineck, Romanshorn, Emmishofen-Kreuzlingen, Gossau, Rüthi (Rheintal), Spiez, Schwarzenburg, Lauterbrunnen.

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

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

1. St. Maurice-Martigny :
  - a. St. Maurice-Evionnaz . . . . . 1. Mai.
  - b. Evionnaz-Vernayaz . . . . . 21. Dezember.
2. Aarburg-Sursee :
  - a. Nebikon-Sursee . . . . . 1. Mai.
  - b. Zofingen-Reiden . . . . . 1. Dezember.

Mit der Ausführung der unter Ziffer 2 erwähnten Strecken ist die Linie Zofingen-Sursee durchgehend zweispurig geworden; der Ausbau auf Doppelspur der Reststrecke Aarburg-Zofingen soll dieses Jahr begonnen werden.

Fortgesetzt oder neu in Angriff genommen wurde der Ausbau auf zweite Spur der Strecken Vernayaz-Martigny, Ruchfeld (Basel)-Münchenstein und St. Gallen-St. Fiden.

Auf der Strecke Vernayaz-Martigny sind die Arbeiten so weit gefördert worden, dass der doppelspurige Betrieb im Frühjahr aufgenommen werden kann.

Die Bauarbeiten auf der Strecke Basel-Münchenstein für den Ausbau auf zweite Spur und die damit zusammenhängende neue Einführung der Juralinie in den Bahnhof Basel wurden im Berichtsjahre in Angriff genommen und dürften voraussichtlich im Sommer vollendet werden.

Auf der doppelspurigen Tunnelstrecke St. Gallen-St. Fiden waren auf Ende des Berichtsjahres 940 m Stollen, 160 m Vollausbruch und Widerlagermauerwerk, 100 m Gewölbe und 6 m flache Abdeckung der Endstrecken ausgeführt.

Mit den Bauarbeiten für die am 30. Dezember 1908 genehmigte Doppelspur Wilerfeld-Gümligen ist bisher noch nicht begonnen worden.

In Behandlung standen am Ende des Berichtsjahres die Bauprojekte der Doppelspuranlagen Winterthur-Wil und Vauderens-Siviriez.

Terrainaufnahmen und Projektierungsarbeiten sind im Gange für den Bau der Doppelspur auf den Strecken Neuchâtel-St. Blaise, Siviriez-Romont, Martigny-Saxon, Sursee-Luzern, Thalwil-Richterswil, Hendschikon-Wohlen, Wil-St. Gallen und Giubiasco-Chiasso.

## Grenz- und Katasterpläne

sind im Berichtsjahre für 3 Linien eingereicht und geprüft worden, nämlich Monte Brè-Bahn, Carouge-Croix de Rozon und Sensetalbahn mit zusammen 16,1 km.

### Einführung des elektrischen Betriebes .

Die Zusammensetzung der Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb hat im Berichtsjahre insofern eine Änderung erlitten, als die Gotthardbahn infolge ihres Überganges an die Bundesbahnen als selbständiges Mitglied der Kommission zurückgetreten ist. Immerhin hat Herr Präsident Dietler die Leitung der Subkommission IV beibehalten, und Herr Obermaschineningenieur Meyer hat auch als Beamter der S. B. B. weiter mitgearbeitet. Die Zahl der Mitglieder beträgt demnach 22.

Die Subkommission II, deren Aufgabe in der Lösung der Systemsfrage besteht, hat bis auf einige Nachträge ihre Arbeiten beendigt.

Den Subkommissionen III und IV war in der Hauptsache die Aufstellung von Projekten und Kostenvoranschlägen für bestimmte, typische Fälle übertragen, und zwar sowohl für die Kraftbeschaffung und -verteilung (S. K. III) als für die elektrischen Einrichtungen auf der Strecke und das Rollmaterial (S. K. IV).

Als typische Fälle sollten Projekte für den elektrischen Betrieb des Kreises II und der G. B. auf Grund der Verkehrsmengen des Jahres 1904 zum Vergleich mit dem Dampfbetrieb und sodann solche für einen wesentlich gesteigerten Zukunftsbetrieb ausgearbeitet werden.

Bei der Behandlung dieser Aufgaben zeigte es sich jedoch, dass die von der Subkommission I angegebenen Grundlagen zu sehr hohen Anforderungen an die elektrischen Traktionssysteme führten und dass insbesondere die Kraftbeschaffung infolge des sehr ungünstigen Verhältnisses der mittleren zur grössten benötigten Energiemenge innert praktisch zulässigen Grenzen fast unmöglich wurde.

Die Subkommission IV ging deshalb daran, die Anforderungen sowohl an den Vergleichsbetrieb vom Jahre 1904 als an den Zukunftsbetrieb bezüglich Geschwindigkeiten, Beschleunigungen, Zugsgehichte und Zugsfolge im Sinne einer grössern Annäherung

an die beim Dampfbetrieb vorhandenen bzw. erreichbaren Verhältnisse und einer bessern Anpassung an die besondern Bedingungen der elektrischen Kraftbeschaffung und Traktion zu revidieren.

Diese Arbeit wurde gegen Ende des Berichtsjahres abgeschlossen, und es bleibt nun noch die Aufstellung der auf die neuen Grundlagen sich stützenden Projekte und Vorschläge durch die Subkommissionen III und IV zu gewärtigen.

Für das Jahr 1909 wurden nur die ordentlichen Beiträge von Fr. 500 vom Mitgliede erhoben.

Der im Jahre 1908 in Angriff genommene Umbau für elektrischen Betrieb auf der schweizerischen Seetalbahn ist im Berichtsjahr weitergeführt worden. Auf 1. September konnte auf dem Teilstück Beinwil-Münster der elektrische Betrieb aufgenommen und ohne nennenswerte Störungen bis zum 1. Dezember durchgeführt werden. Da der Leitungsbau auf der übrigen Strecke, sowie namentlich das zum Betriebe derselben nötige Rollmaterial noch stark im Rückstand war, der Betrieb auf der kurzen Strecke Beinwil-Münster sich aber ökonomisch gestaltete, wurde dieser mit dem 1. Dezember wieder eingestellt. Die kurze Betriebsperiode hat indessen wertvolle Resultate für die Ausrüstung des Rollmaterials und die Umformerstation geliefert. Die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Wildegg-Beinwil-Münster ist nunmehr auf den 1. April, diejenige der Strecke Beinwil-Emmenbrücke auf 1. Juli 1910 in Aussicht genommen.

Für die Elektrifikation der Strecke Spiez-Frutigen der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn sind dem Departemente die Pläne für die elektrischen Leitungen und das Rollmaterial zur Genehmigung vorgelegt worden. Mit dem Bau ist im Berichtsjahr begonnen worden.

Auch für die Elektrifizierung der Bern-Worb-Bahn sind die Planvorlagen gegen Ende des Jahres erfolgt.

Die Neuenburger Jura-Bahn studiert ebenfalls die Einführung des elektrischen Betriebes und hat uns Vorprojekte zur Prüfung eingesandt.

Die Elektrifizierung der Wengernalpbahn ist so weit fortgeschritten, dass die Aufnahme dieser Betriebsweise auf der Teilstrecke Lauterbrunnen-Scheidegg am 3. Juli stattfinden konnte. Der durchgehende elektrische Betrieb wird programmässig im Sommer 1910 aufgenommen werden können.

Bezüglich des elektrischen Versuchsbetriebes Seebach-Wettingen ist zu erwähnen, dass derselbe (mit Ausnahme eines freiwilligen Unterbruches von Mitte Januar bis 19. März 1909) bis zum 3. Juli des Jahres anstandslos durchgeführt worden ist. Mit letzterem Tage erfolgte die definitive Betriebseinstellung und gegen das Jahresende der Abbruch der Leitungsanlage, zunächst auf der Strecke Wettingen-Affoltern, nachdem die Bundesbahnen aus Gründen ökonomischer Natur abgelehnt hatten, die Einrichtungen von der Maschinenfabrik Oerlikon zu übernehmen und den elektrischen Betrieb auf eigene Rechnung weiterzuführen.

## b. Bahnunterhalt.

### Linien im Betrieb.

	Betriebslänge	
	km	km
Haupt- und Nebenbahnen . . . . .	4552,540	
Tramways . . . . .	416,439	
Drahtseilbahnen . . . . .	33,052	
Bahnstrecken im Betrieb ausländischer Unternehmungen . . . . .	68,794	
	<hr/>	5070,825
Hiervon gehen ab:		
Die für die Zweiglinien doppelt gerechneten Betriebslängen . . . . .	114,496	
Die im Ausland gelegenen Strecken . . . . .	45,865	
	<hr/>	159,861
Einfache Länge sämtlicher dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in der Schweiz . . . . .		4910,964
Davon werden zweispurig betrieben (normalspurige Adhäsionsbahnen) . . . . .		729,000

Für weitere Angaben über die baulichen Verhältnisse der einzelnen Betriebslinien gestatten wir uns, auf die vom Eisenbahndepartement herausgegebene schweizerische Eisenbahnstatistik zu verweisen.

### Inspektionen und Kontrolle der Bahnen.

Die Kontrolle über den Unterhalt der Bahnen ist in der bisherigen Weise ausgeübt worden. Die durchgehenden Inspek-

tionsreisen zu Fuss über Haupt- und Nebenbahnen, ausser Zahnrad- und Drahtseilbahnen, erstreckten sich auf 4755 km, wozu noch zahlreiche Spezialuntersuchungen und Augenscheine kommen.

Auf die Kontrolle der Zahnrad- und Drahtseilbahnen entfallen:

Allgemeine Inspektionen . . . . .	98
Besuche bei besonderen Anlässen (Untersuchungen von neuem Rollmaterial, Bremsproben, Augenscheine etc.)	146

Anlässlich der Inspektionen wurden 300 km Streckenbegehungen ausgeführt.

Auf den elektrisch betriebenen Adhäsionsbahnen wurden 221 Inspektionen vorgenommen, welche sich auf die elektrischen Einrichtungen und das Rollmaterial erstreckten.

## Zustand der Bahnen.

### Unterbau.

Wesentliche Störungen des Bahnbetriebes durch Naturereignisse haben sich im Berichtsjahre nur wenige ereignet. Zu erwähnen sind die folgenden Fälle:

In der Nacht vom 21. auf 22. Mai fand bei der Arth-Rigi-Bahn an der sogenannten „Kräbelwand“ ein Felssturz statt, welcher die Linie auf zirka 80 Meter Länge zerstörte. Der durchgehende Verkehr der Züge wurde dadurch unterbrochen und konnte erst am 4. Juni wieder aufgenommen werden.

Auf der Linie Lausanne-Bern fand am 12. Juli an der bergseitigen Böschung des Einschnittes bei km 5,742 ein grösserer Rutsch statt, welcher das bergseitige Geleise sperrte, was die Einführung des einspurigen Betriebes zwischen Conversion und Grandvaux für längere Zeit zur Folge hatte.

Auf der Linie Saignelégier-Glovelier ist am 8. Oktober nach anhaltendem Regen bei km 15,600 zwischen Scut und La Combe Tabellon ein grosser Steinsatz eingestürzt. Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs musste das Geleise bergseits verschoben und bis zur Fertigstellung der provisorischen Linie über die Unterbruchstelle Umstieg und Umlad angeordnet werden.

In bezug auf die im Berichtsjahre ausgeführten Unterhaltungsarbeiten ist zu bemerken, dass mit der Vollendung der Verstärkung der Inschireussbrücken die Verstärkungsarbeiten auf dem Kreis V der Bundesbahnen für die dermaligen Achsbelastungen in der Hauptsache zum Abschlusse gebracht wurden.

Wie wir bereits im letzten Jahresbericht erwähnt haben, sind nur noch im Kreis III der Bundesbahnen eine grössere Anzahl von noch unverstärkten Brücken vorhanden.

Die Revision der bestehenden Brückenverordnung ist im Gange. Die Vorschläge der sämtlichen Interessenten sind eingelangt und es kann nun hierseits mit den Arbeiten zum Vorentwurf begonnen werden.

### Oberbau.

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

auf Hauptbahnen:

Stahlschienen . . . . .	106,400 km
Eisenschwellen . . . . .	62,000 "
Holzschwellen . . . . .	37,600 "
Schottererneuerung . . . . .	98,800 "

auf Nebenbahnen:

Stahlschienen . . . . .	25,400 km
Eisen- und Holzschwellen . . . . .	20,700 "
Schottererneuerung . . . . .	32,700 "

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

auf Hauptbahnen . . . . .	47,200 km
auf Nebenbahnen . . . . .	47,000 "

### Mechanische Einrichtungen der Zahnrad- und Drahtseilbahnen.

Die Kontrolle dieser Einrichtungen fand in gewohnter Weise statt. Erwähnenswert ist hier nur der Fall eines Seilbruches bei der Dolderbahn vom 7. Juli. Die vorhandenen Sicherheitseinrichtungen der Wagen haben dabei, soweit möglich, ihren Zweck erfüllt und einen ernstern Unfall verhütet. Der Fall gab Anlass zu Verhandlungen mit den Drahtseilbahnverwaltungen bezüglich Massnahmen zur Erreichung eines bessern Seilunterhaltes und der weitern Vervollkommnung der Wagenbremsen.

Bei 7 Drahtseilbahnen gelangten die Drahtseile zur Auswechslung. Festigkeitsproben wurden vorgenommen mit:

- 7 Ersatzseilen bestehender Seilbahnen,
- 9 Seilen für neue Seilbahnen,
- 2 ausrangierten Seilen.

Die Ergebnisse dieser Proben gaben zu keinen besonderen Massnahmen Anlass.

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

Die Untersuchungen dieser Einrichtungen hatten im allgemeinen ein befriedigendes Ergebnis; ihr Zustand gab zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass, wenn auch da und dort Verbesserungen verlangt werden mussten.

Es sind eine Anzahl Kontaktleitungsbrüche vorgekommen, welche indes nur kurze Betriebsunterbrechungen verursachten.

Unfälle, die auf mangelhafte Anlage oder schlechten Unterhalt der elektrischen Einrichtungen zurückzuführen waren, sind keine zu verzeichnen.

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

Erweiterungen der Geleiseanlagen sind, ausser den bereits besprochenen Erweiterungen von Bahnhöfen, auf einer grössern Anzahl von Stationen ausgeführt worden.

Auf 20 Stationen sind die Aufnahmegebäude neu erstellt oder vergrössert worden.

Neue Perrondächer sind auf 22 Stationen angebracht worden.

Die elektrische Beleuchtung ist auf 24 Stationen neu eingerichtet und auf 27 Stationen verbessert worden.

#### **Signale und Riegelungen.**

Ergänzungen der Signalanlagen fanden statt durch Anbringung von 30 Einfahrtsignalen, 81 Einfahrt-Vorsignalen, 93 Ausfahrtsignalen, 54 Durchfahrtsignalen und 21 Rangiersignalen.

Neue Riegelungen wurden erstellt auf 19 Stationen und ältere ergänzt auf 12 Stationen.

Ein neuer Streckenblock wurde angebracht auf der Strecke Bex-St. Maurice. Die Strecken Preda-St. Moritz, Samaden-Pontresina und Wolfgang-Frauenkirch der Rhätischen Bahn sind mit Glockensignalen versehen worden.

#### Niveaübergänge und Bahnabschluss.

Durch die Erstellung von Parallelwegen, Unter- oder Überführungen oder durch die Ablösung von Wegrechten sind 25 Niveaübergänge unterdrückt worden.

Eine grössere Zahl von Niveaübergängen wurde mit neuen, verbesserten Barrieren versehen.

#### Bahnbewachung.

Auf dem Netze der Bundesbahnen ist, entsprechend dem Vorgehen der deutschen und französischen Eisenbahnverwaltungen, eine Änderung des Bahnbegehungsdienstes in dem Sinne eingeführt worden, dass die Zahl der täglichen Begehungen vermindert und die Länge der dem einzelnen Wärter zugewiesenen Strecke vergrössert wurden. Die Verminderung der Zahl der täglichen Begehungen wurde veranlasst, weil die Erfahrung erwiesen hat, dass die Betriebssicherheit so häufige Begehungen, wie sie bisher ausgeführt wurden, nicht erfordert. Die Reduktion der Zahl der Begehungen einerseits, sowie die häufigere Benützung der Züge durch die Wärter zum Hin- oder Rückweg andererseits, gestatteten die Verlängerung der Wärterstrecken, ohne die Erhöhung der bisherigen täglichen maximalen Marschleistung.

Die Prüfung der für jede neue Fahrplanperiode einzureichenden Vorlagen über den Dienst des Streckenpersonals ist in der bisherigen Weise vorgenommen worden.

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

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

### Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen.

Im Jahre 1909 wurden Planvorlagen behandelt für:

212 Starkstromüberführungen	gegen	268	im	Vorjahre,
37 Starkstromunterführungen	"	17	"	"
22 Starkstromlängsführungen	"	12	"	"
19 neue Beleuchtungsanlagen auf Bahngebiet	"	64	"	"
22 Änderungen und Erweiterungen bestehender Anlagen	"	16	"	"
<hr/> 312	gegen	<hr/> 377	im	Vorjahre.

Unter Ausschluss der Starkstromleitungen längs und quer zu reinen Strassenbahnen und solcher Leitungen, welche den Bahnverwaltungen selbst gehören, ergibt sich auf Ende 1909 folgender Bestand:

- 1746 Starkstromüberführungen (1563)
- 417 Starkstromunterführungen (392)
- 135 Starkstromlängsführungen (121).

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

### Kreuzungen elektrischer Bahnkontaktleitungen mit Schwachstromleitungen.

Nach den monatlichen Ausweisen der Obertelegraphendirektion sind 17 neue Überführungen von Schwachstrom- über Bahnkontaktleitungen erstellt worden. Ferner weisen 9 im Laufe des Jahres eröffnete elektrische Bahnen, beziehungsweise Bahnstrecken, im ganzen 36 Überführungen von Schwachstromleitungen auf. Die Gesamtzunahme beträgt somit 53.

Die Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen und die Kreuzungen elektrischer Bahnkontaktleitungen mit Schwachstromleitungen werden von den Kontrollbeamten, soweit möglich, jährlich einmal besichtigt und die konstatierten Mängel den in Frage kommenden Bahnverwaltungen behufs Abhilfe zur Kenntnis gebracht.

## 2. Rollmaterial.

Die Kontrolle bestand wie bisher in der Prüfung der Planvorlagen für Neuanschaffungen und Umbauten; ferner in der Untersuchung neuer, bzw. umgebauter Fahrzeuge vor deren Inbetriebsetzung; in der Überwachung der Kesselrevisionen und Pressungen, sowie in der Beobachtung des Rollmaterials im Betriebe und des Traktionsdienstes.

Die Zahl der im Berichtsjahr behandelten Vorlagen für Rollmaterial betrug 341 (49 für neue und 292 für bestehende Bahnen) gegen 333 im Vorjahre; dementsprechend haben auch wieder bedeutende Rollmaterialvermehrungen stattgefunden.

Über den Bestand am Ende des Jahres gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss:

### a. Lokomotiven.

Normalspurige Bahnen . . . . .	1,320	Lokomotiven
Schmalspurige Bahnen . . . . .	172	"
Zahnradbahnen . . . . .	87	"
Tramways . . . . .	6	"
	<hr/>	
Total	1,585	Lokomotiven
wovon mit elektrischem Antrieb	48	"

### b. Personenwagen.

	Wagen	Plätze
Normalspurige Bahnen . . . . .	3,458	170,558
Schmalspurige Bahnen . . . . .	810	30,248
Zahnradbahnen . . . . .	143	6,820
Tramways . . . . .	963	32,988
Seilbahnen . . . . .	85	3,230
	<hr/>	
Total	5,459	243,844
wovon mit elektrischem Antrieb	951	34,750

### c. Bahnpostwagen.

135	zweiachsige	normalspurige
179	dreiachsige	"
12	zweiachsige	schmalspurige
4	dreiachsige	"
	<hr/>	
Total	330	

*d. Gepäckwagen.*

Hauptbahnen und normalspurige Nebenbahnen . . . . .	695	Wagen
Sonstige Nebenbahnen . . . . .	129	"
	<u>Total</u>	<u>824</u> Wagen

*e. Güterwagen.*

Normalspurbahnen (übergangsfähiges Material) . . . . .	15,684	Wagen
Sonstige Bahnen . . . . .	1,518	"
	<u>Total</u>	<u>17,202</u> Wagen

Die angeschafften Lokomotiven sind meist schwerer Bauart nach bewährten Typen. Einen neuen, sehr leistungsfähigen Typ — d. i. eine Ec  $\frac{4}{6}$  Lokomotive — hat die Thunerseebahn in Betrieb gesetzt.

Unter den neu angeschafften Personenwagen befinden sich 4 vierachsige Personenwagen mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen für Krankentransporte.

Die Oberpostdirektion hat 8 Bahnpostwagen mit geschlossenen Durchgängen und Plattformen, sowie mit Faltenbälgen angeschafft. Das Bedürfnis nach solchen Wagen, welche ohne Störung der Interkommunikation beliebig in die Züge eingestellt werden können, hat sich schon seit längerer Zeit geltend gemacht.

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

Im Berichtsjahre wurden wieder eine Anzahl neuer Lokomotiven mit Rauchverminderungseinrichtungen ausgerüstet. Zurzeit sind 559 Lokomotiven oder 36,3 % der Gesamtzahl der Dampflokomotiven mit solchen Apparaten versehen.

Die Anwendung der Dampfüberhitzung macht stetige Fortschritte; in neuerer Zeit findet dieselbe sogar bei Zahnradbahnen Eingang. Zu Ende des Berichtsjahres waren 90 Heissdampflokomotiven im Betriebe, welche sich wie folgt verteilen:

Bundesbahnen . . . . .	74	Stück
Thunerseebahn . . . . .	3	"
Appenzellerbahn . . . . .	1	"
Rhätische Bahn . . . . .	11	"
Pilatusbahn . . . . .	1	"

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

	Wagen	%
Petrolbeleuchtung . . . . .	443	12,8
Gasbeleuchtung . . . . .	519	15,0
Elektrische Beleuchtung . . . . .	2496	72,2

Alle neuen Wagen der Hauptbahnen und auch die meisten der Nebenbahnen erhalten elektrische Beleuchtung.

Bezüglich der Verbesserung der Heizung und Ventilation der Personenwagen sind keine bemerkenswerten Fortschritte zu verzeichnen.

Die Verwendung von Dampf- und Benzinmotorwagen auf Haupt- und Nebenbahnen ist immer noch eine ganz vereinzelte. Es sind zurzeit im Betriebe:

- 1 Dampfmotorwagen auf der Urikon-Bauma-Bahn.
- 1 Benzinmotorwagen auf den schweizerischen Bundesbahnen.
- 1 Benzinmotorwagen auf der Verbindungsbahn Rheineck.

In neuester Zeit scheinen diese Motorfahrzeuge von Bahnen mit knappen Mitteln mehr Beachtung finden zu wollen.

Im Zunehmen begriffen ist die Anwendung von Rollböcken bezw. Rollwagen zum Transport von normalspurigen Güterwagen auf Schmalspurbahnen und zwar wird in letzter Zeit der Rollwagen — d. i. ein von 2 Drehgestellen getragener durchgehender Geleiseträger — den Rollböcken vorgezogen.

Es sind im Betriebe bei der:

Genfer Strassenbahnen . . . . .	17 Paar Rollböcke
Aarau-Schöftland-Bahn . . . . .	6 „ „
Wynentalbahn . . . . .	10 „ „
Langenthal-Jurabahn . . . . .	2 Rollwagen
Schmalspurbahn Bözingen-Mett . . . . .	4 „

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

Lokomotivdefekte sind dem Departemente 307 zur Kenntnis gebracht worden; dieselben verteilen sich wie folgt:

Schweizerische Bundesbahnen . . . . .	200
Bern-Neuenburg . . . . .	1
Jura Neuchâtelois . . . . .	5
Nebenbahnen . . . . .	101
Total	<u>307</u>

Eingelangt sind ferner:

221	Berichte über Kupplungsbrüche;
62	„ „ Radreifenbrüche;
35	„ „ Achsenbrüche.

Diese Angaben machen aber nicht Anspruch auf Vollständigkeit, da uns nicht alle Fälle gemeldet werden. Schwerere Unfälle sind durch genannte Brüche nicht entstanden.

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

Es fanden statt:

Innere Kesseluntersuchungen: 267 (in % der Kessel 16).

Periodische Druckproben: 265 (in % der Kessel 15,9).

Druckproben neuer Kessel: 81 (wovon 6 Ersatzkessel).

Vom Verband schweizerischer Eisenbahnverwaltungen ist ein Entwurf für die Revision der Verordnung vom 27. Oktober 1905 betreffend den Unterhalt des Rollmaterials der schweizerischen Hauptbahnen eingereicht worden. Wir haben den vorgesehenen Änderungen prinzipiell zugestimmt und dem Verband einen Gegenentwurf zur Vernehmlassung zugesandt. Die Rückäusserung ist noch nicht erfolgt.

Die Kohlenvorräte, welche vor 2 Jahren in bedenklichem Masse zurückgegangen waren, sind im Berichtsjahr wieder auf die normale vorgeschriebene Höhe gestiegen. Vorstellungen wegen ungenügenden Vorräten mussten nur bei wenigen Bahnverwaltungen erhoben werden.

### 3. **Bahnbetrieb.**

#### a. **Fahrplanwesen.**

Gegenüber dem Vorjahre ist eine erhebliche Abnahme der Zahl der Abänderungsbegehren zu den Fahrplanentwürfen, nämlich von 1122 auf 891, zu verzeichnen.

108 Begehren richteten sich gegen die Unterdrückung von früher bestandenen Zügen. 120 Begehren verlangten die Einlage neuer Züge. 169 Begehren bemühten sich um Erstellung neuer Anschlüsse und 165 um Früher- oder Späterlegung von Zügen oder Schiffskursen. Ferner sind 229 neue Schnellzugshalte verlangt worden.

Das Eisenbahndepartement hatte über 196 Begehren zu entscheiden und in 6 Fällen wurden die Verfügungen dieses Departements auf dem Rekurswege an den Bundesrat gezogen.

Die Bundesbahnen und auch einzelne Privatunternehmungen haben im Hinblick auf den Rückgang des Verkehrs und die steigenden Ausgaben auf den Sommer und sodann auch auf den Winter eine zum Teil erhebliche Reduktion der Fahrleistungen in Aussicht genommen, um das finanzielle Gleichgewicht wieder herzustellen. Wir haben diese Bestrebungen in der Hauptsache geschützt, in der Meinung immerhin, dass die Verwaltungen darauf Bedacht nehmen sollen, den Verkehrsbedürfnissen angemessen Rechnung zu tragen, sobald wieder normale Verhältnisse an die Stelle der Depression im Verkehrswesen getreten sein werden. Das Departement hat die Begehren um Einlage neuer Züge ausnahmslos abgewiesen, dagegen denjenigen um Erstellung neuer Anschlüsse und Verlegung von bestehenden Zügen, soweit tunlich, entsprochen. Den Begehren um Schnellzugshalte konnte nur in wenigen, ganz ausnahmsweisen Fällen entsprochen werden, da die für den Fernverkehr eingelegten Schnellzüge nicht dem Lokalverkehr dienstbar gemacht werden können.

An die europäische Fahrplankonferenz für den Sommer 1910, welche am 8./9. Dezember in Strassburg abgehalten wurde, haben wir eine Vertretung abgeordnet. Diese Konferenz hat die Frage der Erstellung eines Jahresfahrplans erörtert; da aber die Vertreter einzelner Staaten sich ablehnend verhielten, wird es beim bisherigen Verfahren der Erstellung eines Sommer- und eines Winterfahrplans einstweilen sein Verbleiben haben. Indessen sollen im Durchgangsverkehr bedeutende Änderungen in der Regel nur noch auf den Sommer vorge-

nommen werden und es ist daher beschlossen worden, versuchsweise jährlich nur noch eine grosse europäische Fahrplan-konferenz abzuhalten.

### b. Kontrolle der Dienstvorschriften.

Die Verhandlungen über die im letztjährigen Berichte erwähnten neuen Vorschriften über die Aufnahme in den Eisenbahndienst, die Heranbildung von Lokomotivführern und Lokomotivheizern, sowie die periodischen Prüfungen des Betriebspersonals sind noch nicht zum Abschlusse gediehen. Indessen bestehen zwischen den Bahnverwaltungen und dem Departement nur noch über wenige Punkte Meinungsverschiedenheiten und es ist daher demnächst eine Einigung zu erwarten.

Die in frühern Berichten erwähnten allgemeinen Reglemente über den Fahrdienst auf den Schmalspurbahnen mit Dampftrieb und auf den Zahnradbahnen sind seitens mehrerer Verwaltungen in Kraft gesetzt worden, während andere Verwaltungen im Benehmen mit dem Eisenbahndepartement noch mit der Ausarbeitung von Ausführungsvorschriften zu den genannten Reglementen beschäftigt sind.

Von den Verwaltungen der elektrisch betriebenen Schmalspurbahnen sind dem Departement Vorschläge zum Zwecke der Erstellung eines gemeinsamen Reglements über den Fahrdienst eingereicht worden und es hat das Departement den Verwaltungen einige zweckentsprechende Gegenvorschläge zur Prüfung übermittelt.

Der Verband schweizerischer Eisenbahnen hat dem Departement Vorschläge für die zufolge Einschränkung der Lokomotivpfeifensignale erforderlichen Reglementsänderungen unterbreitet, und es ist denselben die Genehmigung erteilt worden.

Einer Reihe von neuen Reglementen bereits bestehender und neuer Bahnen ist nach längern Verhandlungen die Genehmigung erteilt worden.

Das Departement hatte sich auch im Berichtsjahre, wie in frühern Jahren, mit der Revision einzelner Bestimmungen des allgemeinen Reglements über den Signaldienst und des allgemeinen Reglements über den Fahrdienst auf den normalspurigen Bahnen zu beschäftigen.

### c. Vollziehung des Arbeitsgesetzes.

Wie in frühern Jahren sind einer Reihe von Verwaltungen in Berücksichtigung besonderer Verhältnisse ausnahmsweise Anordnungen hinsichtlich Dauer der Arbeitszeit, der ununterbrochenen Ruhezeit und der Dienstbereitschaft zugestanden worden.

Den Verwaltungen des Verbands schweizerischer Eisenbahnen wurde in üblicher Weise gestattet, während der Dauer des Herbstverkehrs an den Sonntagen, den eidgenössischen Bettag ausgenommen:

- a. am Vormittage in den Güterschuppen arbeiten zu lassen;
- b. den hierzu geeigneten Personenzügen, soweit nötig, Güterwagen mitzugeben;
- c. Güterzüge auszuführen, soweit dies zur Bewältigung des Verkehrs notwendig erschien.

Nebstdem sind mehrere Verwaltungen ermächtigt worden, bei ausserordentlichem Verkehrsandrang an Sonntagen Güterzüge zur Ausführung zu bringen und in beschränktem Umfange die Ladegeschäfte zu besorgen. Solche Ausnahmeverfügungen erwiesen sich namentlich in Chiasso als notwendig.

Die anlässlich der Prüfung der Tagebücher des Personals ermittelten Unregelmässigkeiten gaben zu zahlreichen Erinnerungen gegenüber den Verwaltungen Anlass. Immerhin wollen wir gerne konstatieren, dass gewichtige Widerhandlungen nicht sehr häufig zutage traten und dass im allgemeinen das Bestreben der Verwaltungen zu erkennen war, die gerügten Unzukömmlichkeiten zu beseitigen.

Die Verwendung von Schrankenwärterinnen in der Zeit von 11 Uhr abends bis 4 Uhr morgens konnte auch im Berichtsjahre wegen Schwierigkeit der Ablösung noch nicht überall vermieden werden.

Hinsichtlich Anweisung von geeigneten Rubelokalitäten und Wohnräumen sind einige Fortschritte zu verzeichnen; es dürfte aber in dieser Richtung ein Mehreres getan werden.

### d. Fahrleistungen und Zugsverspätungen.

Gemäss der beiliegenden Tabelle ist die Zahl der ausgeführten Züge mit Personenbeförderung wie auch diejenige der reinen Güterzüge gegenüber dem Vorjahre zurückgegangen. Ebenso sind die kilometrischen Fahrleistungen (Zugs- und Achs-

Zusammenstellung der im Jahre 1909 auf den wichtigern schweizerischen Normalspurbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

Tableau des trains ayant circulé pendant l'année 1909 sur les plus importants chemins de fer suisses à voie normale et des retards qu'ils ont subis.

Main data table with 30 columns: 1-3 (Line info), 4-9 (Trains), 10-11 (Distance), 12 (Passenger km), 13 (Track length), 14-19 (Delays at stations), 20-26 (Delays on line), 27-29 (Proportions), 30 (Line names). Rows include Hauptbahnen (Schweizerische Bundesbahnen), Nebenbahnen, and Totale und Durchschnittszahlen.

1) Inkl. Basler Verbindungsbahn. 2) Vom 1. Mai an. 3) Bis 30. April. 4) Inkl. Spiez-Erlenbach, Erlenbach-Zweisimmen, Spiez-Frutigen, Gürbetalbahn. 5) Inkl. Beinwil-Münster. 6) Inkl. Wald-Ruti.

Y compris le raccordement de Bâle. Dès le 1<sup>er</sup> mai. Jusqu'au 30 avril. Y compris les lignes de Spiez à Erlenbach, d'Erlenbach à Zweisimmen, de Spiez à Frutigen, Gürbetalbahn. Y compris Beinwil-Münster. Y compris Wald-Ruti.

Bis 30. April. Jusqu'au 30 avril. \*\* Vom 1. Mai an. Dès le 1<sup>er</sup> mai. \* Ab 1. Dezember. Dès le 1<sup>er</sup> décembre.

§ Gotthardbahn. -- Gotthard.

kilometer) hinter denjenigen des Vorjahres zurückgeblieben, und zwar machte sich der Rückgang namentlich in der ersten Hälfte des Jahres bemerkbar, während August, Oktober, November und Dezember gegenüber den entsprechenden Monaten des Vorjahres eine erhebliche Verkehrszunahme aufweisen.

Mit Bezug auf die Zahl der Verspätungen der Züge mit Personenbeförderung ist einige Besserung zu verzeichnen, indem die Zahl der von anschliessenden Unternehmungen übernommenen Verspätungen beträchtlich zurückgegangen ist. Dagegen ist eine Vermehrung der eigenen Verspätungen eingetreten, deren Grund in der Hauptsache in grössern festlichen Anlässen zu suchen ist, zum andern Teil aber anscheinend auch auf den Umstand zurückgeführt werden muss, dass zufolge Reduktion der Zugszahl die einzelnen Züge grössere Aufgaben als im Vorjahre zu bewältigen hatten.

### e. Unfälle.

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

	1909	1908
Entgleisungen in Stationen . . . . .	41	40
„ auf offener Bahn . . . . .	15	19
Zusammenstösse in Stationen . . . . .	36	24
„ auf offener Bahn . . . . .	5	14
Sonstige Unfälle:		
Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden	1792	2078
Andere Unfälle . . . . .	53	61
Gesamtzahl der Unfälle	1942	2236

Von den 56 (59) Entgleisungen fanden 36 (51) bei Personen- und Güterzügen, 17 (7) im Rangierdienst und 3 (1) bei Tramwagen statt.

Nach den Ursachen rubrizieren sich die Entgleisungen wie folgt:

	1909	1908
Defekte Bahnanlage . . . . .	6	6
Hindernisse auf der Bahn . . . . .	3	3
Befahren unrichtig bedienter Weichen . . . . .	22	19
Defekte an Fahrzeugen . . . . .	6	7
Andere und unermittelte Ursachen . . . . .	19	24

Von den 41 (55) Zusammenstössen ereigneten sich 20 (19) bei fahrenden Zügen, sei es, dass solche mit andern Zügen oder mit einzelnen Wagen in Kollision gerieten; 12 (11) Fälle beziehen sich auf Vorkommnisse im Rangierdienst und 9 (8) betreffen Kollisionen von Tramwagen.

Nach den Ursachen rubrizieren sich die Zusammenstösse wie folgt:

	1909	1908
Unrichtige Dispositionen des Personals, mangelhafte Verständigung . . . . .	7	11
Unrichtige Weichen- oder Signalstellung . . . . .	11	7
Vorschriftswidriges Manöver und Unachtsamkeit des Zug- und Fahrpersonals . . . . .	15	13
Unrichtige Aufstellung von Fahrzeugen . . . . .	5	2
Andere Ursachen . . . . .	3	5

Nach Bahnen zusammengestellt entfallen von den Entgleisungen und Zusammenstössen:

	Entgleisungen		Zusammenstösse	
	1909	1908	1909	1908
Auf die schweiz. Bundesbahnen, inklusive mitbetriebene Linien und die vormalige Gotthardbahn . . . . .	29	41	20	18
" " Bern-Neuenburg-Bahn, inklusive Sensetalbahn . . . . .	—	—	—	—
" " Neuenburger Jura-Bahn . . . . .	1	2	—	1
" " ausländischen Bahnen auf Schweizergebiet . . . . .	1	—	1	1
" " übrigen normalspurigen Adhäsionsbahnen . . . . .	7	5	4	3
" " schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper . . . . .	10	4	3	3
" " schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf Strassen . . . . .	4	2	12	11
" " Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken . . . . .	3	4	1	1
" " reinen Zahnradbahnen . . . . .	1	1	—	—
" " Seilbahnen . . . . .	—	—	—	—

Die sämtlichen Unfälle hatten 87 Tötungen (im Vorjahre 99) und 1753 Verletzungen (gegen 2024) von Personen zur Folge, und zwar wurden

	getötet					
	Reisende		Bahnbedienstete		Drittpersonen	
	1909	1908	1909	1908	1909	1908
bei Entgleisungen und Zusammenstößen . . . . .	—	—	—	1	2	—
infolge sonstiger Ereignisse	13	15	41	37	31	46
	verletzt					
	Reisende		Bahnbedienstete		Drittpersonen	
	1909	1908	1909	1908	1909	1908
	bei Entgleisungen und Zusammenstößen . . . . .	26	7	10	24	2
infolge sonstiger Ereignisse	88	100	1529	1795	98	98

Nach Bahnen zusammengestellt entfallen hiervon:

	Tötungen		Verletzungen	
	1909	1908	1909	1908
Auf die schweiz. Bundesbahnen, inklusive vormalige Gotthardbahn . . . . .	64	74	1253*)	1504
„ „ Bern-Neuenburg-Bahn . . . . .	1	—	8	14
„ „ Neuenburger Jura-Bahn . . . . .	1	—	21	24
„ „ ausländischen Bahnen auf Schweizergebiet . . . . .	1	1	60	50
„ „ übrigen normalspurigen Adhäsionsbahnen . . . . .	7	8	72	73
„ „ schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper . . . . .	—	3	59	58
„ „ schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf Strassen . . . . .	11	10	233	260
„ „ Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken . . . . .	1	2	31	26
„ „ reinen Zahnradbahnen . . . . .	—	1	7	5
„ „ Seilbahnen . . . . .	1	—	9	10

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

\*) Inklusive 6 Postangestellte.

	Reisende				Bahnbedienstete				Drittpersonen			
	Tötung		Verletzung		Tötung		Verletzung		Tötung		Verletzung	
	1909	1908	1909	1908	1909	1908	1909	1908	1909	1908	1909	1908
Überfahren von Fuhrwerken, Rollwagen und Draisinen . . . . .	—	—	—	—	—	2	1	—	4	2	12	27
Infolge Scheuwerdens von Tieren bei der Fahrt von Zügen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	3
Ausgleiten von Fahrzeugen, Fehltreten beim Auf- und Absteigen . . . . .	1	—	6	7	4	1	228	271	—	—	—	—
Fehltreten beim Begehen der Geleise . . . . .	—	—	3	—	—	—	121	174	—	—	—	—
Springen auf und von im Gang befindlichen Fahrzeugen . . . . .	9	8	22	34	1	3	55	61	—	—	2	2
Unvorsichtiges Überschreiten der Geleise und Gehen in denselben . . . . .	2	5	3	2	23	15	23	38	23	41	66	50
Unvorsichtiges Benehmen im fahrenden Zug und bei Manöverbewegungen . . . . .	1	2	8	6	1	1	19	27	—	—	—	—
Mitwirkung von Drittpersonen beim Manöver . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3
Infolge unglücklichen Zufalls bei Manövern . . . . .	—	—	—	2	3	2	171	210	—	—	1	—
Beim An- und Abkuppeln von Fahrzeugen . . . . .	—	—	—	—	8	5	189	212	—	—	—	—
Infolge verbotener oder unrichtig ausgeführter Manöver . . . . .	—	—	4	1	—	1	27	23	—	—	1	3
Beim Ein-, Aus- und Unlad von Gütern . . . . .	—	—	—	—	1	—	292	329	—	—	—	—
Beim Öffnen oder Schliessen von Wagentüren . . . . .	—	—	33	35	—	—	53	59	—	—	—	—
Augenverletzungen durch Fremdkörper . . . . .	—	—	—	2	—	—	53	67	—	—	—	—
Beim Einfeuern auf der Lokomotive und beim Zerkleinern von Kohlen . . . . .	—	—	—	—	—	—	61	58	—	—	—	—
Durch Starkströme . . . . .	—	—	—	1	—	3	14	10	—	—	—	—
Aus andern Ursachen . . . . .	—	—	9	10	—	4	222	256	3	3	11	10

In selbstmörderischer Absicht haben sich 16 Personen getötet (im Vorjahr 25 getötet und 3 verletzt).

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

	1909	1908
Tötungen . . . . .	3	5
Verletzungen . . . . .	3449	3992

gemeldet.

#### 4. Dampfschiffe.

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

Über den Umfang der Kontrolle geben nachstehende Zahlen Aufschluss:

##### a. Betriebsbewilligungen.

	Dampfschiffe	Motorboote	Motorschiffe	Total
Erneuert . . . . .	2	2	7	11
Neu erstellt . . . . .	3	18	12	33
Entzogen . . . . .	2	3	6	11

##### b. Änderungen im Schiffspark.

Dampfschiffe neu erstellt, bezw. neu unter Kontrolle getreten	2
Motorboote " " " " " " " "	18
Motorschiffe " " " " " " " "	8
Dampfschiffe ausrangiert oder aus der Kontrolle gestrichen	.
Motorboote " " " " " " " "	3
Motorschiffe " " " " " " " "	3
Dampfschiffe umgebaut . . . . .	3
Motorboote " . . . . .	1
Motorschiffe " . . . . .	8
Dampfschiffe mit neuen Kesseln versehen . . . . .	1
" " " Maschinen versehen . . . . .	1
Motorboote " " Motoren " . . . . .	3
Motorschiffe " " " " " " " "	3

Anmerkung: Unter Motorschiffen und Motorbooten sind Fahrzeuge verstanden, die durch Explosions-, Verbrennungs-, Elektro- und dergleichen Motoren betrieben werden; unter Motorbooten insbesondere Fahrzeuge, die weniger als 10 Tonnen Displacement haben und ausschliesslich für den Personentransport bestimmt sind; unter Motorschiffen alle andern Fahrzeuge dieser Art.

*c. Bestand des Schiffsparkes.*

Dampfschiffe für den Personen- und Gütertransport . . .	102
„ nur für den Gütertransport . . . . .	6
„ für den Schleppdienst . . . . .	6
Motorboote ausschliesslich für den Personentransport . . .	103
Motorschiffe auch für den Personentransport . . . . .	9
„ nur für den Gütertransport . . . . .	70
Total	296
Im Bau oder angemeldet und voruntersucht sind	16

An Schiffsuntersuchungen wurden vorgenommen:

Äussere Untersuchungen von Dampfschiffen . . . . .	123
Untersuchungen von Motorbooten . . . . .	127
„ „ Motorschiffen . . . . .	90
Innere Untersuchungen von Dampfschiffen . . . . .	116
wovon auf Stapel . . . . .	34
Belastungsproben und Krängungsversuche . . . . .	29

Die Kesselrevisionen und Druckproben wurden in bisheriger Weise durch die Inspektoren des schweizerischen Vereins von Dampfkesselbesitzern vorgenommen, deren Berichte uns je-  
weilen in Kopie zugesandt werden. Den Revisionen von 10 Kesseln  
und Druckproben von 3 neuen Kesseln haben unsere Beamten  
beigewohnt.

Die Anzahl der im Betriebe befindlichen Schiffskessel beträgt 167.

*d. Bestand der regelmässig befahrenen Landungseinrichtungen.*

Neu erstellt wurden . . . . .	11
Umgebaut wurden . . . . .	5
Aufgehoben oder nicht mehr befahren . . . . .	1
Totaler Bestand . . . . .	267

Untersuchungen solcher Einrichtungen wurden im Berichtsjahre 121 vorgenommen.

Den Bestimmungen betreffend Rekrutierung, Belehrung und periodische Prüfungen des Personals sollte noch besser nachgelebt werden, ebenso den Vorschriften zur Sicherheit des Dampfschiffbetriebes und zum Gebrauch der Rettungsapparate.

In letzterer Beziehung ist zwar bei 2 Verwaltungen eine etwelche Besserung eingetreten.

Die Revision der eidgenössischen Verordnung betreffend Bau und Betrieb von Dampfschiffen usw. konnte noch nicht erledigt werden.

Von der Regierung des Kantons Tessin ist uns erst Ende Dezember ein definitiver Entwurf zum Reglement betreffend die Schifffahrt auf dem Luganer- und dem Langensee zur Genehmigung zugestellt worden; die Angelegenheit konnte daher noch nicht erledigt werden.

Die von der Regierung des Kantons Waadt vorgelegten und vom Eisenbahndepartement bereits genehmigten Ausführungsbestimmungen zu der internationalen Konvention vom 10. September 1902 zwischen der Schweiz und Frankreich betreffend die Schifffahrt auf dem Genfersee sind noch nicht in Kraft gesetzt worden, weil man die Erledigung der Revision der eidgenössischen Schifffahrtsverordnung abwarten wollte.

Verschiedentlich beschäftigte uns die Frage der Einführung der Schifffahrt auf dem Oberrhein. Auch im vergangenen Sommer sind wieder fahrplanmässige Kurse auf dem Rhein zwischen Basel und Schweizerhall ausgeführt worden, ohne dass aber bis jetzt eine Konzession erteilt worden wäre.

Eine neue Motorbootgesellschaft in Konstanz führte regelmässige Fahrten auf schweizerischem Gewässer aus, ohne im Besitz einer Konzession oder Bewilligung zu sein. Sie wurde zur Einholung einer Konzession veranlasst.

An ausserordentlichen Vorkommnissen im Schiffsbetrieb sind uns gemeldet worden:

3 Zusammenstösse, die alle auf Nichtbeachten der Fahrvorschriften zurückzuführen sind. Im einen Fall sind 4 Personen ertrunken. In einem andern Fall, wo unerlaubterweise Personen auf einem Lastschiff ohne die nötigen Sicherheitsvorrichtungen befördert wurden, fiel ein Mann über Bord und ertrank.

An Maschinendefekten sind uns bekannt geworden: 1 Wellen-, 1 Kolbenstangen-, 2 Exzenter- und ein Radkranzbruch.

Beim Betrieb sind nach den eingegangenen Mitteilungen 58 Schiffsbedienstete und 1 Reisender verletzt worden, 1 Schiffsbediensteter wurde getötet (im Vorjahre 68 Schiffsbedienstete verletzt).

Bei den Hilfsarbeiten des Betriebes wurden 75 Personen verletzt (im Vorjahre 68).

## 5. Sonstige Transportanstalten mit Motorbetrieb.

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

### a. Automobilunternehmungen.

Zahl der konzessionierten Unternehmungen		
pro 1. Januar 1909 . . . . .	10	(im Vorjahre 10)
Neu erteilte Konzessionen . . . . .	—	( „ „ —)
Entzogene Konzessionen . . . . .	—	( „ „ —)
Erloschene Konzessionen . . . . .	1	( „ „ —)
Stand auf Ende 1909	9	(1908 10)

Von diesen Unternehmungen stunden auf 1. Januar 1909 in regelmässigem Betriebe . . . . .	10
Neu eröffnete Betriebe . . . . .	—
Betriebseinstellungen . . . . .	1
Stand auf Jahresende	9
(im Vorjahre 10)	

Die Gesamtlänge der von obigen 9 Automobilunternehmungen befahrenen Strecken beträgt noch 100.6 km. 28 Personenwagen mit 428 Sitzplätzen versehen den Dienst. Die Zahl der geprüften Vorlagen beträgt 10.

Ausserordentliche Vorkommnisse im Betriebe sind dem Departement in diesem Jahre nicht zur Kenntnis gekommen.

Vom Kontrollbeamten wurden im Berichtsjahre ausgeführt:

7 allgemeine Inspektionen und 1 Besuch bei besonderem Anlasse. Durch eine länger andauernde Krankheit war der Kontrollbeamte verhindert, eine grössere Anzahl von Inspektionen vorzunehmen.

### b. Luftseilbahnen und Aufzüge.

Unter eidgenössischer Kontrolle stehen zurzeit 3 Unternehmungen, nämlich:

1. Der Personenaufzug Matte-Plattform in Bern.
2. Der Aufzug Flon-Grand Pont in Lausanne.
3. Der Wetterhornaufzug.

Der Betrieb dieses letzteren Unternehmens ging auch in diesem Jahre gut von statten und gab zu keinen Bemerkungen Anlass.

Es wurden 2 Drahtseile ausgewechselt, nachdem die betreffenden Festigkeitsproben gute Resultate ergeben hatten.

Von den Kontrollingenieuren wurden im Berichtsjahre 5 Inspektionen und 4 Besuche vorgenommen.

Es wurden 3 Vorlagen behandelt.

## **D. Administrative Kontrolle.**

### **1. Tarif- und Transportwesen.**

#### **a. Tarifwesen.**

Von der Tarifkontrolle wurden im Jahre 1909 635 Genehmigungen von Tarifen, sowie von Nachträgen und sonstigen Ergänzungen zu solchen ausgesprochen, gegenüber 752 im Jahre 1908.

Eine Reduktion der Transporttaxen wegen Erreichung des konzessionsmässigen Maximalreinertrages fand im Berichtsjahre nicht statt. Dagegen haben Sie die im Jahre 1907 beschlossene Reduktion der Personentaxen der Berner Oberland-Bahnen gestützt auf ein Gesuch dieser Verwaltung durch Schlussnahme vom 22. Dezember 1909 wieder rückgängig gemacht.

Von den Regierungen der Kantone St. Gallen, Thurgau, Appenzel A.-Rh., Appenzel I.-Rh. und Schwyz war ein Gesuch um Wiedererwägung und Aufhebung unseres Beschlusses betreffend Gestattung der Einrechnung eines Distanzzuschlages von 60% auf der Tunnelstrecke der Linie Wattwil-Uznach der schweizerischen Bundesbahnen eingereicht worden. Nach Anhörung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen haben wir gestützt auf die Vorschriften des Bundesgesetzes über das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen dieses Gesuch ablehnend beschieden (26. Januar 1909).

Grundsätzliche Änderungen sind weder im Personen- noch im Gütertarifwesen vorgenommen worden, so dass wir uns auf folgende wenige Mitteilungen beschränken können:

**Personentarifwesen.** Das Reglement betreffend die Gewährung ausserordentlicher Taxbegünstigungen zum Besuche von schweizerischen Festen und Versammlungen, sowie von Pferderennen ist mit 30. April 1909 ohne Ersatz ausser Kraft getreten.

Mit Rücksicht auf die bedeutende Steigerung der Betriebsausgaben und die stattgehabten, sowie die noch in Aussicht genommenen Ausdehnungen des Geltungsbereiches der Generalabonnements haben die Verwaltungen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen auf 1. Oktober 1909 eine Erhöhung der Preise dieser Abonnements durchgeführt.

Einer von den schweizerischen Bundesbahnen gemachten Anregung entsprechend ist mit Bundesratsbeschluss vom 16. Dezember 1909 auf die seit einigen Jahren gewährte Ermässigung von 25 % auf den Preisen der Jahresgeneralabonnements, die an die Bundesverwaltung zuhanden von Bundesbeamten abgegeben werden, verzichtet worden. Vom Jahre 1910 an werden für solche Abonnements die vollen tarifgemässen Preise bezahlt.

Die ungünstigen Betriebsergebnisse der letzten Jahre und die in Aussicht stehende weitere erhebliche Vermehrung der Betriebsausgaben hat den Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen veranlasst, dem Bundesrate zuhanden der Bundesversammlung eine Änderung von Art. 8 des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen im Sinne einer Erhöhung der Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt zu beantragen. Mit Botschaft vom 3. Dezember 1909 (Bundesbl. 1909, VI, 401) haben wir Ihnen den Antrag zur Annahme empfohlen.

Die Wynentalbahn hat im Februar 1906 nach Eröffnung ihres letzten Teilstückes Aarau Gais-Aarau S. B. B. direkte Frachtsätze für den Güterverkehr ihrer Stationen mit solchen anderer schweizerischer Bahnen eingeführt. Die hiermit verbundene Einführung von Taxen für die Stationen Reinach und Menziken gab Anlass zu einem heftigen Konkurrenzkampf mit der schweizerischen Seetalbahn, die bis dahin den Verkehr dieser Ortschaften ausschliesslich bedient hatte. Beide Verwaltungen suchten durch Beeinflussung der Absender und andere Massnahmen den Verkehr möglichst ihrer Linie zu sichern. Für die Wynentalbahn

handelte es sich dabei um eine Existenzfrage, weil von allen ihren Stationen diese beiden Ortschaften den bedeutendsten Verkehr aufweisen. Nach vergeblichen Versuchen, zwischen den Parteien zu vermitteln, sah sich die Regierung des Kantons Aargau im Jahre 1908, um die Wynentalbahn vor dem Ruin zu retten, veranlasst, die Intervention des Eisenbahndepartements nachzusuchen. Die vom Departement hierauf angebahnten Unterhandlungen, bei denen auch die schweizerischen Bundesbahnen mitwirkten, erwiesen sich als äusserst schwierig. Sie führten erst zum Ziele, als auch bei der Seetalbahn die finanzielle Situation sich ungünstig gestaltete. Beide Parteien waren nun zu einer Erhöhung der Gütertarife genötigt, deren Durchführung dann im beiderseitigen Interesse mit einem Abkommen über die Taxberechnung, Verkehrsleitung und Einnahmerteilung im Konkurrenzverkehr verbunden wurde. Der Abschluss der Verhandlungen fand erst Anfang Februar 1910 statt.

Die Anwendung der Taxbegünstigungen des Reglements betreffend Fahrbegünstigungen für Krankenschwestern von Diakonissenanstalten wurde durch die am 1. Mai 1909 in Kraft getretene Neuausgabe des Reglements bezüglich der Angehörigen ausländischer Anstalten auf diejenigen beschränkt, welche in der Schweiz eine Zweigniederlassung besitzen.

Für den französisch- und englisch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr via Simplon ist auch im Berichtsjahre die schon lange gewünschte endgültige Regelung noch nicht erfolgt.

**Gütertarifwesen.** Die Einführung der im letzten Geschäftsbericht erwähnten Neuausgabe der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen erfolgte am 1. Juli 1909. Auf den gleichen Zeitpunkt wurde auch die zugehörige Instruktion neu ausgegeben.

Neuausgaben oder Änderungen an den bestehenden Ausgaben der Tarifvorschriften nebst Güterklassifikationen für den internationalen Verkehr sind im Berichtsjahre 34 genehmigt worden, gegenüber 24 im Jahre 1908.

Im Jahre 1909 ist dem Reformtarifsystem nur die elektrische Eisenbahn Uster-Oetwil unter Annahme des Bundesbahnschemas auf Grund von Tarifkilometern neu beigetreten.

Der mehrfach genannte Rekurs der Montreux-Berner Oberland-Bahn gegen den bundesrätlichen Entscheid vom

17. Dezember 1906 betreffend die Bildung der Gütertarife für den direkten und Transitgüterverkehr ist im Berichtsjahre von der rekurrierenden Verwaltung zurückgezogen worden, nachdem derselben eine nach ihrer Konzession zulässige Erhöhung der Gütertaxen mittelst vermehrter Zuschläge zu den Tarifkilometern bewilligt worden war.

Wie im vorigen Jahre die Greyerzerbahnen, wurden im Berichtsjahre die Viviserbahnen ermächtigt, bei Abänderung ihres bisherigen Gütertarifes durch Erhöhung der Tarifkilometer auch die Taxen für Wagenladungen von 10,000 kg ohne Ersatz aufzuheben.

Die schweizerischen Bundesbahnen haben auf 1. Mai 1909 für sich und eine Anzahl Verwaltungen von Privatbahnen einen neuen Ausnahmetarif Nr. 41 für den Transport von flüssiger Milch, Magermilch, Buttermilch und Molken im Abonnement erstellt, durch welchen gegenüber dem frühern Tarif, der noch für eine Anzahl Privatbahnen in Kraft verbleibt, eine Reduktion des Abonnementspreises für Abonnements mit einer Gültigkeit bis zu 6 Monaten und eine Erhöhung für solche mit einer Gültigkeit von 7—12 Monaten eingetreten ist.

Das Reglement über die Gewährung von Taxbegünstigungen für Ausstellungsgegenstände ist auf 1. März 1909 in neuer Ausgabe erschienen.

Die am 1. Oktober 1884 in Kraft getretenen Bestimmungen über Normalgewichtssätze und Probewägungen wurden umgearbeitet. Dabei sind einerseits die Normalgewichtssätze für Holz, Steine, Gips, Kies und Kleingeschlag, sowie Sand und anderseits sämtliche Vorschriften über Probewägungen weggefallen. Die neuen Vorschriften traten am 1. September 1909 in Kraft.

Bis Ende 1909 haben die schweizerischen Bundesbahnen auf 71 Stationen den Camionnagedienst neu eingeführt oder denselben auf neuer Grundlage geordnet, in letzterem Falle unter entsprechender Erhöhung der bisher vorgesehenen Taxen.

Am 1. November 1909 sind für den Güterverkehr zwischen Osterreich und Ungarn einerseits und der französischen Nordbahn anderseits neue Gütertarife in Kraft gesetzt worden, an welchen die schweizerischen Bundesbahnen als Transitbahn mitbeteiligt sind.

Die Inkraftsetzung der im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten neuen Gütertarife für den Verkehr zwischen Osterreich-Ungarn einerseits und Südfrankreich (P. L. M.)

andererseits im Transit durch die Schweiz, sowie des neuen Transitgütertarifs für den Verkehr zwischen den schweizerischen Stationen an der Ostgrenze und den schweizerischen Stationen an der Westgrenze konnte auf 1. Januar 1910 erfolgen, währenddem auch heute noch allgemeine direkte Gütertarife für den Verkehr zwischen der Schweiz und Frankreich (P. L. M. und weiter) ausstehen.

Der neue Tarif für den Transport lebender Tiere auf den schweizerischen Eisenbahnen ist am 1. März 1909 in Kraft getreten. Die Taxen sind unverändert geblieben, dagegen sind die Vorschriften den geänderten Verhältnissen angepasst worden.

Die im letzten Geschäftsbericht erwähnte Beordnung der Taxverhältnisse für den internen Tierverkehr der elektrischen Greyerbahnen und der elektrischen Viviserbahnen ist auch der Verwaltung der Montreux-Berner Oberland-Bahn anlässlich der Neuausgabe ihres internen Tiertarifes auf 1. Juli 1909 zugestanden worden.

### **b. Transportwesen.**

Die Genehmigung des im letzten Geschäftsbericht erwähnten Entwurfes zu einem neuen Nachtrag I zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen erfolgte am 15. Januar 1909, gleichzeitig mit einer Änderung der Polizeivorschriften für den Transport lebender Tiere auf den schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffen (siehe Publikationsorgan 1909, 27). Die neuen Vorschriften traten am 1. März 1909 in Kraft.

Nachdem sich in einem Spezialfalle ergeben hatte, dass die Vorschriften des Transportreglements rücksichtlich der Pflicht der Bahnverwaltungen zur Avisierung der auf einer Station angekommenen Sendungen lebender Tiere eine Lücke aufweisen, wurden die Bahnverwaltungen eingeladen, diese zu beseitigen. Die Präsidialverwaltung des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen hat diesem Begehren durch Einreichung von Vorschlägen für die nötige Ergänzung des Transportreglements entsprochen. Ihre Genehmigung konnte aber im Berichtsjahre nicht mehr erfolgen.

Der Rorschach-Heiden-Bergbahn wurde provisorisch auf die Dauer eines Jahres die zur Ausführung einzelner Züge mit Dampfwagen notwendigen Beschränkungen in der Transport-

pflicht am 18. Juni 1909 zugestanden (siehe Publikationsorgan 1909, 255).

Zur Anlage V zum Transportreglement, enthaltend die Vorschriften für die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zu derselben zugelassenen Güter wurde am 1. Oktober 1909 ein I. Ergänzungsblatt ausgegeben (siehe Publikationsorgan 1909, 373).

Einer I. Zusammenstellung von Ausnahmen von den Vorschriften der Anlage V zum Transportreglement, enthaltend Einschränkungen in der Transportpflicht der Strassenbahnen und einiger anderer Nebenbahnen, rücksichtlich verschiedener Sprengstoffe, sowie die durch die Eigenart des Schifftransportes bedingten Änderungen haben wir am 22. März 1909 die Genehmigung erteilt. Diese Zusammenstellung gelangte am 1. April 1909 zur Einführung (siehe Publikationsorgan 1909, 120). Sie wurde durch Beschluss vom 16. Dezember 1909 sodann ergänzt durch Vorschriften über den provisorischen Ausschluss der Sprengstoffe der Nr. XXXVa der Anlage V vom Transport auf den Berner Oberland-Bahnen (siehe Publikationsorgan 1909, 511).

In Anlehnung an die neuen Vorschriften der Anlage V zum Transportreglement und die neuen Vorschriften für den internationalen Gütertransport wurde das Regulativ über die Prüfung der Behälter für den Transport verflüssigter oder verdichteter Gase einer Revision unterzogen. Die neuen Vorschriften traten am 1. Juni 1909 in Kraft (siehe Amtliche Sammlung XXV, 469). Die Prüfung der Behälter wird auch in Zukunft von der eidgenössischen Materialprüfungsanstalt am schweizerischen Polytechnikum in Zürich besorgt.

Auf Veranlassung der Regierung des Kantons Bern wurde die Anlage XI zum Transportreglement, enthaltend das Verzeichnis der kantonalen Feiertage, welche rücksichtlich der Annahme und Abgabe der Güter und der Besorgung des Güterdienstes auf den Stationen wie Sonntage zu behandeln sind, durch Vorschriften über im katholischen Kantonsteil einzuhaltende Feiertage ergänzt (siehe Publikationsorgan 1909, 159).

Für den Herbstverkehr wurden von den Normalspurbahnen auch dieses Jahr wiederum die üblichen Massnahmen getroffen und es wurde ihnen wie bisher eine Kürzung der Entlade-fristen zugestanden. Eine ähnliche Bewilligung wurde ausnahmsweise auch der elektrischen Wetzikon-Meilen-Bahn erteilt (siehe Publikationsorgan 1909, 339 und 355).

Temporäre Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen für den Güterverkehr wurden bewilligt anlässlich des eidgenössischen Turnfestes in Lausanne (siehe Publikationsorgan 1909, 266) und des Gordon-Bennett-Wettfliegens in Zürich (siehe Publikationsorgan 1909, 373).

Neue Vorschriften betreffend die Ablieferung, Reexpedition, Verteilung und Vereinigung von Gütersendungen wurden am 12. Oktober 1909 und solche betreffend die Übernahme und Behandlung von Gütern, die den Stationen zur Verfügung von Drittpersonen oder zur Aufbewahrung übergeben werden, wurden am 23. Oktober 1909 genehmigt. Die Einführung derselben fand aber im Berichtsjahre nicht mehr statt.

Die Ausführungs- und Zusatzbestimmungen zu den Vorschriften über Militärtransporte wurden einer Revision unterzogen. Die ziemlich umfangreichen Verhandlungen hierüber konnten aber im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschluss gebracht werden.

Der endgültige Entwurf zum neuen Reglement für Polizeitransporte konnte am 21. Juni 1909 genehmigt und gleichzeitig mit den Vorschriften über die Neuordnung des Polizeitransportwesens am 1. Januar 1910 zur Einführung gebracht werden.

Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Anstände wegen des Desinfektionsmittels für das Tiertransportmaterial haben ihre Erledigung durch eine Schlussnahme des schweizerischen Landwirtschaftsdepartements gefunden, mittelst welcher die Anwendung verschiedener anderer Desinfektionsmittel gestattet wurde.

Zu ernstlichen Beschwerden, sowohl seitens der Basler Spediteure als auch der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen führte das im Jahre 1907 erlassene Verbot der grenztierärztlichen Abfertigung der Fleisch- und Fleischwarensendungen im Bahnhofe Basel Wolf. Da diese Sendungen vielfach mit Sammelwagen aus dem Auslande eingingen, deren Behandlung im Bahnhof Basel Wolf stattfindet, so mussten Sendungen von Fleisch und Fleischwaren jeweils von dort nach dem Bahnhofe Basel St. Johann überführt werden, der für deren grenztierärztliche Abfertigung bestimmt war. Hieraus erwachsen nicht nur unnötige Transport- etc. Kosten und wesentliche Transportverzögerungen, sondern auch Störungen in der

ordentlichen Behandlung der Sammelwagen, so dass zu befürchten stand, dass dieser für die schweizerischen Bundesbahnen so wichtige Verkehr bei längerem Fortbestand dieses Verbotes von den für die Bundesbahnen günstigsten Routen abgelenkt werde. Nach langwierigen Verhandlungen gestattete das schweizerische Landwirtschaftsdepartement vom 13. September 1909 ab die grenztierärztliche Abfertigung der in luftdicht verschlossenen Büchsen, Gläsern und ähnlichen Gefässen verpackten Fleischwaren im Bahnhofe Basel Wolf und endlich vom 15. November 1909 ab auch diejenige von geräuchertem und luftgetrocknetem Fleisch und von konservierten Wurstwaren, soweit es sich um Sendungen handelt, welche in Sammelwagen eingehen.

Für den Ein- und Auslad von Gütern und Tieren auf den schweizerischen Normalspurbahnen sind auf 1. Januar 1910 neue, vielfach geänderte Vorschriften ausgegeben worden.

Einer Änderung der einheitlichen Zusatzbestimmungen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr durch Streichung der Zusatzbestimmung zu Art. 24 haben wir am 11. Dezember 1909 die Genehmigung erteilt.

Neue schweizerische Verwaltungen sind im Berichtsjahre keine dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellt worden. Dagegen wurde die Liste der schweizerischen Verwaltungen auf 1. Januar 1910 ergänzt durch Beifügung der Verwaltungen der Martigny-Le Châtelard-Bahn und der Sensetalbahn, welche beiden Verwaltungen mit diesem Datum den Selbstbetrieb ihrer Linien übernahmen. Die Länge der dem Übereinkommen unterstellten schweizerischen Linien hat daher nur um die Länge der neu eröffneten Linie der Rhätischen Bahn zugenommen und ist von 3859 km (Ende 1908) auf 3879 km (Ende 1909) gestiegen.

Neue Vorschriften für den internationalen Verkehr und Änderungen an den bestehenden wurden im Jahre 1909 in folgendem Umfange genehmigt:

Personen- und Gepäckverkehr . . . . .	9	(1908 : 16);
Güterverkehr . . . . .	5	(1908 : 11).

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

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

(Die Ergebnisse pro 1909 sind approximativ. — Les résultats pour 1909 sont approximatifs.)

Betriebslängen Longueurs exploitées		Bezeichnung der Eisenbahnen Désignation des chemins de fer	Verkehrsmengen — Quantités transportées				Transport-Einnahmen — Recettes de transport						Durchschnittlicher Ertrag pro Kilometer Recettes moyennes par kilomètre	
			Personen — Voyageurs		Güter, Gepäck und Tiere Marchandises, bagages et animaux		Personen — Voyageurs		Güter, Gepäck und Tiere Marchandises, bagages et animaux		Total			
			1908	1909	1908	1909	1908	1909	1908	1909	1908	1909		
km	km		Anzahl — Nombre	Anzahl — Nombre	Tonnen — Tonnes	Tonnen — Tonnes	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2463	2738	Schweiz. Bundesbahnen — Ch. de fer fédéraux <sup>1</sup>	74,952,235	77,606,666	12,007,317	12,148,789	65,214,597	66,457,152	89,430,097	92,288,032	154,644,694	158,745,184	58,418	59,967
276	—	Gotthardbahn <sup>1</sup>	1,124,879	1,060,328	523,374	469,363	3,703,949	3,353,307	5,461,302	5,093,479	9,165,251	8,446,786	99,622	91,813
19	19	Bulle-Romont	140,136	135,272	53,459	53,403	95,584	92,597	226,655	239,572	322,239	332,169	16,960	17,482
6	6	Nyon-Crassier	124,582	118,929	20,804	22,159	36,404	35,196	26,015	26,910	62,419	62,106	10,403	10,351
11	11	Porrentruy-Bonfol	159,078	176,410	10,534	13,356	39,517	43,105	14,160	17,589	53,677	60,694	4,880	5,518
14	14	Val-de-Travers	597,709	634,096	85,646	75,443	114,164	113,471	148,391	129,074	262,555	242,545	18,754	17,325
7	7	Wald-Rüti	198,153	201,775	25,981	25,649	67,027	67,780	42,188	41,618	109,215	109,398	15,602	15,628
43	43	Bern-Neuchâtel	699,473	713,560	140,774	137,936	600,482	606,627	411,387	404,669	1,011,869	1,011,296	23,532	23,519
12	12	Sensetalbahn	85,836	87,465	36,993	35,477	29,172	30,705	57,061	53,732	86,233	84,437	7,186	7,036
43	43	Emmentalbahn	1,119,095	1,151,627	346,806	343,041	376,205	388,513	530,607	530,161	906,812	918,674	21,089	21,364
41	41	Burgdorf-Thun-Bahn	644,765	644,374	106,541	100,245	250,449	253,445	311,051	305,002	561,500	558,447	13,695	13,621
23	23	Solothurn-Münster-Bahn <sup>2</sup>	106,165	219,607	46,053	124,913	74,608	142,425	102,796	270,304	177,404	412,729	19,275	17,945
33	33	Fribourg-Murten-Jus	264,446	275,958	64,723	76,710	144,075	146,522	145,460	151,148	289,535	297,670	8,774	9,020
40	40	Jura Neuchâtelois	1,631,835	1,625,847	202,934	194,085	807,406	769,605	560,792	538,485	1,368,198	1,308,090	34,205	32,702
15	15	Langenthal-Huttwil	276,446	298,547	111,206	124,693	96,781	101,871	159,407	167,170	256,188	269,041	17,079	17,936
26	26	Huttwil-Wolhusen	198,874	203,818	72,595	76,250	90,325	93,583	157,340	163,082	247,665	256,665	9,526	9,872
25	25	Ramsei-Sumiswald-Huttwil <sup>3</sup>	162,012	232,631	17,934	39,766	58,692	82,188	33,083	68,766	91,775	150,954	6,338	6,038
14	14	Le Pont-Brissus	86,925	84,846	10,689	8,547	48,779	46,258	37,722	30,201	86,501	76,459	6,179	5,461
5	5	Oensingen-Balsthal	345,085	370,491	70,618	64,388	32,041	32,819	80,533	75,447	112,574	108,266	22,515	21,653
25	25	Saignelégier-Glovelier	79,056	71,301	22,598	20,292	52,830	51,093	56,331	52,837	109,161	103,930	4,366	4,157
55	55	Schweiz. Seetalbahn	766,419	782,926	131,540	123,272	365,086	364,561	376,396	356,578	741,482	721,139	13,481	13,112
50	50	Schweiz. Südostbahn	724,000	725,844	118,933	113,739	597,320	591,987	330,286	320,928	927,606	912,915	18,552	18,258
19	19	Sihltalbahn	619,214	671,416	175,958	175,857	148,347	148,394	176,894	182,606	316,741	319,000	16,671	17,421
31	31	Thunerseebahn	890,590	888,715	190,492	185,516	664,193	661,087	536,931	534,960	1,201,124	1,196,047	38,746	38,582
14	14	Bern-Lötschberg-Simplon	209,370	207,872	48,663	46,060	134,198	130,233	260,296	253,513	526,998	515,513	18,593	18,108
21	21	Bern-Schwarzenburg-Bahn	236,280	228,733	26,949	28,937	130,911	122,055	59,389	66,449	190,300	188,504	9,062	8,976
24	24	Erlenbach-Zweismimmen	195,784	198,169	32,265	31,294	204,757	207,571	129,811	130,702	334,568	338,273	13,940	14,095
34	34	Gürbetalbahn	726,619	714,623	181,833	178,636	268,309	270,530	283,034	225,510	498,343	460,040	14,637	14,589
12	12	Spiez-Erlenbach	249,452	243,763	41,908	39,471	137,472	138,878	83,401	81,738	220,873	220,616	18,406	18,385
40	40	Tösstalbahn	665,200	693,705	96,591	101,903	260,906	270,865	246,756	253,533	507,662	524,398	12,691	13,110
26	26	Urikon-Bauma	163,892	158,802	36,826	34,378	58,884	61,104	59,688	58,038	118,572	119,142	4,560	4,582
3468	3467	Total	88,533,605	91,428,116	15,059,537	15,213,568	74,894,970	75,875,527	100,348,062	102,981,600	175,243,032	178,857,127	—	—
—	—	Vermehrung absolute — absolute Augmentation %	—	2,891,511 3,2 (4,2)	—	154,031 1,0 (-3,2)	—	980,557 1,3 (3,1)	—	2,633,538 2,6 (-4,2)	—	3,614,095 2,1 (-1,1)	—	—
3	3	Trambahn Luzern (Kriens-Luzern) <sup>4</sup>	—	—	46,848	44,482	—	—	38,646	38,385	38,646	38,385	12,882	12,795
4	4	Orbe-Chavornay	103,630	104,780	38,546	46,010	26,891	27,364	37,885	38,800	64,776	66,164	16,194	16,541
10	10	Uetlibergbahn	97,091	82,742	859	711	98,179	88,887	16,331	15,899	114,510	104,786	11,451	10,479
12	12	Aarau-Schöfiland	374,923	379,051	16,989	18,314	74,186	74,198	31,033	31,896	105,219	106,094	8,768	8,841
7	7	Aigle-Leysin	64,371	72,801	6,939	9,235	109,787	127,304	98,918	130,643	208,705	257,947	29,815	36,849
12	12	Aigle-Ollon-Monthey	170,691	147,730	2,747	4,021	59,776	60,694	12,291	11,309	72,067	72,008	6,006	6,000
10	10	Allaman-Aubonne-Gimel	127,214	124,119	2,979	2,930	41,346	38,965	11,381	11,313	52,727	50,278	5,273	5,028
26	26	Appenzelherbahn	695,162	685,140	73,193	59,147	312,075	307,827	209,258	177,802	521,339	485,629	20,051	18,678
20	20	Appenzeller Strassenbahn	431,511	431,277	23,290	19,339	270,426	269,799	108,784	100,095	379,210	369,894	18,900	18,495
32	32	Bellinzona-Mesocco	218,770	228,947	8,292	9,246	96,619	96,201	46,256	46,860	142,875	143,061	4,465	4,471
10	10	Bern-Muri-Worb	261,729	294,892	10,017	11,327	64,650	70,445	22,340	22,340	85,193	92,785	8,519	9,278
32	32	Berner Oberland-Bahnen	401,729	395,646	24,383	20,649	714,143	703,167	118,328	111,956	832,471	815,123	26,015	25,473
32	32	Berninabahn <sup>5</sup>	80,262	209,366	7,223	17,034	125,789	366,163	81,971	149,434	246,404	445,134	9,547	12,806
14	14	Bex-Gryon-Villars-Chesières	185,364	198,084	9,131	10,152	114,425	133,713	53,211	73,439	167,636	207,152	11,974	14,797
30	30	Bière-Apples-Morges	121,602	129,424	13,604	15,970	83,286	89,245	46,999	53,454	130,265	142,699	4,343	4,757
13	13	Hirsigalbach	1,551,128	1,690,125	5,547	7,057	279,395	296,747	301,003	22,846	301,003	319,593	23,154	24,584
11	11	Brengarten-Dietikon	133,511	144,855	3,754	4,242	59,742	63,337	16,189	17,399	75,931	80,736	6,903	7,340
5	5	Régional des Breucets	169,038	157,475	860	967	46,436	45,977	3,697	3,376	44,999	44,999	10,027	9,000
18	18	Frauenfeld-Wil	232,602	248,460	24,485	26,095	104,192	109,468	63,613	65,705	167,805	175,173	9,323	9,732
126	127	Tramways électriques Genève <sup>6</sup>	16,542,007	17,512,467	100,837	104,263	2,279,674	2,420,248	189,564	183,251	2,469,238	2,603,499	19,597	20,646
6	6	Genève-Veyrier	662,604	716,056	292	336	139,264	146,490	2,862	2,528	141,792	149,352	23,632	24,892
4	4	Gland-Begnins	87,833	82,000	1,805	1,521	20,712	20,848	6,483	4,977	27,195	25,825	6,799	6,450
44	44	Chemins de fer de la Gruyère	364,544	363,259	59,855	53,464	218,239	211,968	165,874	194,217	384,113	406,185	8,730	9,231
27	27	Chemins de fer électriques du Jorat	323,998	297,385	8,189	5,759	139,638	117,525	23,302	17,441	162,940	134,966	6,035	4,999
15	15	Langenthal-Jura-Bahn	244,508	276,624	4,659	5,107	62,212	61,750	15,626	17,992	77,838	79,742	5,189	5,316
24	24	Lausanne-Echallens-Bercher	143,151	155,906	22,038	25,451	83,252	89,576	88,990	99,770	172,248	189,346	7,177	7,889
17	17	Les Ponts—La Sagne—La Chaux-de-Fonds	132,547	128,858	6,360	6,682	57,547	53,115	19,872	21,434	77,419	74,549	4,554	4,385
28	28	Locarno-Bignasco	196,203	187,343	11,210	12,822	97,541	91,378	42,313	44,427	139,854	135,805	4,955	4,850
—	—	Lugano-Fussereto <sup>7</sup>	—	87,260	—	1,073	—	34,916	—	3,289	—	38,205	—	11,345
22	22	Martigny-Le Châtelard <sup>8</sup>	218,434	231,293	3,744	2,929	420,477	468,443	74,905	70,576	495,382	539,019	23,718	24,501
12	13	Monthey-Champéry-Morgins <sup>9</sup>	64,352											

Betriebslängen Longueurs exploitées		Bezeichnung der Eisenbahnen Désignation des chemins de fer	Verkehrsmengen — Quantités transportées				Transport-Einnahmen — Recettes de transport						Durchschnittlicher Ertrag pro Kilometer Recettes moyennes par kilomètre	
Ende — Fin			Personen — Voyageurs		Güter, Gepäck und Tiere Marchandises, bagages et animaux		Personen — Voyageurs		Güter, Gepäck und Tiere Marchandises, bagages et animaux		Total			
1908	1909													
km.	km.		Anzahl — Nombre	Anzahl — Nombre	Tonnen — Tonnes	Tonnen — Tonnes	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
12	12	Arth-Rigibahn <sup>12</sup>	224,708	226,950	4,178	4,162	180,649	161,761	26,702	25,177	207,351	186,938	17,279	15,578
8	8	Brienz-Rothorn-Bahn	12,673	11,362	205	141	40,615	36,125	2,562	1,795	43,177	37,920	5,397	4,740
3	3	Brunnen-Morschach	59,905	60,507	614	665	60,029	61,346	8,709	7,713	68,738	69,059	22,913	23,020
9	9	Generosobahn	14,200	16,003	398	907	52,171	57,847	6,363	19,175	58,534	77,022	6,504	8,558
8	8	Glion-Rochers de Naye	110,290	117,757	1,074	1,682	310,972	293,714	16,956	17,854	327,928	311,568	40,991	38,946
10	10	Gornergratbahn	38,629	35,418	844	583	296,857	266,480	13,166	9,513	310,023	275,993	31,002	27,599
6	6	Jungfraubahn	72,388	67,270	704	555	442,887	399,633	1,132	1,037	444,019	400,670	74,003	66,778
—	3	Montreux-Glion <sup>13</sup>	—	82,685	—	3,389	—	61,137	—	20,376	—	81,513	—	40,594
5	5	Pilatusbahn	46,952	46,623	205	236	265,532	271,056	4,142	4,806	269,674	275,862	53,935	55,172
7	7	Rorschach-Heiden	137,054	141,795	32,147	23,180	99,614	103,131	86,947	72,983	186,561	176,114	26,652	25,159
7	7	Vitznau-Rigibahn <sup>14</sup>	139,634	137,508	2,720	1,951	528,698	520,462	36,299	26,642	564,997	547,104	80,714	78,158
19	19	Wengernalpbahn	137,779	136,039	7,226	5,784	735,819	703,706	71,497	58,140	807,316	761,846	42,490	40,097
3,09	3,09	Altdorf-Fltlen	200,338	215,991	30	64	44,979	45,295	149	266	45,128	45,561	14,652	14,792
11,24	11,24	Altstätten-Beznegg	617,289	634,670	—	—	87,542	89,703	5,344	5,538	92,886	95,241	8,264	8,473
30,61	30,61	Kant. Strassenbahnen Basel <sup>15</sup>	17,654,618	18,937,827	—	—	1,878,796	2,017,112	1,426	—	1,880,222	2,017,112	67,474	65,897
7,85	7,85	Basel-Aesch	419,173	486,543	—	—	63,212	65,259	—	—	63,212	65,259	8,052	8,313
6,28	6,28	Birsöckbahn	1,335,714	1,395,296	—	—	155,866	157,464	300	—	156,166	157,464	24,867	25,074
12,19	12,19	Städt. Strassenbahnen Bern <sup>16</sup>	9,925,040	10,690,202	—	—	941,612	1,005,545	—	—	941,612	1,005,545	81,709	82,489
5,02	5,02	Tramway Biel	1,150,883	1,150,720	—	—	125,146	124,155	9,804	9,804	134,950	133,959	26,882	26,685
4,77	4,77	Carouge—Croix-de-Rozon	165,178	171,815	55	71	50,174	51,781	580	614	50,754	52,395	10,640	10,984
2,96	2,96	Tramways Fribourg	1,158,381	1,158,617	—	—	90,782	90,081	—	—	90,782	90,081	30,669	30,433
3,10	3,10	Tramways La Chaux-de-Fonds	775,939	755,783	—	—	70,140	67,414	6,600	—	76,740	67,414	24,755	21,746
33,78	35,11	Tramways Lausanne <sup>17</sup>	7,005,169	7,692,164	16,950	20,118	913,841	975,324	33,761	44,215	947,602	1,019,539	28,069	29,561
12,01	12,01	Limmattal-Strassenbahn	821,093	893,000	3,152	3,404	96,531	114,661	6,520	6,833	103,051	121,494	8,580	10,116
3,76	4,09	Tramvie elettrica locarnese <sup>18</sup>	76,318	236,911	2,429	5,965	9,305	26,570	1,450	3,669	10,755	30,239	7,151	8,000
5,18	5,18	Tramvie elettrica luganese	997,584	1,045,353	—	—	87,872	91,849	—	—	87,872	91,849	17,129	17,289
10,68	10,68	Trambahn Luzern <sup>19</sup>	3,780,690	3,772,559	—	—	418,680	418,067	800	—	419,480	418,067	39,462	39,429
26,51	26,51	Tramways Neuchâtel	4,080,166	4,128,000	368	373	537,339	546,996	6,879	7,166	544,218	554,162	20,529	20,529
9,29	9,29	Trambahn St. Gallen	4,051,700	4,493,300	—	—	501,113	545,328	—	—	501,113	545,328	53,941	58,622
1,64	1,64	Strassenbahn St. Moritz	124,122	117,379	—	—	20,700	19,656	—	—	20,700	19,656	12,622	12,622
3,99	3,99	Strassenbahn Schaffhausen	878,184	894,205	—	—	116,322	122,240	—	—	116,322	122,240	29,153	29,153
1,78	1,78	Schwyz-Seewen	191,552	201,445	88	83	29,189	30,479	706	664	29,895	31,143	17,280	17,280
1,28	1,28	Spiez-Verbindungsbahn	53,766	58,554	—	—	9,188	9,721	291	294	9,479	10,015	7,583	7,583
10,88	10,88	Vevey-Montreux-Chillon	2,326,416	2,308,587	1	1	339,995	333,937	4	3	339,999	333,940	31,250	31,250
2,58	2,58	Chillon-Byron-Villeneuve	100,477	93,081	—	—	13,729	12,677	—	—	13,729	12,677	5,321	5,321
1,80	1,80	Winterthur-Töss	765,404	774,185	—	—	67,934	68,270	—	—	67,934	68,270	37,741	37,741
3,00	3,00	Zuger Berg- u. Strassenb. (Tramwaystrasse)	183,140	168,334	414	559	28,824	24,090	3,039	1,790	31,863	25,880	10,621	10,621
29,90	30,90	Städt. Strassenbahn Zürich <sup>20</sup>	24,601,998	27,838,043	—	—	2,949,129	3,331,472	—	—	2,949,129	3,331,472	101,645	101,645
1,16	1,16	Albisgütibahn	56,440	82,964	—	—	10,808	15,655	—	—	10,808	15,655	9,317	9,317
3,01	3,01	Zürich-Höngg	375,911	437,849	—	—	49,282	60,004	1,215	—	50,497	60,004	16,776	16,776
9,38	9,38	Zürich-Oerlikon-Seebach <sup>21</sup>	3,160,747	2,862,718	—	—	382,177	349,878	—	—	382,177	349,878	46,715	43,304
1,60	1,60	Beatenbergbahn	51,727	54,474	1,190	1,399	56,513	59,033	16,698	17,675	73,211	76,708	—	—
0,89	0,89	Biel-Evilard <sup>22</sup>	250,015	185,883	396	356	50,991	38,696	3,863	3,087	54,854	41,783	—	—
1,08	1,08	Biel-Magglingen	48,200	45,156	180	172	23,939	22,605	2,485	2,667	26,424	25,272	—	—
0,88	0,88	Bürgenstockbahn	83,402	86,754	742	772	72,173	74,603	5,364	4,922	77,537	79,525	—	—
0,17	0,17	Cassarate-Monte Brè <sup>23</sup>	28,503	50,176	3	11	6,079	11,487	42	67	6,121	11,554	—	—
1,21	1,21	Cossonay gare C. F. F.—ville	65,571	80,537	826	943	13,219	14,602	3,158	3,932	16,377	18,534	—	—
0,64	0,64	Davos-Schatzalp	92,832	102,293	1,710	1,393	51,512	57,023	16,991	14,254	68,503	71,277	—	—
1,44	1,44	Dolderbahn Zürich <sup>24</sup>	248,171	240,330	623	441	49,446	47,648	2,017	1,958	51,463	49,606	—	—
0,88	0,88	Ecluse-Plan	224,683	231,261	—	22	30,409	31,349	—	45	30,409	31,394	—	—
0,18	0,18	Engelberg-Grand Hotel Terrasse	10,730	24,683	157	201	2,558	2,483	584	403	3,142	2,886	—	—
1,02	1,02	Gurtenbahn	58,131	55,005	239	208	29,861	29,211	1,251	1,155	31,112	30,366	—	—
0,15	0,15	Gütschbahn	114,388	108,453	37	34	31,319	30,119	147	147	31,466	30,266	—	—
1,24	1,24	Interlaken-Harder <sup>25</sup>	39,528	38,413	23	23	63,866	61,780	529	479	64,395	62,259	—	—
0,16	0,16	Interlaken-Heimwehfluh	33,509	30,978	34	34	12,260	12,080	59	58	12,319	12,138	—	—
0,80	0,80	Kriens-Sonnenberg	47,275	48,176	101	56	36,889	38,296	975	772	37,864	39,068	—	—
1,80	1,80	Lausanne-Ouchy	1,790,718	1,730,133	146,469	147,601	186,447	191,018	155,294	156,665	341,741	347,683	—	—
0,48	0,48	Lausanne-Signal	123,071	126,216	46	48	24,889	25,150	232	237	25,121	25,387	—	—
5,49	5,49	Lauterbrunnen-Mürren	49,979	50,984	932	954	130,126	129,589	27,842	27,819	157,968	157,408	—	—
1,16	1,16	Linthal-Braunwald	20,360	17,547	679	367	20,554	23,253	8,199	4,083	28,753	27,336	—	—
0,70	0,70	Locarno-Madonna del Sasso	127,798	146,997	166	225	38,671	40,965	991	1,385	39,662	42,350	—	—
1,51	1,51	Lugano-San Salvatore	59,001	64,582	—	—	78,694	86,450	—	—	78,694	86,450	—	—
0,24	0,24	Lugano-stazione	807,321	866,886	378	375	58,118	62,563	2,997	2,317	61,115	64,880	—	—
0,10	0,10	Marzilibahn	153,759	154,959	—	—	9,482	9,557	208	186	9,690	9,743	—	—
2,05	2,05	Muottas-Muraigl	28,284	31,638	1	13	59,193	68,691	1,639	314	60,832	69,005	—	—
0,11	0,11	Neuveville-St. Pierre (Fribourg)	181,103	183,915	—	—	14,445	14,981	395	—	14,840	14,981	—	—
0,76	0,76	Ragaz-Wartenstein	49,753	52,776	23	24	17,566	18,103	197	205	17,763	18,308	—	—
0,60	0,60	Reichenbachfallbahn	22,034	25,328	3	3	16,292	18,847	13	15	16,305	18,862	—	—
1,22	2,01	Rheinock-Walzenhausen <sup>26</sup>	89,489	87,644	427	341	40,759	40,906	4,163	1,806	44,922	42,712	—	—
0,28	0,28	Rigiviertel Zürich	165,345	165,551	—	—	19,385	19,522	—	—	19,385			

## 2. Rechnungswesen und Statistik.

### a. Vollziehung des Rechnungsgesetzes.

Allgemeines. Es unterlagen der gesetzlichen Prüfung und Genehmigung die Rechnungen und Bilanzen von 34 Normalspurbahnen, von 43 Schmalspurbahnen, von 11 Zahnradbahnen, von 33 Tramway-Verwaltungen und von 32 Drahtseilbahnen für das Jahr 1908; im ganzen von 153 Unternehmungen gegenüber von 146 im Vorjahre. Die Vorlagen erfolgten, mit wenig Ausnahmen, rechtzeitig. Bei der Behandlung der Rechnungen wahrgenommene Differenzen konnten in der Regel durch Verständigung ausgeglichen werden. Die bundesrätliche Entscheidung war nur selten nötig und zu Berufungen an das Bundesgericht fanden die Verwaltungen gar keinen Anlass.

Baurechnung. Die Vorschriften des Gesetzes bedingen eine einlässliche Durchsicht der jährlichen Ausgabenbelege. Zu den Anlagekosten einer Bahn dürfen nur die Aufwendungen für ihre Erstellung und Ausrüstung und für spätere Ergänzungen, die eine wesentliche Verbesserung der Einrichtungen bedeuten, gerechnet werden. Auslagen für die Gründung einer Unternehmung, die Konzessionserwerbung, die Kapitalbeschaffung und die Einrichtung des Betriebes sind auf Baukonto nicht zulässig. Werden vorhandene Anlagen beseitigt, so ist ihr Wert von der Baurechnung abzusetzen. Diese Grundsätze fanden nicht überall strenge Beachtung. Die beanstandeten Posten erreichen die Summe von Fr. 525,463. Davon gelangten Fr. 335,389 sogleich zur Ausscheidung, während Änderungen im Betrage von Fr. 190,074 in den nächsten Rechnungen durchzuführen sind.

Im Jahr 1908 erreichten die Gesamtkosten für den Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes die beträchtliche Summe von Fr. 84,928,820. In den Vorjahren war der Zuwachs, wie die nachfolgende Darstellung zeigt, weit geringer.

	Totalausgaben bis Ende 1908	Zuwachs im Jahr 1908
	Fr.	Fr.
Haupt- und Nebenbahnen:		
auf Baukonto . . . . .	1,619,924,489	
auf unvollendete Objekte . . . . .	100,984,881	
	<hr/>	
Übertrag	1,720,909,370	80,484,211

	Totalausgaben bis Ende 1908 Fr.	Zuwachs im Jahr 1908 Fr.
Übertrag	1,720,909,370	80,484,211
Tramways:		
auf Baukonto . . . . .	59,676,146	
auf unvollendete Objekte . . . . .	1,347,262	
	<hr/> 61,023,408	3,183,056
Drahtseilbahnen:		
auf Baukonto . . . . .	20,612,382	1,261,553
	<hr/>	
Zusammen 1908	1,802,545,160	84,928,820
1907	1,717,616,340	63,423,075
1906	1,654,193,565	48,660,231

Von den neuen Bauaufwendungen heben wir folgende Hauptposten hervor:

a. Für Ergänzung und Erweiterung bestehender Bahnen:

Bundesbahnen:

Anschaffung von Rollmaterial . . . . .	Fr. 15,987,461
Vermehrung der Mobilien und Gerätschaften	„ 1,235,422
Dienstgebäude Brückfeld-Bern, Vergrösserung	„ 364,733
Simplontunnel, Ankauf der elektrischen Ein- richtungen . . . . .	„ 685,300
Renens, Bahnhoferverweiterung . . . . .	„ 476,843
Lausanne, Bahnhofumbau und Erweiterung . . . . .	„ 633,662
Lausanne, Dienstgebäude der Kreisdirektion	„ 313,799
St. Maurice, Bahnhofumbau . . . . .	„ 262,511
Serrières, Stationserweiterung . . . . .	„ 217,663
St. Maurice-Martigny, II. Geleise . . . . .	„ 330,211
Daillens-Bofflens, II. Geleise . . . . .	„ 524,450
Basel, Umbau des Personenbahnhofes . . . . .	„ 300,723
Münster, Stationserweiterung . . . . .	„ 563,080
Aarburg-Luzern, II. Geleise . . . . .	„ 982,955
Zürich, neue Werkstätte . . . . .	„ 1,734,059
Oerlikon, Erweiterungsbauten . . . . .	„ 503,937
Uznach, Stationserweiterung . . . . .	„ 322,680
Oberwinterthur-Romanshorn, II. Geleise . . . . .	„ 205,729
Wattwil, Stationserweiterung . . . . .	„ 213,958
St. Fiden, Stationserweiterung . . . . .	„ 447,405

Gotthardbahn, neue Lokomotiven . . . . .	Fr.	1,152,639
Jura Neuchâtelois, Umbau des Bahnhofes Locle	„	545,782
Martigny-Châtelard, Ergänzung des Rollmaterials	„	237,319
Rhätische Bahn, neues Verwaltungsgebäude . . . . .	„	282,336
Gornergratbahn, Ergänzungsbauten . . . . .	„	370,049
Wengernalpbahn, neue Linie Lauterbrunnen- Wengen und Einrichtung des elektrischen Betriebes . . . . .	„	929,427
Basler kantonale Strassenbahnen, Linie Basel- Riehen . . . . .	„	513,335
Anlagen auf dem Aeschenplatz . . . . .	„	347,000
Anschaffung von 20 Motorwagen . . . . .	„	452,407
Berner städtische Strassenbahn, Brückfeldlinie . . . . .	„	254,581
Zürcher städtische Strassenbahn, Personalwohn- häuser . . . . .	„	208,483

b. Baukosten neu eröffneter Linien, die zum erstenmal in der Ausgabenzusammenstellung enthalten sind:

Solothurn-Münster . . . . .	Fr.	7,582,471
Ramsei-Sumiswald-Huttwil . . . . .	„	2,629,368
Berninabahn . . . . .	„	5,554,000
Rhätische Bahn, Samaden-Pontresina . . . . .	„	653,349
Monthey-Champéry . . . . .	„	2,347,805
Locarno, Tramway . . . . .	„	302,462
Cassarate-Monte Brè . . . . .	„	232,252
Interlaken-Harder . . . . .	„	970,362

c. Ausgaben für Linien, die Ende 1908 noch im Bau standen:

Bundesbahnen, Bau der Rickenbahn . . . . .	Fr.	3,658,532
Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, Frutigen-Brig . . . . .	„	10,224,187
Berninabahn, unvollendete Strecke . . . . .	„	3,651,260
Rhätische Bahn, Davos-Filisur . . . . .	„	2,783,553
Jungfraubahn, Strecke Eismeer-Jungfraujoch . . . . .	„	438,197

Weitere bedeutende Bauverwendungen erfolgten für die Linien Bodensee-Toggenburg, Lugano-Tesserete, Biasca-Acquarossa, Montreux-Glion, für die Drahtseilbahn am Niesen usw. Die Prüfung dieser Rechnungen hat jedoch noch nicht stattgefunden, und es sind die betreffenden Beträge im vorstehenden Ausweis der Gesamtausgaben auch nicht inbegriffen.

**Erneuerungsfonds.** Die dem Bundesrat laut Gesetz zukommende Festsetzung der jährlichen Einlagen in die Erneuerungsfonds der Privatbahnen geht schrittweise vorwärts. Die Prüfung der von den Verwaltungen vorgeschlagenen Ziffern über Menge, Anlagekosten, Altmaterialwerte und über die mutmasslichen Gebrauchszeiten durch die Techniker des Eisenbahndepartements bedingt geraume Zeit. Nach der Bereinigung der Rechnungen von 34 Drahtseilbahnen im Jahre 1908 konnte bis Ende 1909 der Prüfungsbericht zu den Vorschlägen von 25 Normalspurbahnen mit Dampftrieb fertiggestellt werden. Der Bundesrat beschloss darüber am 18. Januar 1910. Die vorgeschriebenen Einlagen fielen durchwegs höher aus, als von den Verwaltungen vorgeschlagen war. Die Ursachen liegen in der Annahme von kürzern Gebrauchszeiten und in einer niedrigeren Einschätzung der Erlöse aus alten Schienen und eisernen Schwellen.

Die Erledigung der Vorschläge der noch übrig bleibenden Bahnunternehmungen kann nun ebenfalls erwartet werden.

**Zu amortisierende Verwendungen.** Das Gesetz gestattet die Aufschiebung der Tilgung grösserer Verwendungen für die Organisation, die Kapitalbeschaffung u. dgl., sowie der bei Umbauten sich ergebenden Verluste. Die Fristen für den Ersatz solcher fiktiver Bilanzposten werden, wenn nötig, durch den Bundesrat festgesetzt.

Wir lassen die übliche Übersicht über die im Jahr 1908 auf diesem Konto eingetretenen Veränderungen folgen:

	Neubelastungen pro 1908	Abschreibungen pro 1908	Bestand Ende 1908
	Fr.	Fr.	Fr.
Haupt- und Nebenbahnen	1,218,589	1,269,325	29,235,533
Tramways . . . . .	371,767	385,283	7,956,209
Drahtseilbahnen . . . .	214,055	23,998	473,257
	<hr/>		
Zusammen 1908	1,804,411	1,678,606	37,664,999
1907	5,964,888	3,256,879	37,539,194
1906	12,813,168	4,827,898	34,831,185

Der Zuwachs ist viel kleiner als in frühern Jahren. Auch die Verlusttilgungen erreichen die frühern Beträge nicht, weil die verminderten Betriebsüberschüsse grössere Leistungen nicht erlaubten.

Die grössten Abschreibungsbeträge weisen auf: die Bundesbahnen mit Fr. 631,829 und die Gotthardbahn mit Fr. 480,000.

## b. Reinerträge.

Die Behandlung des im letzten Berichte erwähnten Postulates der eidgenössischen Räte über die Berechnung des Reinertrages der Privatbahnen ist vorläufig abgeschlossen, und es findet sich das Ergebnis der nachträglichen Untersuchung in der Botschaft des Bundesrates vom 19. November 1909 niedergelegt (Bundesbl. 1909, VI, 54).

## c. Konzessionsgebühren.

Auf Grund der Rechnungsergebnisse des Jahres 1908 sind vom Bundesrate und vom Eisenbahndepartement folgende Abgaben bestimmt worden:

bei 38 Bahnunternehmungen zusammen . . .	Fr.	75,907
bei 16 Schiffsunternehmungen zusammen . . .	„	12,905
		12,905
Im ganzen pro 1908	Fr.	88,812
	1907	„ 138,434
	1906	„ 114,509

Die Zahlung der Gesellschaft der Gotthardbahn betrug nur Fr. 27,600, d. h. nur die Hälfte der frühern Beträge, weil der Reingewinn des Aktienkapitals unter 6 % blieb. Infolge der Verstaatlichung der Bahn werden vom 1. Mai 1909 an diese Gebühren ganz wegfallen.

Den Automobilunternehmungen und zwei Verwaltungen von Personenaufzügen wurden die Abgaben neuerdings erlassen.

## d. Vollziehung des Hilfskassengesetzes.

Organisation der Hilfskassen. Die in den früheren Berichten wiederholt erwähnte versicherungstechnische Bilanz der Hilfskasse der Neuenburger Jurabahn erhielt im Berichtsjahre die Genehmigung.

Ferner wurden im Sinne des Hilfskassengesetzes geprüft und endgültig behandelt: Die Statuten von 7 für das Personal neu gegründeten Hilfsinstituten, die revidierten Statuten von 2 bereits vorhandenen Anstalten und die neu berechneten versicherungstechnischen Bilanzen von 2 bestehenden Pensionskassen.

Von den im letztjährigen Bericht angeführten Rekursen gegen Entscheide des Bundesrates bei Anwendung von Art. 3 des Hilfskassengesetzes konnte die Einsprache der Mitglieder der Pensions- und Hilfskasse der schweizerischen Bundesbahnen erledigt werden. Die Rekurrenten verlangten die Annahme eines höheren Zinsfusses für die versicherungstechnische Berechnung und eine längere Frist für die Tilgung des Defizites. Der Bundesrat hat den Rekurs abgewiesen, aber die Bundesbahnen eingeladen, die Frage des anzunehmenden Zinsfusses anlässlich der Revision der Rechnungsgrundlagen nochmals zu prüfen. Der Rekurs der Gotthardbahn gegen die bundesrätliche Festsetzung des Defizites der Hilfskasse auf Ende 1904 harrt noch der Erledigung. Das Gutachten der bestellten Expertenkommission steht noch aus.

Die Gotthardbahn hat eine neue versicherungstechnische Bilanz der Hilfskasse auf Ende 1908 berechnet und im Sinne von Art. 3, Abs. 2, des Hilfskassengesetzes vorgelegt. Diese kann erst mit dem genannten Rekurs erledigt werden.

Um der Vorschrift der Konzession zu genügen, haben drei neue Eisenbahnunternehmungen das Personal bei öffentlichen Krankenkassen gegen Krankheit versichert und zugunsten desselben einen Teil der statutenmässigen Beiträge übernommen. Einige andere Unternehmungen, welche für das Personal eigene Krankenkassen einrichten wollen, unterstützen dasselbe vorläufig aus der Betriebskasse.

Jahresrechnungen. Im Berichtsjahre sind die Jahresrechnungen und Bilanzen pro 1908 von 123 Hilfsinstituten der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vorgelegt, nach Gesetz und Statuten geprüft und genehmigt worden.

Die nachstehende Tabelle gibt auf Ende 1908 die übliche Übersicht der Bilanzen für die Hilfskassen, welche die Invaliditäts- oder Alters- und Todesversicherung zum Zwecke haben.

## Bilanzen der Hilfskassen auf Ende 1908.

Bezeichnung der Hilfskassen	Letzte versicherungs-technische Berechnung auf Ende	Wertbestand	Defizit	Deckungs-kapital
1. Bundesbahnen:		Fr.	Fr.	Fr.
a. Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1908	64,843,657	24,101,510	88,945,167
b. Kranken- und Unterstützungskasse der Arbeiter der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn	1895	688,824	53,881	742,705
2. Gotthardbahn: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1908	11,176,538	*) 8,930,000	20,106,538
3. Emmentalbahn: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1907	529,978	—	529,978
4. Jura Neuchâtelois: Hilfs- und Pensionskasse der Angestellten und Arbeiter	1907	597,356	118,049	715,405
5. Seetalbahn: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1908	221,073	—	221,073
6. Thunerseebahn und Bern-Neuenburg-Bahn: Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1906	591,187	34,183	625,370
7. Rigibahn: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1905	251,927	—	251,927
8. Lausanne, Tramways: Hilfskasse für die Angestellten	1907	245,831	—	245,831
9. Vierwaldstättersee: Unterstützungs- und Pensionskasse der Angestellten	1907	861,626	104,667	966,293
10. Thuner- und Brienzensee: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1905	359,781	156,200	515,981
Total		80,367,778	33,498,490	113,866,268

\*) Dieses Defizit entspricht der Forderung welche der Bundesrat im Rückkaufsprozess stellt.

Für sämtliche Hilfsinstitute (Pensionskassen, Krankenkassen, Dienstalterskassen und Unterstützungsfonds) der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen betragen auf Ende 1908:

die Wertbestände . . . . .	Fr. 85,038,883
die Fehlbeträge . . . . .	„ 33,498,490
und das Deckungskapital . . . . .	Fr. 118,537,373

Weitere Einzelheiten über die Rechnungsergebnisse enthält die schweizerische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1908.

### e. Sicherstellung der Hilfsfonds und der Barkautionen des Eisenbahnpersonals.

Die Eisenbahnen allein besaßen auf Ende 1908 115 Hilfsinstitute mit einem Wertbestand von Fr. 83,096,316; davon waren Fr. 805,638 oder 0,97 % vorübergehend noch nicht im Sinne des Gesetzes vom Vermögen der Bahneigentümer ausgeschieden.

An Barkautionen hatte das Eisenbahnpersonal auf Ende des Jahres Fr. 874,648 hinterlegt; davon fanden sich noch Fr. 36,043 oder 4,12 % in den Passiven der Bahngesellschaften eingeschlossen. Bei 21 Gesellschaften hat das Personal nur Bürgschaften zu leisten, und bei 71 Verwaltungen wird vom Personal gar keine Kaution verlangt.

### f. Versicherungsverträge gegen Unfall.

Im Berichtsjahre haben 22 Unternehmungen 41 Unfallversicherungsverträge im Sinne der Konzession vorgelegt. Hiervon bezogen sich 9 Policen auf die Erneuerung der Versicherung der Reisenden und des Betriebspersonals von 5 Bahngesellschaften, 5 Verträge auf die Versicherung der Reisenden und des Personals von 3 neu eröffneten Bahnen und 27 Policen auf die Versicherung des Baupersonals bei 14 noch nicht eröffneten Eisenbahnen.

### g. Eisenbahnstatistik.

Anfang Februar 1909 wurde die schweizerische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1907 veröffentlicht. Der folgende Band, mit den Angaben für 1908, war auf Ende des Berichtsjahres dem Abschluss nahe.

Internationale Eisenbahnstatistik. Wir berichteten letztes Jahr, dass der Bundesrat am 8. August 1908 den am internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beteiligten Staaten den Vorschlag der russischen Regierung, auf Erstellung einer internationalen Statistik durch das Zentralamt, mitgeteilt habe, mit dem Ersuchen um Äusserung über die Behandlung der Frage an einer besonders einzuberufenden Konferenz.

Bei der Abfassung unseres Berichtes lagen von zehn Staatsregierungen grundsätzlich zustimmende Erklärungen vor. Von einer Regierung steht die Äusserung noch aus.

### E. Starkstromkontrolle.

Im Berichtsjahre sind insgesamt 1514 Planvorlagen eingelaufen gegenüber 1207 im Vorjahre. Diese Vermehrung ist zum Teil eine Folge einer seit zirka einem Jahre durchgeführten Ausscheidung der mehrere Objekte umfassenden Eingaben in einzelne Vorlagen, doch ist auch, absolut genommen, eine beträchtliche Vermehrung der Bautätigkeit gegenüber dem Vorjahre zu konstatieren.

Von den eingereichten Planvorlagen beziehen sich 968 auf Leitungsanlagen und 546 auf die Aufstellung von Maschinen, Transformatoren, Schaltanlagen und dergleichen. An der Vermehrung sind erstere mit 249 und letztere mit 58 Vorlagen beteiligt.

Die Vorlagen für Leitungen beziehen sich in 342 Fällen auf Hochspannungsleitungen und in 612 Fällen auf Niederspannungsnetze und Erweiterungen solcher. 14 Vorlagen betreffen Tragwerke besonderer Art. Die Zunahme beträgt für Hochspannungsleitungen 71 und für Niederspannungsleitungen 164 Vorlagen.

Die Vorlagen für Maschinenanlagen verteilen sich auf 35 Eingaben für Zentralen für Stromerzeugung für Elektrizitätswerke oder Umbauten und Erweiterungen solcher, 22 Vorlagen für Einzelanlagen, 427 Vorlagen für Transformatorenstationen mit insgesamt 571 Transformatoren und 62 Vorlagen für Schaltanlagen und für Erweiterungen und Umänderungen solcher. Unter den Projekten für elektrische Zentralen figurieren 22 mit einer Leistung von mehr als 200 Kilowatt, davon entfallen 14 auf Neuanlagen und 8 auf Erweiterungen. Die Transformatoren dienen in 472 Fällen zur Speisung von Ortsnetzen und in 99 Fällen zum Betriebe von industriellen Etablissements oder zu internen Zwecken der Elektrizitätswerke.

Auf Ende April 1909 hat der bisherige Vorsteher des Starkstrominspektorates, Herr H. Vaterlaus, demissioniert, um an leitende Stelle bei einem grösseren schweizerischen Elektrizitätswerke überzutreten. Herr H. Vaterlaus war vom Schweizerischen elektrotechnischen Verein im Jahre 1898 zur Gründung des Starkstrominspektorates berufen worden, das dann im Jahre 1903 mit der Ausübung der im Bundesgesetz vom 24. Juni 1902 vorgesehenen Kontrolle über die Starkstromanlagen betraut worden ist. An seine Stelle wurde der bisherige Adjunkt, Herr P. Nissen, gewählt.

Um der stets wachsenden Inanspruchnahme des Starkstrominspektorates genügen zu können, musste gegen Ende des Jahres das technische Personal durch Anstellung eines weiteren Inspektors verstärkt werden. Dieses besteht zurzeit aus dem Obergeringieur, dem Adjunkten, 7 Inspektoren und einem technischen Sekretär.

Für Inspektionen fertiger Anlagen wurden während des Jahres 1909 719 Tage aufgewendet, ungefähr gleichviel wie im Vorjahr. Es ist hier zu bemerken, dass ein Teil der älteren Elektrizitätswerke ihre Anlagen durch Änderungen und Umbauten den bestehenden Vorschriften angepasst haben, so dass diese Kategorie von Werken etwas weniger Aufwand an Arbeit und Zeit erforderte, als in früheren Jahren.

Im Berichtsjahre mussten keine Bussenanträge gegen Elektrizitätsunternehmungen gestellt werden. Dagegen hat der Bundesrat einem Gesuche einer Unternehmung um Aufhebung einer im Jahre 1908 ausgesprochenen Busse nicht entsprochen. Ferner wurde ein sich auf Art. 23 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 stützender Rekurs eines Elektrizitätswerkes gegen eine Verfügung des Starkstrominspektorates vom Bundesrat abgewiesen.

Die Statistik der Starkstromanlagen in der Schweiz wurde wie bisher durch das Generalsekretariat des Schweizerischen elektrotechnischen Vereins unter Mitwirkung des Starkstrominspektorates durchgeführt und im zweiten Teil des Jahrbuches dieses Vereins veröffentlicht. Sie weist für 280 Werke detaillierte Angaben über Anlagen und Betriebsverhältnisse auf. Im Anhang derselben sind weitere 356 Werke mit Angaben über verfügbare Leistung, Betriebsmittel, Stromsystem und Spannungen aufgeführt.

Von den 29 während des Jahres eingelaufenen Expropriationsvorlagen sind 16 durch Erteilung des Expropriationsrechtes vom Bundesrat erledigt worden. 4 Expropriationsgesuche wurden zurückgezogen; weitere 5 konnten wegen Unvollständigkeit der Akten noch nicht erledigt werden und für 4 steht der Entscheid des Bundesrates zurzeit noch aus.

Vom Schweizerischen elektrotechnischen Verein ist eine Eingabe an den Bundesrat gerichtet worden mit dem Gesuch, den Art. 11 der Vorschriften betreffend Erstellung und Instandhaltung elektrischer Starkstromanlagen abzuändern oder demselben eine offizielle Interpretation zu geben. Zu dieser Eingabe haben auch die Kontrollstellen Stellung genommen. Der Bundesrat hat derselben in dem Sinne entsprochen, dass er den Bestimmungen des Art. 11 unter Beibehaltung der bisherigen Spannungsgrenze für Hausinstallationen eine spezielle Interpretation gegeben hat.

Das Starkstrominspektorat war an allen Sitzungen der eidgenössischen Kommission für elektrische Anlagen vertreten.

Im Jahre 1909 sind dem Starkstrominspektorat 31 Fälle von Personenverletzungen durch elektrischen Strom mit total 34 betroffenen Personen zur Kenntnis gekommen, gegen 32 Fälle mit 36 betroffenen Personen im Vorjahre. 4 der betroffenen Personen gehören dem eigentlichen Betriebspersonal an, 21 dem übrigen Personal der betreffenden Starkstromunternehmen, und 9 sind Drittpersonen.

Die Mehrzahl der Unfälle ist im Berichtsjahre, wie in früheren Jahren, auf Selbstverschulden zurückzuführen. Immerhin wäre es in vereinzelt Fällen durch bessere Instruktion oder präzisere Auftragserteilung seitens der Werke vielleicht möglich gewesen, Unfälle zu verhüten.

In bezug auf die Betriebsspannung verteilen sich die 31 Unfälle wie folgt. Es entfallen:

Auf Niederspannung (bis 1000 Volt) 9 Fälle, wovon 2 mit tödlichem Ausgang, auf Hochspannung (über 1000 Volt) 22 Fälle, wovon 11 mit tödlichem Ausgang. In 12 Fällen wurden Wiederbelebungsversuche angestellt, wovon 5 Erfolg hatten.

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

Anlässlich der Erneuerungswahlen der Mitglieder der Kommission hat Herr Prof. Dr. Tobler in Zürich eine Wiederwahl abgelehnt.

Als Ersatz wählten wir Herrn Dr. J. Ryf, Advokat in Zürich. Die übrigen Mitglieder der Kommission wurden für eine neue Amtsdauer bestätigt.

---

## II. Postverwaltung.

### I. Allgemeines.

Das finanzielle Ergebnis der schweizerischen Postverwaltung im Jahre 1909 ist folgendes:

Einnahmen . . . . .	Fr. 54,049,707. 29
Ausgaben . . . . .	„ 50,314,648. 21
Reinertrag	Fr. 3,735,059. 08

Hiervon ist indessen, wenn die Postverwaltungsrechnung ein richtiges Bild ergeben soll, der auch im Jahre 1909 an das Postpersonal ausgerichtete, unter Abschnitt IV der eidgenössischen Staatsrechnung eingesezte Betrag der Teuerungszulagen mit . . . „ 2,531,132. 90

in Abzug zu bringen, so dass der wirkliche Reinertrag sich beläuft auf . . . Fr. 1,203,926. 18

Die sogenannten Teuerungszulagen werden vom Jahre 1910 an als feste Besoldungsansätze unter der Ausgabenrubrik I „Besoldungen und Vergütungen“ der Postverwaltung verrechnet werden.

Der Reinertrag des Jahres 1908 betrug Fr. 2,953,936. 64 ohne die Teuerungszulagen und Fr. 1,817,282. 64 mit Einbezug der letztern. An Teuerungszulagen für das Postpersonal wurden jedoch im Jahre 1909 Fr. 1,394,478. 90 mehr verausgabt als im Vorjahre. Trotz dieser Mehraufwendung ergibt sich im Jahre 1909 nur eine Verminderung des Reinertrages von Fr. 613,356. 46 gegenüber dem Vorjahre. Im Voranschlag von 1909 war ohne die Nachkredite ein Reingewinn von Fr. 760,300 und mit Einchluss der letztern, aber ohne Berücksichtigung der Teuerungszulagen, ein solcher von Fr. 696,800 vorgesehen. Das Ergebnis kann somit als ein günstiges bezeichnet werden, besonders wenn ferner in Betracht gezogen wird, dass auf 1. April 1909, abgesehen von den bewilligten Teuerungszulagen, auch die ordentliche, alle drei Jahre wiederkehrende Erhöhung der Besoldungen des Postpersonals in Wirksamkeit getreten ist, die gegenüber dem Vorjahre eine Gesamtmehrausgabe an Besoldungen und Vergütungen von rund Fr. 1,376,000 verursacht hat.

Im letzten Viertel des Berichtsjahres betrug der Mehrerlös an Postwertzeichen rund Fr. 700,000 gegenüber einem Mehrerlös von rund Fr. 285,000 während des nämlichen Zeitraumes von 1908 gegenüber 1907. Damit lässt sich auch eine allgemeine grössere Zunahme des Postverkehrs in den letzten Monaten des Jahres 1909 nachweisen. Nach allen Anzeichen ist man zur Annahme berechtigt, dass diese Verkehrszunahme anhält, und in diesem Falle darf zuversichtlich erwartet werden, dass die befürchtete Periode der Fehlbeträge bei der schweizerischen Post trotz der starken Vermehrung der Ausgaben infolge finanzieller Besserstellung ihres Personals und ungeachtet der Preissteigerung bei Beschaffung des Betriebsmaterials nicht eintreten werde.

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

7,121,837	Briefe,
2,090,405	Postkarten,
7,323,576	Drucksachen,
5,618,743	Zeitungen (nur Inlandsverkehr),
129,013	internationale Postanweisungen,
180,554	Einzugsmandate,
1,794,615	Pakete.

Eine grosse Vermehrung ergibt sich namentlich bei den Briefen (1908 gegen 1907 um 2,370,300) und den Drucksachen (1908 gegen 1907 um 3,977,686). Dies und die ebenfalls bedeutende Vermehrung der Pakete bestätigen die Richtigkeit der vorstehenden Bemerkungen.

Die Zahl der Postkarten (Vermehrung von 1908 gegen 1907 = 4,189,645) nimmt fortwährend in starkem Masse zu, was wohl hauptsächlich auf den Mehrversand von Karten mit Bilderschmuck zurückzuführen ist.

Die Zahl der internen Postanweisungen hat sich gegenüber dem Vorjahre um 289,481 vermindert, was der stetigen Entwicklung des Postcheckverkehrs zuzuschreiben ist. Wir verweisen diesfalls auf das unter Abschnitt VIII, Ziffer 7, b, ad 6, Angebrachte.

Der in den Beilagen I und II enthaltene Auszug aus der Statistik der Postverwaltung gibt nähern Aufschluss über den Verkehr der einzelnen Dienstzweige im Jahre 1909 gegenüber dem Vorjahre.

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

1. Der Entwurf zu einem Bundesgesetz betreffend das schweizerische Postwesen ist im Berichtsjahre von beiden eidgenössischen Räten durchberaten worden. Im Laufe des Jahres 1910 hat noch die redaktionelle Bereinigung zu erfolgen, worauf der Bundesrat die Bekanntmachung des Gesetzes veranstalten und, gegebenenfalls nach Ablauf der Referendumsfrist den Beginn der Wirksamkeit festsetzen wird.

2. Die Frage der Einführung der Postsparkassen in der Schweiz ist dermalen noch beim Postdepartement anhängig, nachdem der Mitbericht des Finanzdepartements inzwischen eingelangt ist. Wegen anderweitiger Inanspruchnahme durch grössere dringliche Geschäfte war es dem Departementsvorsteher bis dahin nicht möglich, sich mit der vorgenannten Frage näher zu befassen. Der Bundesrat hofft im Jahre 1910 in der Lage zu sein, zur Frage der Einführung von Postsparkassen in der Schweiz Stellung nehmen zu können.

3. In Erledigung der am 26. Juni 1908 im Nationalrat eingebrachten Interpellation betreffend Wiederherstellung regel-

## Auszug aus der Statistik der Postverwaltung.

	Anzahl	
	1909	1908
Postbureaux . . . . .	1,950	1,823
Postablagen, rechnungspflichtige . . . . .	1,537	1,591
„ nicht rechnungspflichtige . . . . .	427	479
Agenturen im Auslande . . . . .	14	14
Beamte (fest angestellte) . . . . .	4,926	4,689
Gehülfen, Aspiranten und Lehrlinge . . . . .	1,098	963
Angestellte (Ablagehalter, Briefträger, Kondukteure etc.), ohne Aushelfer . . . . .	8,095	7,963
Bediensteten-Aushelfer, ständig verwendete . . . . .	574	611
Zahl der beförderten Reisenden . . . . .	1,781,231	1,761,680
<b>Briefpost:</b>		
<b>Interner Verkehr:</b>		
Briefe . . . . .	146,497,037	140,261,850
Postkarten . . . . .	75,997,095	74,827,366
Drucksachen . . . . .	58,964,252	52,073,451
Warenmuster . . . . .	1,429,507	1,340,051
Zeitungen . . . . .	174,314,979	168,696,236
Rekommandierte Briefpostsendungen	5,102,659	4,712,387
Zahlungsbefehle und Konkursandro-		
hungen . . . . .	319,883	312,299
Gerichtliche Akten . . . . .	61,915	62,473
<b>Verkehr mit dem Auslande:</b>		
Briefe . . . . . Versand	25,724,267	24,837,617
Postkarten . . . . . „	21,897,685	20,977,009
Drucksachen . . . . . „	12,929,862	12,497,087
Warenmuster . . . . . „	1,363,937	1,307,506
Zeitungen . . . . . „	1,991,637	1,922,829
Geschäftspapiere . . . . . „	254,139	239,166
Rekommandierte Briefpost-		
gegenstände . . . . . „	1,899,553	1,824,820

	1909		1908	
	Anzahl	Wert, resp. Betrag	Anzahl	Wert, resp. Betrag
		Fr.		Fr.
<b>Postanweisungen:</b>				
Interner Verkehr . . . . .	6,543,487	646,807,750	6,832,968	693,209,885
Verkehr mit dem Auslande. . . . .				
{ Versand . . . . .	1,709,144†	74,125,777†	1,668,006	73,935,867
{ Empfang . . . . .	1,026,281	60,959,963	938,406	57,958,148
<b>Paketpost:</b>				
Interner Verkehr . . . . .	26,671,078	1,483,512,246	25,271,275	1,762,072,037
Verkehr mit dem Auslande (einschl. Post- stücke — colis postaux) . . . . .				
{ Versand . . . . .	2,005,060	91,830,234	1,912,272	94,750,016
{ Empfang . . . . .	3,462,182	54,316,107	3,245,468	51,989,932
{ Transit . . . . .	1,319,600	29,597,491	1,234,290	29,524,788
<b>Nachnahmen:</b>				
Interner Verkehr . . . . .	12,133,273	85,486,587	11,601,023	82,074,062
Verkehr mit dem Auslande. . . . .				
{ Versand . . . . .	314,359	5,531,826	247,041	4,939,321
{ Empfang . . . . .	436,019	9,063,956	417,358	8,743,160
<b>Einzugsmandate:</b>				
Interner Verkehr . . . . .	2,451,101	180,549,780	2,270,519	167,049,618
Verkehr mit dem Auslande. . . . .				
{ Versand . . . . .	23,663	—	22,649	—
{ Empfang . . . . .	88,521	5,017,141	89,563	5,295,109
<b>Postcheck- und Giroverkehr . . . . .</b>				
{ Gutschriften . . . . .	4,514,453	1,202,459,493	3,236,950	645,729,514
{ Lastschriften . . . . .	1,095,580	1,197,838,878	779,745	641,745,086

† Vorläufiger Abschluss

mässiger Verbindungen mit den Gemeinden Gondo und Simplen über den Simplonpass auch während der Winterszeit hat der Bundesrat in seiner Sitzung vom 4. Dezember 1908 beschlossen, dem Kanton Wallis sei ein jährlicher Beitrag an die Kosten der Wegräumung des Schnees auf der Simplonstrasse zur Sicherung eines ungehinderten Verkehrs auch während des Winters zu bewilligen, wogegen die Regierung des Kantons Wallis sich zur richtigen Ausführung der notwendigen Arbeiten zu verpflichten habe. Gleichzeitig wurde die Postverwaltung angewiesen, für den Fall des Zustandekommens obiger Abmachung auf die Führung eines für den Personentransport eingerichteten Winterpostkurses Brig-Simplen-Gondo-Iselle Bedacht zu nehmen. Seit dem 1. Oktober 1909 kommt täglich eine Fahrt in jeder Richtung zur Ausführung. Für den regelmässigen Dienst werden je nach den Schneeverhältnissen entweder zweispännige Wagen oder Schlitten oder aber zwei einspännige hintereinander laufende Personenschlitten verwendet.

Nach den bisherigen Beobachtungen ist die Frequenz dieses Postkurses ausserordentlich schwach. Es wäre indessen verfrüht, jetzt schon über die Zweckmässigkeit dieser Einrichtung ein abschliessendes Urteil abzugeben.

4. Der Berichterstatter des Ständerates hat bei Beratung der Staatsrechnung von 1908 bezüglich der Ausgaben der Postverwaltung für das Personal die Bemerkung gemacht, dass das Anwachsen des Personals nicht gleichen Schrittes zu erfolgen brauche, wie das Zuwachsen der Zahl der einzelnen Gegenstände des Postverkehrs, und die Kommission des genannten Rates hat die Erwartung ausgesprochen, dass die Verwaltung in der Einstellung von Personal sparsam sein werde.

Aus einer von der Oberpostdirektion geführten Übersicht über die Zahl der Beamten und Angestellten im Verhältnis zum Verkehrsumfang ergibt sich, dass auf einen Beamten oder Angestellten der Postverwaltung entfallen sind in den Jahren

	1895	1900	1905	1908	1909
Briefpostgegenstände . . .	34,049	51,286	57,785	58,905	59,146
Zeitungen . . .	20,393	22,800	24,958	26,915	26,798
Nachnahmen . . .	1,169	1,614	1,739	1,795	1,816

	1895	1900	1905	1908	1909
Postanweisungen	1,063	1,345	1,564	1,382*	1,308*
Postchecks . . .	—	—	—	521	697
Einzugsmandate	133	212	266	349	362
Pakete . . . . .	3,680	4,065	4,491	4,635	4,719
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Kassenumsatz . . .	223,276	264,570	292,516	373,062	384,137

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, dass die Zahl der durch die Post beförderten Gegenstände und der Geldumsatz, auf den einzelnen Beamten und Angestellten berechnet, beständig zunimmt. Am deutlichsten kommt dies zum Ausdruck bei den Briefpostgegenständen, den Paketen und dem Geldumsatz. Die Vermehrung im Jahre 1909 gegenüber 1895 beträgt rund 25,000 Briefpostgegenstände und 1000 Pakete. Der Geldumsatz hat im gleichen Zeitraum zugenommen um Fr. 160,000. Die Vermehrung des Personals hat somit keineswegs Schritt gehalten mit der Zunahme der Zahl der beförderten Gegenstände, sondern sie ist bedeutend hinter dieser zurückgeblieben. Dabei fällt noch in Betracht, dass infolge Inkrafttretens des Arbeitsgesetzes eine erhebliche Vermehrung des Personals nötig wurde, der keine Verkehrsvermehrung gegenüberstand. Diese Erscheinung erklärt sich allerdings zum Teil auch durch die im Dienstbetrieb eingeführten Vereinfachungen, die gegenüber früher erlauben, eine grössere Zahl Gegenstände mit weniger Arbeitsaufwand zu befördern. Auf Grund der erwähnten Tatsachen erscheint immerhin hinreichend nachgewiesen, dass die Postverwaltung in der Einstellung des Personals alle wünschbare Sparsamkeit beobachtet.

5. Bei der Beratung des Voranschlages der Postverwaltung für das Jahr 1909 ist von der Kommission des Ständerates die Anregung gemacht worden, es sei dem Bundesrate zu empfehlen, in der Umwandlung von Postbureaux III. Klasse in die II. Klasse und von Ablagen in Bureaux noch weiter zu gehen als bisanhin.

In bezug auf die Umwandlung von Postbureaux III. Klasse in die II. Klasse ist zu sagen, dass es die Postverwaltung eher für geboten hält, etwas zurückhaltender zu sein als bisher, und nur dann die Umwandlung zu verfügen, wenn der Verkehr der

\* Rückgang wegen Einführung des Check- und Giroverkehrs.

umzuwandelnden Stelle so umfangreich ist, dass er 3 Beamte, die Mindestzahl eines Bureaus II. Klasse, voll beschäftigt. Diese Auffassung erscheint begründet.

Hinsichtlich der Umwandlung von Postablagen in Postbureaux ist dagegen festzustellen, dass dies schon jetzt in möglichst weitgehender Weise geschieht. Im Berichtsjahre sind z. B., wie unter Abschnitt IV, Ziffer 1, hiernach zu entnehmen ist, 125 Postablagen in Postbureaux III. Klasse umgewandelt worden, was etwas mehr als 8 % der Gesamtzahl der Ablagen ausmacht. Es scheint somit in dieser Beziehung den Verhältnissen genügend Rücksicht getragen zu werden.

6. Am 20. Dezember 1909 (Bundesblatt 1909, VI, 662) hat der Bundesrat eine Botschaft an die Bundesversammlung erlassen betreffend Bewilligung des Kredites für die Erstellung eines Post- und Telegraphengebäudes in Aarau.

In der Dezembersession 1909 der Bundesversammlung haben beide Räte die zur Vorberatung dieses Geschäftes erforderlichen Kommissionen bestellt. Die weitere Behandlung der Angelegenheit fällt ins Jahr 1910.

7. Durch Bundesbeschluss vom 22. März 1909 (A. S. n. F. XXV, 335) ist der mit Botschaft vom 3. November 1908 nachgesuchte Nachkredit von Fr. 246,000 für den Umbau des Post-, Telegraphen- und Telephongebäudes an der Freien Strasse in Basel bewilligt worden.

### III. Wichtigere Erlasse. Abschluss wichtiger Verträge.

#### Inland.

1. Im Berichtsjahre sind u. a. folgende Erlasse veröffentlicht worden:

- a. eine Instruktion über die Zollabfertigung der Postsendungen;
- b. eine Anleitung zu den postamtlichen Erlassen;
- c. eine Anleitung betreffend den Verkauf von Postwertzeichen durch Privatpersonen;
- d. eine Übersicht der Einfuhrverbote und -beschränkungen für Sendungen nach dem Auslande;

- e. ein Distanzenzeiger zur Berechnung der Paketposttaxe für Stücke über 5 kg. nach Deutschland und Österreich-Ungarn;
- f. ein Verzeichnis der Poststellen in der Schweiz und der schweizerischen Postagenturen im Auslande;
- g. eine besondere Sammlung der noch gültigen Verträge und Übereinkommen mit dem Auslande; hierdurch und durch Erneuerung einiger noch gültiger Erlasse konnten 14 Bände des Postamtsblattes (Jahrgänge 1861 bis und mit 1894) ausser Gebrauch gesetzt werden;
- h. eine Instruktion betreffend die Postkursübersichten der Postkreise;
- i. Vorschriften betreffend die Abonnementsbillette;
- k. Vorschriften über die elektrische Beleuchtung in den Bahnpostwagen und die Einrichtungen in den neuen Bahnpostwagen mit geschlossenem Seitengang.

2. Durch die vom Bundesrate unterm 10. April 1909 erlassene Verordnung betreffend die Beziehungen der schweizerischen Postverwaltung und der schweizerischen Telegraphenverwaltung zur eidgenössischen Finanzverwaltung und zur schweizerischen Nationalbank (A. S. n. F. XXV, 355) ist der auf 1. Juli 1908 provisorisch eingeführte Kontokorrentverkehr zwischen der Postverwaltung und der Nationalbank endgültig geregelt und es sind die Kassengeschäfte der Postverwaltung und der Telegraphenverwaltung von der eidgenössischen Staatskasse auf die schweizerische Nationalbank übertragen worden. Die genannte Verordnung regelt ausser dem eigentlichen Kassenverkehr u. a. auch das Verfahren des Münzrückzugs und -austausches durch die Kreispostkassen, die Hinterlage von aus Postcheckgeldern erworbenen und zu erwerbenden Wertpapieren bei der Nationalbank, die Verwaltung dieser Wertpapiere und die Verantwortlichkeit hierfür durch die Nationalbank, den An- und Verkauf von Wechseln, Checks und Girouberweisungen für die Saldozahlungen der Postverwaltung im Auslandsverkehr durch die Vermittlung der Nationalbank, die Anlage von Checkgeldern, sowie die Beschaffung und Veräusserung von Titeln hierfür durch die Nationalbank, das Verfügungsrecht des eidgenössischen Finanzdepartements über die Guthaben der Postverwaltung bei der Nationalbank und das Verfahren bei derartigen Verfügungen, sowie die Art der Ablieferung der jährlichen Reinerträge der Postverwaltung an die eidgenössische Staatskasse.

In weiterer Ausführung von Artikel 6, zweiter Absatz, und Artikel 16 der vorgenannten Verordnung ist ferner unterm 1. November 1909 zwischen der schweizerischen Postverwaltung und der Generaldirektion der schweizerischen Nationalbank ein besonderes Abkommen vereinbart worden, das

- a. die nähern Bedingungen über Aufbewahrung, Verwaltung und Kontrollierung der von der Postverwaltung bei der Nationalbank hinterlegten Wertschriften aufstellt und
- b. im Interesse der Erleichterung des allgemeinen Zahlungsverkehrs den Überweisungsverkehr (Giro) zwischen den Postcheckrechnungsinhabern und den Postcheckrechnungen der Nationalbank einführt, unter Feststellung der hierauf bezüglichen Bedingungen.

Diese letztere Vereinbarung ist in Ersetzung des unterm 15. Juli 1908 abgeschlossenen provisorischen Abkommens (s. Geschäftsbericht der Postverwaltung von 1908, Abschnitt XI, Ziffer 5) getroffen worden.

3. Eine im März des Berichtsjahres von der schweizerischen Gesellschaft für Sonntagsheiligung (Zentralkomitee in Genf) an das Postdepartement gerichtete Eingabe, die den Zweck hatte, eine weitere Einschränkung des Postdienstes an Sonntag und staatlich anerkannten Feiertagen herbeizuführen, ist nach allseitiger eingehender Prüfung ablehnend beschieden worden. Gegenstand der befürworteten Einschränkung war hauptsächlich der Bestelldienst (Beschränkung auf bestimmte Sendungsgattungen), wobei auch der Einführung einer Sonntagsbestelltaxe, die mit einem besonders auf den Sendungen aufzuklebenden Wertzeichen zu decken gewesen wäre, das Wort geredet wurde. Ferner wurde die Einstellung des Postcheckdienstes an Sonntagen beantragt.

Die Vorschläge in bezug auf den Bestelldienst erwiesen sich einesteils als nicht wohl durchführbar und nicht im Wunsche des beteiligten Personals liegend und andernteils nicht als zweckgemäss für das Publikum.

4. Der Bundesrat hat unterm 16. April 1909 eine Abänderung von Artikel 11, Ziffer 3, der Transportordnung für die schweizerischen Posten vom 3. Dezember 1894 (A. S. n. F. XIV, 555) in dem Sinne verfügt, dass künftig sowohl bei der Aufgabe als auch nachträglich Doppel von Empfangscheinen für eingeschriebene Postsendungen an den Versender verabfolgt werden können, und zwar gegen Entrichtung einer Gebühr von 5 Ct.

für jedes Doppel. Dadurch wurde den aus Handelskreisen geäußerten Wünschen Rechnung getragen (A. S. n. F. XXV, 362).

5. Das Postdepartement sah sich unterm 26. April veranlasst, auf Grund von Artikel 5 der Transportordnung für die schweizerischen Posten die offene Versendung durch die Post der in Genf erscheinenden Zeitung „*La Vie intime*“ ihrer offensichtlich unsittlichen Tendenz wegen zu verbieten.

Gegen diese Verfügung rekurrierte der Verleger der Zeitung an den Bundesrat, der den Rekurs unterm 23. Oktober als unbegründet abwies.

6. Durch eine Zeitung ist im September darauf hingewiesen worden, dass Ansichtskarten zum Verkauf angeboten werden, deren Ansichten unsittlichen Charakter hätten. Dabei wurde an die Postverwaltung das Begehren gestellt, solche Karten von der Beförderung durch die Post auszuschliessen. Die nähere Prüfung führte dazu, die Angelegenheit der zuständigen Polizeidirektion zu allfälligem polizeilichen Einschreiten zu überweisen. Diese Behörde lehnte es jedoch ab, Massnahmen dagegen zu treffen, weil die fraglichen Karten nicht als sittenlose Bilder im Sinne des Strafgesetzes betrachtet werden können. Die Postverwaltung hatte somit keine Veranlassung, in Sachen weitere Massregeln zu treffen.

7. Nachdem die Frankomarken aller Taxwerte mit neuem Bilde herausgegeben worden sind (s. Geschäftsberichte von 1907 und 1908, Abschnitt III, 9), erschien es aus verschiedenen Gründen wünschbar, auch die Taxmarken mit einem neuen Bilde erscheinen zu lassen. Seit der Einführung der Taxmarken im Jahre 1878 bis heute ist deren Bild das nämliche geblieben. Das Postdepartement verfügte deshalb im April 1909 auf den Zeitpunkt des Aufbrauchs der Vorräte der jetzigen Ausgabe die Ausgabe neuer Taxmarken. Der nämliche Künstler, der die Bilder für die neuen Frankomarken der Taxwerte von 10 Ct. an aufwärts (Helvetiabüste und sitzende Helvetia) entworfen hat, wurde mit der Anfertigung eines neuen Bildes für die Taxmarken betraut. Im Juni des Berichtsjahres konnte die Auswahl getroffen werden.

Das neue Bild zeigt in der Mitte das eidgenössische Wappen, von Alpenrosen umgeben; den Hintergrund bilden Schneeberge und unten in der Mitte ist die Taxziffer angebracht. Es ist zweifarbiger Druck in Aussicht genommen. Die Anfertigung der

Originalstempel ist in Arbeit gegeben worden. Die neuen Taxmarken werden voraussichtlich auf den Sommer 1910 herausgegeben werden können.

8. Um den an Fremdenorten zu Sammelzwecken vielfach gestellten Begehren entgegenzukommen, ist den Poststellen allgemein gestattet worden, am Schalter zum Nennwert verkaufte Frankomarken der gegenwärtig gültigen Ausgaben mit dem Datumstempel, der genau auf den Zeitpunkt des Verkaufs gestellt sein muss, abzustempeln. Das nachträgliche Abstempeln früher gekaufter Frankomarken ist dagegen ausdrücklich verboten.

Dieses Verfahren ist schon früher hinsichtlich der Taxmarken zugelassen worden und hat zu keinen Missbräuchen Anlass gegeben.

9. Neue Verträge betreffend die Beziehungen zum Postdienste sind im Berichtsjahre mit den Nebenbahnen Lugano-Tesserete und Montreux-Glion abgeschlossen worden.

Mit 10 andern Nebenbahnen mussten Nachträge zu den bestehenden Verträgen vereinbart werden.

10. Infolge einer mit der Berner Alpenbahn-Gesellschaft (Bern-Lötschberg-Simplon) getroffenen Vereinbarung findet die Beförderung der umfangreichen und bedeutenden Postladungen nach und aus Goppenstein, wo eine sehr grosse Zahl von Angestellten und Arbeitern sich angesiedelt hat, durch Vermittlung der Dienstbahn Brig-Goppenstein statt. Bisher mussten diese Transporte auf gefährlichem Saumwege von Gampel aus durch Maultiere bewerkstelligt werden.

### Ausland.

1. Das Denkmal zur Erinnerung an die Gründung des Weltpostvereins, dessen Ausführung der Bundesrat unterm 26. August 1904 auf Grund des Ergebnisses des angeordneten Wettbewerbes und auf Befürwortung des hierfür bestellten Preisgerichtes dem Bildhauer Herrn René de St-Marceaux in Paris übertragen hatte (s. Geschäftsbericht der Postverwaltung von 1904, Abschnitt III, 1), ist von diesem auf den Herbst 1909 fertiggestellt und auf dem hierzu bestimmten Platze bei der Kleinen Schanze in Bern errichtet worden.

Der Bundesrat sah sich veranlasst, zur Einweihung dieses Denkmals eine dem Gegenstand angemessene Feier, die auf den 4. Oktober 1909 anberaumt wurde, zu veranstalten und hierzu die Regierungen aller dem Weltpostverein angehörenden Länder einzuladen. Dieser Einladung haben die Regierungen von 45 Ländern Folge gegeben und sich durch Abordnungen an der Feier vertreten lassen.

Bei dieser Feier wurde das Denkmal durch den Weltpostverein dem Bundesrate übergeben und ging dadurch in den Besitz der Eidgenossenschaft über.

Auf den Tag der Erinnerungsfeier (4. Oktober 1909) hat die Postverwaltung auf Verfügung des Postdepartementes hin Erinnerungspostkarten zu 5 und 10 Ct. herausgegeben.

Von den Karten zu 5 Ct. sind rund 2,200,000 Stück und von den Karten zu 10 Ct. rund 1,100,000 Stück erstellt worden. Deren Verkauf ist vom Ausgabedatum an von allen Poststellen bewerkstelligt worden und wird bis zum gänzlichen Aufbrauch des Vorrates dauern. Die Gültigkeitsdauer dieser Karten wird vorderhand nicht beschränkt werden.

2. Nachdem bereits im Vorjahre mit der Direktion der österreichischen Postsparkasse Verhandlungen betreffend einen internationalen Postgiroverkehr angebahnt worden sind, ohne dass indessen schon ein Einvernehmen hätte erzielt werden können, sind im Berichtsjahre solche Verhandlungen auch mit den deutschen Postverwaltungen (Reichspost, Bayern und Württemberg), die seit 1. Januar 1909 ebenfalls einen Postcheckdienst eingerichtet haben, begonnen worden.

Um für einen internationalen Giroverkehr zwischen den in Betracht fallenden Ländern eine möglichst einheitliche Grundlage zu schaffen, fanden vorerst mündliche Verhandlungen zwischen Vertretern derjenigen Verwaltungen statt, die einen Postcheckverkehr besitzen. Es sind dies die Schweiz, Deutschland (Reichspost, Bayern und Württemberg), Österreich und Ungarn. Diese Verhandlungen führten zum Abschluss von Übereinkommen über den internationalen Postgiroverkehr. Diese vom schweizerischen Bundesrate genehmigten Übereinkommen wurden abgeschlossen zwischen der schweizerischen Postverwaltung, den drei deutschen Postverwaltungen (Reichspost, Bayern und Württemberg), dem österreichischen Postsparkassenamt in Wien und der ungarischen Postsparkasse in Budapest.

Ihre Vollziehung fällt in das Jahr 1910; wir werden uns im Geschäftsbericht dieses Jahres über sie näher aussprechen.

3. Im Berichtsjahre ist das zwischen der Postverwaltung und dem schweizerischen Bankverein in London bestehende Abkommen (s. Geschäftsbericht vom Jahre 1908) dahin erweitert worden, dass im Postcheckverkehr Überweisungen aus, bzw. nach der Schweiz nicht nur mit London, sondern mit ganz Grossbritannien und Irland gemacht werden können. Die Gebührensätze haben deswegen eine Änderung nicht erfahren; sie sind für das übrige Grossbritannien und für Irland gleich festgesetzt worden, wie sie für London waren.

4. Im Berichtsjahre ist ferner die Frage geprüft worden, ob nicht auch mit Frankreich, mit welchem Lande bekanntlich unsere Handelsbeziehungen und unser Zahlungsverkehr so rege sind, ein Postgiroverkehr einzurichten sei. Allerdings besitzt die französische Postverwaltung den Postcheckverkehr noch nicht, und es hätten deshalb mit einem grossen Bankinstitut Beziehungen angeknüpft werden müssen. Die Oberpostdirektion hat sich über diese Frage auch mit der Generaldirektion der schweizerischen Nationalbank in Verbindung gesetzt. Nach eingehenden Erwägungen und mit Rücksicht auf die wahrscheinlich baldige Einführung des Postcheckverkehrs durch die französische Postverwaltung wurde indessen beschlossen, dermalen eine abwartende Haltung einzunehmen.

5. Die Unterhandlungen bezüglich des Projektes eines im neuen badischen Bahnhofs in Basel zu errichtenden Gebäudes für den schweizerischen Post- und Zolldienst (siehe Geschäftsbericht von 1907, Abschnitt IV b, Ziffer 1) haben im Berichtsjahre eine neue Wendung genommen, indem sie mit einer Neuordnung der Übergabsverhältnisse in Basel betreffend die Paketpost von und nach Deutschland in Verbindung gebracht worden sind, wodurch der Bedarf an Dienstlokalen für den schweizerischen Postdienst am genannten Bahnhof beeinflusst wird.

Die beabsichtigte Neuordnung wird vorerst Gegenstand eines im Frühjahr 1910 zu machenden praktischen Versuches sein und einen endgültigen Abschluss der genannten Verhandlungen erst später ermöglichen.

6. Im Berichtsjahre ist mit der belgischen Postverwaltung die Zulassung der von dieser Verwaltung ausgegebenen Post-

ausweiskarten als gültige Ausweispapiere zur Empfangnahme von eingeschriebenen Postsendungen durch die schweizerischen Poststellen vereinbart worden und zwar gegen das Zugeständnis dieser Verwaltung, dass die in der Schweiz auf Grund des internationalen Übereinkommens ausgegebenen Identitätsbücher von den belgischen Postanstalten ebenfalls als gültiger Ausweis zur Empfangnahme von Postsendungen anerkannt werden.

Belgien ist bis dahin dem genannten internationalen Übereinkommen nicht beigetreten. Gleichartige Vereinbarungen sind schon mit der deutschen und mit der österreichischen Postverwaltung getroffen worden (Abschnitt III, Ziffer 3, des Geschäftsberichtes der Postverwaltung von 1908).

7. In Übereinstimmung mit der deutschen Reichspostverwaltung und den bayerischen und württembergischen Postverwaltungen ist Art. 22 des mit diesen Verwaltungen am 12. August 1900 in Bregenz abgeschlossenen Postübereinkommens (A. S. n. F. XVIII, 162), wonach der Absender eines Paketes aus der Schweiz nach Deutschland verlangen kann, dass die Sendung an der deutsch-schweizerischen Grenze verzollt werde, aufgehoben worden (A. S. n. F. XXV, 612).

Diese Änderung ist verursacht worden durch das Inkrafttreten der deutschen Postzollordnung vom 28. Januar 1909 und deren Ausführungsbestimmungen, die den früher zulässigen Vermerk „an der Grenze zu verzollen“ vom 1. April 1909 an nicht mehr gestatten.

8. Die Angelegenheit betreffend Einführung eines Briefgrenzrayons mit ermässigten Taxen zwischen der Schweiz und Italien ist im Berichtsjahre auf dem gleichen Punkte geblieben, wie im letztjährigen Geschäftsberichte gemeldet worden war. Es hat sich keine Gelegenheit geboten, in der Sache eine Förderung zu erzielen.

9. Im Laufe des Jahres 1909 ist im Verkehr mit Grossbritannien der Austausch von Wertschachteln eingeführt worden.

Die Unterhandlungen über die Erneuerung des Poststückvertrages zwischen den Postverwaltungen der Schweiz und von Grossbritannien konnten im Berichtsjahre nicht weitergeführt werden. Diese Angelegenheit muss vorderhand auf einen passenderen Zeitpunkt verschoben werden.

10. Im Berichtsjahre ist der Einzugsmandatdienst im Verkehr mit Serbien eingeführt worden. Mit dem gleichen Lande ist zu Beginn des Berichtsjahres die Zulassung von Nachnahmen auf eingeschriebenen Briefpostgegenständen bis zum Betrage von Fr. 1000 im gegenseitigen Verkehre vereinbart worden.

11. Der Postanweisungsdienst ist im Berichtsjahre auf die russischen Postbureaux in der Nord-Mandschurei ausgedehnt worden.

12. Der Bericht des internationalen Bureaus des Weltpostvereins pro 1909 liegt zur Einsichtnahme für die Mitglieder der Bundesversammlung bereit. Wir entnehmen demselben, dass die ordentlichen Verwaltungsausgaben Fr. 114,889. 40 betragen, gegenüber Fr. 114,989. 72 im Jahre 1908.

Der Beitrag der Schweiz an die Kosten des internationalen Postbureaus beläuft sich pro 1909 auf Fr. 2520.

#### IV. Personal und Besoldungen.

##### Poststellen.

1. Nachdem die Bundesversammlung im Voranschlag für das Jahr 1909 (Separatabzug Seite 364 ff) die erforderlichen Kredite bewilligt hatte, sind auf den 1. April des Berichtsjahres 23 Postbureaux III. Klasse in die II. Klasse der Postbureaux versetzt und 7 Postbureaux III. Klasse zu Filialpostbureaux erhoben worden. Ferner wurden 125 Ablagen in Postbureaux III. Klasse umgewandelt und endlich 58 nicht rechnungspflichtigen Ablagen die Rechnungspflicht übertragen.

2. Die Gesamtzahl der Postbureaux belief sich Ende 1909 auf 1950.

Die Zahl der Bureaux I. Klasse (11) am Sitze der Kreispostdirektionen ist eine gegebene. Neue Bureaux II. Klasse wurden im Berichtsjahre 23 und Filialbureaux 9 geschaffen.

Die Zahl der Postbureaux III. Klasse wurde um 95 vermehrt.

Die Zahl der Postagenturen im Ausland ist unverändert geblieben.

Die Gesamtzahl der Poststellen, einschliesslich von 14 Agenturen im Auslande, beträgt 3928, was einer Vermehrung im Berichtsjahre um 21 Stellen entspricht.

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

I. Klasse (Sitz der Kreispostdirektion) . . . . .	11
Filialen . . . . .	84
II. Klasse (Bureaux mit mehreren Beamten) . . . . .	224
III. Klasse (übrige Bureaux) . . . . .	1631
	<u>1950</u>

Von diesen 1950 Postbureaux entfallen 1344 auf die deutsche, 497 auf die französische und 109 auf die italienische Schweiz.

Die 1964 Postablagen zerfallen in 1537 rechnungspflichtige und 427 nicht rechnungspflichtige. Alle rechnungspflichtigen Ablagen sind mit dem gesamten internen Postanweisungs- und Einzugsmandatdienst, sowie mit dem Checkdienst betraut. Von diesen Ablagen sind überdies 235 auch zum direkten Postanweisungs- und Einzugsmandatverkehr mit dem Auslande ermächtigt; ferner können Einzahlungen nach dem Auslande bei allen rechnungs- und nicht rechnungspflichtigen Ablagen gemacht werden.

Von der Gesamtzahl der 1964 Postablagen befinden sich 1213 in der deutschen, 519 in der französischen und 232 in der italienischen Schweiz.

### Personal.

1. Auf den 1. April 1909 haben die periodischen Erneuerungswahlen der Postbeamten stattgefunden. Die Postangestellten sind auf unbestimmte Zeit gewählt und haben sich daher einer periodischen Wiederwahl nicht zu unterziehen. Wir können mit Genugtuung feststellen, dass von den über 4500 Beamten, deren Amtsdauer abgelaufen war, nur 9 nicht wiedergewählt werden konnten, wobei in 3 Fällen Dienstvernachlässigung, verbunden in einem Falle mit Disziplinlosigkeit, und in einem Falle missbräuchliche Verwendung eines längeren Diensturlaubs den Grund der Nichtwiederwahl bildeten. 34 Beamte wurden nur provisorisch in ihrer Stellung bestätigt und 50 in provisorischer Stellung, in der sie sich schon befanden, belassen. Unter diesen im ganzen 84 provisorisch gewählten Beamten befinden sich 44, die wegen teilweiser oder gänzlicher Invalidität (wegen Krankheit oder Gebrechlichkeit infolge hohen Alters) ihren dienstlichen Anforderungen nicht mehr zu genügen vermögen.

2. Die Gesamtzahl des festangestellten Postpersonals belief sich Ende 1909 auf 13,021 Beamte und Angestellte, gegenüber 12,652 im Vorjahre. Dieses Personal setzte sich wie folgt zusammen:

**a. Zentralverwaltung.**

Oberpostdirektor . . . . .	1
Abteilungschefs und Adjunkte . . . . .	8
Traininspektoren, Materialverwalter und Wertzeichenkontrollleur . . . . .	6
Sekretäre, Kanzlisten und Gehülfen . . . . .	59
Revisoren und Gehülfen . . . . .	36
Angestellte . . . . .	15
	<u>Total 125</u>

(Ende 1908: 120.)

**b. Kreisverwaltungen.**

Direktionsbeamte (Kreispostdirektoren, Adjunkte, Kassiere und Kontrolleure) . . . . .	44
Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs . . . . .	65
Commis . . . . .	241
Angestellte . . . . .	73
	<u>Total 423</u>

(Ende 1908: 415.)

**c. Betriebsdienst.**

*Bureaux I. Klasse.*

Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs . . . . .	221
Commis . . . . .	1396
Angestellte . . . . .	2306
	<u>Total 3923</u>

(Ende 1908: 3764.)

*Bureaux II. Klasse.*

Postverwalter, Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs . . . . .	284
Commis . . . . .	909
Angestellte . . . . .	2119
	<u>Total 3312</u>

(Ende 1908: 3081.)

*Bureaux III. Klasse und Ablagen.*

Posthalter . . . . .	1632
Postablagehalter . . . . .	1965
Landbriefträger und Landboten . . . . .	1458
	Total 5055
	(Ende 1908: 5081.)

*Agenturen.*

Beamte . . . . .	24
Angestellte . . . . .	11
	Total 35
	(Ende 1908: 34.)
Kondukteure . . . . .	148
	(Ende 1908: 157.)

Bei der Zentralverwaltung ist die Zahl der Sekretäre, Kanzlisten und Gehülfen um 5 vermehrt worden.

Bei den Kreisverwaltungen ist eine Vermehrung um 1 Chefbeamten, 5 Commis und 2 Angestellte eingetreten.

Im Betriebsdienst hat bei den Bureaux I. Klasse eine Personalvermehrung um 11 Chefbeamte, 39 Commis und 109 Angestellte stattgefunden.

Bei den Bureaux II. Klasse ist eine Vermehrung um 25 Chefbeamte, 55 Commis und 151 Angestellte eingetreten.

Die Vermehrung der Posthalterstellen beträgt 96. Die Zahl der Ablagehalterstellen (rechnungspflichtige Postablagen) hat sich infolge der Umwandlung einer grössern Zahl von Ablagehaltern in Posthalterstellen um 105 vermindert. Die Landbriefträger- und Landbotenstellen sind um 17 vermindert worden.

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

Beim Kondukteurpersonal hat im Berichtsjahre infolge Abnehmens etc. eine Verminderung um 9 Mann stattgefunden, indem auch im abgelaufenen Jahre frei gewordene Kondukteurstellen zum Teil durch Bureaudiennerstellen ersetzt wurden.

Die Gesamtvermehrung des festgestellten Postpersonals beträgt somit 369, gegenüber 520 im Vorjahre.

Die Personalvermehrung im Berichtsjahre ist in erster Linie eine Folge der Verkehrszunahme, der Dienstverbesserungen aller Art, wozu auch die Umwandlung einer grösseren Zahl von Ablagen in Bureaux III. Klasse und die Versetzung mehrerer Bureaux III. Klasse in die II. Klasse gehören, sowie der Entwicklung des Postcheck- und Girodienstes.

Vom gesamten festangestellten Personal der Postverwaltung sind weiblichen Geschlechts:

von den	125 Beamten und Angestellten der Oberpostdirektion . . . . .	0	=	0,00 %
" "	350 Beamten der Kreisverwaltungen .	26	=	7,43 %
" "	73 Angestellten der Kreisverwaltungen	0	=	0,00 %
" "	1617 Beamten der Bureaux I. Klasse .	29	=	1,79 %
" "	2306 Angestellten der Bureaux I. Klasse	1	=	0,04 %
" "	1193 Beamten der Bureaux II. Klasse .	38	=	3,18 %
" "	2119 Angestellten der Bureaux II. Klasse	3	=	0,14 %
" "	1632 Beamten der Bureaux III. Klasse .	551	=	33,76 %
" "	1965 Ablagehaltern . . . . .	529	=	26,92 %
" "	1458 Landbriefträgern und Landboten .	44	=	3,02 %
" "	35 Beamten und Angestellten der Agenturen . . . . .	1	=	2,86 %
" "	148 Kondukteuren . . . . .	0	=	0,00 %

Sodann sind		Deutscher	Französischer	Italienischer	
		Zunge	Zunge	Zunge	
von den	125 Beamten und Angestellten der Oberpostdirektion . . . . .	96	23	6	
" "	350 Beamten der Kreisverwaltungen .	249	79	22	
" "	73 Angestellten der Kreisverwaltungen	47	23	3	
" "	1617 Beamten der Bureaux I. Klasse .	1128	444	45	
" "	2306 Angestellten der Bureaux I. Klasse	1725	541	40	
" "	1193 Beamten der Bureaux II. Klasse .	760	340	93	
" "	2119 Angestellten der Bureaux II. Klasse	1426	580	113	
" "	1632 Beamten der Bureaux III. Klasse .	1137	398	97	
" "	1965 Ablagehaltern . . . . .	1228	509	228	
" "	1458 Landbriefträgern und Landboten .	1099	331	28	
" "	35 Beamten und Angestellten der Agenturen . . . . .	10	6	19	
" "	148 Kondukteuren . . . . .	115	29	4	
<b>13,021</b>		<b>Total</b>	<b>9020</b>	<b>3303</b>	<b>698</b>

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

	Beamte	Angestellte	Total
Versetzungen (freiwillige) . . . . .	180	39	219
Todesfälle . . . . .	60	108	168
Freiwillige Rücktritte . . . . .	54	67	121
Abberufungen (einschliesslich Entlassungen auf Einladung der Verwaltung hin) .	19	43	62
Total	<u>313</u>	<u>257</u>	<u>570</u>

### Provisorisches Personal.

#### 1. Aspiranten und Lehrlinge.

Im Berichtsjahre wurden 340 Lehrlinge aufgenommen, gegenüber 347 im Vorjahre. Weibliche Bewerber konnten auch im Berichtsjahre aus dienstlichen Gründen nicht berücksichtigt werden.

323 Lehrlinge legten die Patentprüfung ab. Davon erhielten

72 die Note 1 (vorzüglich);

107 die Note 2 (gut);

119 die Note 3 (genügend);

25 konnten nicht patentiert werden.

Total 323

Ende 1909 standen in Verwendung:

659 patentierte Aspiranten (1 weiblicher)

357 Lehrlinge (0 weibliche).

Total 1016 Aspiranten und Lehrlinge, wovon 1 weiblicher.

#### 2. Gehülften und Aushelfer.

Im Jahre 1909 wurden während des ganzen oder eines Teiles des Tages ständig 82 Beamtenaushelfer (Gehülften) und 574 Angestelltenaushelfer verwendet.

Die Zahl des gesamten provisorischen Personals betrug demnach 1672 (1016 + 82 + 574) und die Gesamtzahl des fix angestellten und des provisorischen Personals 14,693 (13,021 + 1,672).

## Besoldungen und andere Bezüge.

1. Für Besoldungserhöhungen infolge der auf 1. April 1909 erfolgten allgemeinen ordentlichen Besoldungsrevision sind im Rechnungsjahr aufgewendet worden Fr. 1,376,325 und für auf Grund der Novelle zum Besoldungsgesetz vom 24. Juni 1909 verabfolgte Besoldungszulagen Fr. 2,531,132. 90, was zusammen eine Mehraufwendung von Fr. 3,907,457. 90 an Besoldungen und andern Bezügen ausmacht.

2. Der Stand der Besoldungen auf Ende des Berichtsjahres, verglichen mit dem Stand auf Ende 1907 und 1908, findet sich auf Beilage III dargestellt.

3. Nach Bewilligung des nötigen Kredites durch die Bundesversammlung wurde mit Beginn vom 1. Januar 1909 an die dem Bahnpostpersonal beim Auswärtsübernachten zukommende Nachlagerentschädigung von Fr. 1. 50 auf Fr. 2. 50 für die Beamten und von Fr. 1. 20 auf Fr. 2. — für die Angestellten erhöht. Es soll damit diesem Personal im Interesse der Reinlichkeit und der Gesundheitspflege ermöglicht werden, Einzelzimmer zu mieten, ohne die eigenen Geldmittel in Anspruch nehmen zu müssen.

4. Im letztjährigen Geschäftsbericht wurde erwähnt, es sei in den letzten Jahren den Postillonen in mannigfacher Hinsicht, wie Löhnung, Löhnungszulagen, Urlaubsbewilligung, Entschädigung bei Unfällen, Stellvertretung in Krankheitsfällen oder bei Einberufung in den Militärdienst und Verabfolgung der Dienstkleidung in so weitgehendem Masse entgegengekommen worden, dass erwartet werden dürfe, für geraume Zeit von dieser Seite keine weiteren Begehren entgegennehmen zu müssen. Entgegen dieser Erwartung richtete am 28. November des Berichtsjahres der Zentralvorstand des Verbandes schweizerischer Postillone an den Bundesrat eine umfangreiche Eingabe, in welcher im wesentlichen verlangt wird:

- a. es sei gestützt auf die Besoldungserhöhungen für das eidgenössische Personal, sowie gestützt auf die besseren Lohnverhältnisse der Fuhrleute in den grösseren Ortschaften der Schweiz, den Postillonen eine Löhnungserhöhung im Betrage von Fr. 20 monatlich zu gewähren, wobei die Minimalansätze auf Fr. 120 ohne Kost und auf Fr. 70 mit Kost und Verpflegung anzusetzen wären;

## Gehaltsvergleichen.

Dezember 1907, 1908 und 1909.

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

		Zahl der fix Angestellten	Fixe Jahres- besoldung derselben	Durchschnitt der Jahres- besoldung	Erhöhung gegenüber dem vorhergehenden Jahre	Vermin- derung
			Fr.	Fr.	%	%
Oberpostdirektion . . .	1907	111	451,728	4069	—	5,21
	1908	115	476,964	4147	1,91	—
	1909	126	509,520	4044	—	2,48
Kreispostdirektionen . . .	1907	350	1,259,412	3598	—	2,04
	1908	344	1,235,928	3592	—	0,17
	1909	350	1,287,788	3679	2,42	—
Chefs bei den Bureaux I. Klasse	1907	193	791,748	4102	—	1,01
	1908	210	801,675	3817	—	6,95
	1909	225	933,128	4147	8,64	—
Postverwalter und Chefs bei den Bureaux II. Klasse	1907	252	1,035,924	4111	0,89	—
	1908	259	1,053,556	4068	—	1,05
	1909	284	1,178,028	4148	1,97	—
Commis bei den Bureaux I. Klasse	1907	1247	3,044,436	2441	—	5,53
	1908	1357	3,262,030	2404	—	1,51
	1909	1412	3,433,844	2432	1,16	—
Commis bei den Bureaux II. Klasse	1907	819	2,050,248	2503	—	3,39
	1908	854	2,073,880	2428	—	3,06
	1909	917	2,370,372	2585	6,47	—
Bureaux III. Klasse . . .	1907	1541	2,835,660	1840 <sup>1</sup>	—	3,86
	1908	1560	2,745,608	1760 <sup>1</sup>	—	4,55
	1909	1651	3,271,836	1982 <sup>1</sup>	12,61	—
Ablagen . . . . .	1907	2022 <sup>2</sup>	2,206,944	1091	0,00	—
	1908	2070 <sup>2</sup>	2,285,700	1104	1,10	—
	1909	1965 <sup>2</sup>	2,248,848	1144	3,62	—
Briefträger, Boten etc.	1907	5351	10,387,644	1941	8,19	—
	1908	5721	10,788,414	1885	—	2,80
	1909	5967	11,769,480	1972	4,61	—
Kondukteure . . . . .	1907	172	454,776	2614 <sup>3</sup>	—	0,33
	1908	157	384,848	2451 <sup>3</sup>	—	7,30
	1909	150	401,568	2677 <sup>3</sup>	9,22	—

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

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

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

- b. es seien von der Oberbehörde, ähnlich wie beim Beamten-, Angestellten- und Arbeiterpersonal der eidgenössischen Verwaltung und beim Fahrpersonal in Privatbetrieben, bestimmte periodische Lohnerhöhungen anzusetzen, damit das Maximum in wenigen Jahren erreicht werden könne;
- c. es sei das Anstellungsverhältnis der Postillone so zu regeln, dass dieselben statt durch die Postpferdehalter durch die Postverwaltung entlohnt würden;
- d. es sei den Postpferdehaltern zu verbieten, Ausländer als Postillone anzustellen;
- e. es seien in bezug auf Arbeitszeit, Nachtruhe, Ruhetage und Unregelmässigkeiten in der Lohnzahlung geeignete Vorkehrungen zu treffen, damit den vorkommenden Missständen gesteuert werde.

Über das Ergebnis der in dieser Angelegenheit von der Oberpostdirektion angehobenen Untersuchung wird im nächstjährigen Geschäftsbericht Auskunft erteilt werden.

### Bürgschaften.

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

	Anzahl	Betrag Fr.
Personalkaution . . . . .	300	1,078,000
Realkaution . . . . .	—	—
Amtsbürgschaftsverein . . . . .	16,855	50,393,000
Total	17,155	51,471,000

2. Der schweizerische Amtsbürgschaftsverein hatte im Berichtsjahre Verluste im Betrage von Fr. 8,886.24 zu vergüten (1908: Fr. 13,589.16).

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

	Zahl der Mitglieder auf 1. Januar		Bürgerschaftssummen auf 1. Januar	
	1909	1910	1909 Fr.	1910 Fr.
Postverwaltung . . .	16,251	16,855	48,576,000	50,393,000
Telegraphenverwaltung	1,645	2,118	2,999,000	3,671,000
Zollverwaltung . . .	1,385	1,431	2,951,400	3,054,000
Schweizerische Nationalbank . . . . .	115	130	689,000	744,000
Andere eidgenössische Verwaltungen . . .	94	94	818,500	861,500
<b>Total</b>	<b>19,490</b>	<b>20,628</b>	<b>56,033,900</b>	<b>58,723,500</b>

4. Früher betrug die von jedem Mitgliede des Amtsbürgerschaftsvereins zu entrichtende jährliche Prämie  $\frac{1}{2}$  pro mille der Bürgerschaftssumme.

Gemäss den neuen Statuten, die im Jahr 1908 in Kraft getreten sind, wird eine Eintrittsgebühr von 2 pro mille der Bürgerschaftssumme erhoben. Zur Deckung der übernommenen Verbindlichkeiten verfügt der Verein über die Zinsen des Genossenschaftsvermögens und der vorstehend erwähnten Eintrittsgebühr. Im Bedürfnisfalle wird von den Mitgliedern ein proportionaler ausserordentlicher Beitrag erhoben, dessen Höhe die Generalversammlung bestimmt.

Auf Ende 1909 besass der Verein nach dem vorläufigen Rechnungsabschluss ein reines Vermögen von Fr. 278,282. 59 (Ende 1908: Fr. 278,309. 14).

## V. Inspektionen.

1. Es wurden folgende Inspektionen vorgenommen:

	1909	1908
a. Bei Ortspoststellen . . . . .	4391	4321
b. Bei fahrenden Postbureaux (Bahn- und Schiffsposten) . . . . .	1018	1055
c. Über die Besorgung des Trainmaterials . . . . .	530	432
d. Über die Inventarführung . . . . .	64	58
<b>Total</b>	<b>6003</b>	<b>5866</b>

Die Inspektionen wurden vorgenommen:

bei den Ortspoststellen,

173 durch Beamte der Oberpostdirektion,  
4218 durch Beamte der Kreispostdirektionen;

bei den fahrenden Bureaux,

92 durch Beamte der Oberpostdirektion,  
926 durch Beamte der Kreispostdirektionen.

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

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

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

					1909	1908
Zahl der Differenzen über Fr.	50	bis	100	.	221	214
"	"	"	100	"	79	98
"	"	"	200	"	37	39
"	"	"	500	"	12	6
"	"	"	1000	"	2	5
"	"	"	2000	"	—	—
"	"	"	5000	"	—	—
Total					351	362

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

	1909	1908
Bussen in . . . . .	26	32 Fällen
Versetzung in provisorische Anstellung in . . . . .	5	2 "
Entlassung in . . . . .	7	12 "

Bei 984 Inspektionen ergab sich eine tadellose Dienstbesorgung.

Die Zahl der Inspektionen, deren Befund tadellos war, hat sich gegenüber dem Vorjahre um 189 vermindert.

## VI. Bauten und Umbauten.

1. Zum Zwecke der richtigen Auseinanderhaltung der Kosten bei Errichtung neuer und beim Umbau bestehender Postgebäude, die aus dem Baukredit zu bestreiten oder zu Lasten des Postbudgets zu nehmen sind, hat der Bundesrat unterm 21. Juni 1909 auf Antrag des Postdepartementes was folgt beschlossen:

a. bei Errichtung neuer und beim Umbau bestehender Postgebäude werden als zum Bau gehörend betrachtet: die niet- und nagelfest erstellten Einrichtungen, sowie diejenigen Gegenstände, die zur Vervollständigung von festen Einrichtungen dienen. Hierzu sind beispielsweise für die Postverwaltung zu zählen: die Schreibpulte und die am Boden befestigten Tische in den Schalterhallen; die Wandschränke, die innern Abtrennungen, die vollständigen Beleuchtungs-, Lösch-, Wasch- und Aborteinrichtungen;

b. die Kosten dieser Einrichtungen sind aus dem Baukredit zu bestreiten. Bei Erstellung der Kostenvoranschläge ist darauf Rücksicht zu nehmen;

c. die Postverwaltung übernimmt zu Lasten ihres Budgets die Lieferung des eigentlichen Mobiliars, d. h. derjenigen beweglichen Gegenstände, die bei einem allfälligen Lokalwechsel nicht im Hause belassen werden müssen und also nicht als zu diesem gehörend zu betrachten sind.

2. Der erste Teil des im Umbau begriffenen Post-, Telegraphen- und Telephongebäudes an der Rue du Stand in Genf wurde im Frühjahr des Berichtsjahres fertiggestellt und konnte am 10. Mai bezogen werden. In diesem Teil sind untergebracht die Paketabteilung des Postbureaus 11, Filiale Rue du Stand, sowie das Haupttelegraphen- und Telephonbureau Genf. Dieser Gebäudeteil ist nunmehr entsprechend seiner hauptsächlichen Bestimmung vom Jahre 1910 an als „Telephongebäude Genf“ bezeichnet und unter die der Telegraphenverwaltung zugeschiedenen Liegenschaften eingereiht worden.

3. Der Mietvertrag zwischen der Postverwaltung und der Bundesbahnverwaltung betreffend das Transitpostbureau im Bahnhof Lausanne (siehe Geschäftsbericht 1908, Abschnitt IV a, Ziffer 2), der im Berichtsjahre im Entwurf aufgestellt wurde, konnte deshalb nicht abgeschlossen werden, weil infolge mangelhafter Einrichtung der elektrischen Aufzüge, die das Gebäude mit einer Tunnelanlage zu den Geleisen in Ver-

bindung setzen, Weiterungen entstanden sind, die auf den Mietvertrag von Einfluss sein können. Die Sache wird erst nach weiteren Verhandlungen mit den schweizerischen Bundesbahnen, die in das Jahr 1910 fallen, zum Abschluss gebracht und der Vertrag hernach vom Bundesrat genehmigt werden können. Das Gebäude ist im Jahre 1909 fertigerstellt und am 10. Januar 1910 von der Postverwaltung bezogen worden.

4. Die starke Zunahme des Poste-restante-Verkehrs beim Postbureau Interlaken machte es notwendig, für diesen Dienst ein besonderes Lokal durch Umbau der zum Postgebäude gehörenden Postremise herzurichten. Der Umbau ist im Berichtsjahre durchgeführt und das dadurch gewonnene Lokal am 5. Juli 1909 bezogen worden.

5. Die Umbauarbeiten am Post-, Telegraphen- und Telephongebäude an der Freien Strasse in Basel, für die der erforderliche Kredit bewilligt worden ist (siehe Abschnitt II, Ziffer 7, hiavor) sind im Gange und werden sich noch auf einen Teil des Jahres 1910 erstrecken.

6. Das zur Beurteilung der eingelangten zahlreichen Projekte für ein neues Postgebäude in Aarau bestellte Preisgericht hat sich im Januar des Berichtsjahres besammelt und es wurden auf Grund seines Befundes sechs Preise zuerkannt. Gestützt auf diese Plankonkurrenz wurde hernach zur Ausarbeitung eines als Grundlage für die Kreditbewilligung dienenden Projektes geschritten, so dass der Bundesrat durch Botschaft vom 20. Dezember 1909 das erforderliche Kreditbegehren zur Erstellung des Gebäudes an die Bundesversammlung erlassen konnte (siehe diesfalls Abschnitt II, Ziffer 6, hiavor).

7. In weiterer Verfolgung der Frage der Beschaffung von Postlokalen in einem zu erstellenden Anbau zum Aufnahmegebäude des Bahnhofes Luzern, wovon im letztjährigen Geschäftsbericht an gleicher Stelle berichtet wurde, ist die innere Anordnung der geplanten Baute seitens der Postverwaltung einer eingehenden Prüfung unterzogen und in Verbindung mit der Direktion der eidgenössischen Bauten ein Augenschein angeordnet worden. Gestützt hierauf hat letztere auf Ende des Berichtsjahres vier neue Skizzen angefertigt und sie der Postverwaltung zur Prüfung übermittelt.

Die Aufstellung eines endgültigen Projektes und die weiteren Verhandlungen mit den schweizerischen Bundesbahnen über die nähern Bedingungen und die Zinsforderung werden im Jahre 1910 erfolgen, so dass die Angelegenheit voraussichtlich in absehbarer Zeit ihrer Verwirklichung entgegengeführt werden kann.

8. Wie im letztjährigen Geschäftsbericht der Postverwaltung (Abschnitt IX, Ziffer 5) bemerkt wurde, ist diese letztere infolge der im November 1908 stattgefundenen Konferenz in Verbindung mit der Direktion der eidgenössischen Bauten beauftragt worden, zu prüfen, wie sich der Grundriss für das neue Postgebäude in St. Gallen nach der Vorlage des Gemeinderates von St. Gallen, deren Vorzüge anerkannt worden sind, praktisch gestalten lasse. Die Ausführung dieses Auftrages hat zum Abschluss eines Nachtrages zum Vertrag betreffend den Ausbau des Personenbahnhofes in St. Gallen und die Verlegung des dortigen Hauptpostgebäudes vom 11. Oktober 1906 (siehe Geschäftsbericht der Postverwaltung von 1906, Abschnitt II, Ziffer 8) geführt, womit einige Änderungen und Ergänzungen am letztgenannten Vertrag angebracht und namentlich eine wünschbare Vergrößerung des Bauplatzes für das Postgebäude von zirka 150—170 m<sup>2</sup> zugesichert wurde. Dieser Nachtrag ist am 7. Mai 1909 vom Bundesrat genehmigt worden.

Im Berichtsjahre konnte im fernern die Ausarbeitung von definitiven Grundrissen für das neue Gebäude, deren Feststellung in Verbindung mit den schweizerischen Bundesbahnen und dem Gemeinderat der Stadt St. Gallen zu erfolgen hatte, soweit gefördert werden, dass in nächster Zeit das der Bundesversammlung einzureichende Kreditbegehren vorgelegt werden kann.

9. Das Post- und Telegraphengebäude in Appenzell ist auf Ende des Berichtsjahres fertiggestellt und kollaudiert worden. Dessen Bezug hat am 15. Januar 1910 stattgefunden.

10. Das Postgebäude in Lugano ist im Bau begriffen. Dieser wird noch längere Zeit in Anspruch nehmen. Die Abrundung des Bauplatzes durch Erwerbung einer auf der Südseite in diesen einschneidenden Parzelle konnte im Berichtsjahre durch Expropriation erreicht werden. Der vom Bundesgerichte in der Sache getroffene endgültige Entscheid hat ein gegenüber den ursprünglichen Forderungen der Eigentümer für den Bund wesentlich günstigeres Ergebnis gezeitigt.

## VII. Kursdienst.

### Postwagenkurse.

1. Im Kurs- und Wagendienst sind im Berichtsjahre die nachstehend verzeichneten Änderungen eingetreten:

Es sind 29 neue Postkurse errichtet worden, wovon 20 auf Strecken entfallen, die vorher von Postwagen nicht befahren wurden. Sodann sind 3 neue Fahrbotenkurse zur Einführung gelangt. Ferner sind nennenswerte Verbesserungen des Postkursbetriebs durch Vermehrung der Fahrten, Indienstellung grösserer Wagen, Ausdehnung der Kursdauer, Vermehrung der Beiwagenführung etc. eingeführt worden. Die steigende Zunahme des Paketverkehrs erforderte auch im Berichtsjahre die Vermehrung der Bestellfourgons und der Bahnhoffourgons in den Städten und grösseren Ortschaften.

2. Wie in der Budgetbotschaft vorausgesehen worden war, sind seitens der Unternehmer von Postwagenkursen zahlreiche Vertragskündigungen erfolgt, weil die Kurszahlung mit der Verteuerung der Betriebsmittel nicht mehr im Einklang war und somit durch die Kündigung eine Besserstellung angestrebt wurde. Die Zahl der zu diesem Zwecke von den Unternehmern gekündigten Postführungsverträge beläuft sich für das Jahr 1909 auf 97. Nach erfolgter öffentlicher Konkurrenzausschreibung mussten für die meisten dieser Fahrleistungen erhöhte Kurszahlungen bewilligt werden.

3. Infolge Kursänderungen und Eröffnung des Eisenbahnbetriebs sind 7 Postkurse in Wegfall gekommen.

Mit der am 1. Juli des Berichtsjahres stattgefundenen Eröffnung des Betriebs der Eisenbahn Davos-Filisur fiel der Postkursbetrieb auf der Landwasser-Route zwischen Davos und Alvaneu-Bad dahin. Die Eröffnung der Bahnlinie Davos-Filisur hatte ausserdem zur Folge, dass der Postkursbetrieb auf der Flüela-Route zwischen Davos und Sûs im Winter, also vom 1. Oktober bis 31. Mai, eingestellt werden konnte.

4. Die im Jahre 1906 begonnenen Versuche mit der Verwendung von Automobilfuhrwerken im Postbetrieb sind im Berichtsjahre fortgesetzt worden. Angesichts des ungünstigen finanziellen Ergebnisses sah sich aber die Postverwaltung veran-

lasst, die Personenbeförderung mittelst Automobilomnibus auf einer Kursstrecke einzustellen und zum billigeren Pferdebetrieb zurückzukehren. Wahrscheinlich wird in nicht ferner Zeit auch auf einer andern Route mit Automobilbetrieb eine Änderung eintreten müssen. Die hohen Betriebsausgaben, die kostspieligen Reparaturen, Verzinsung und Amortisation erfordern einen Kostenaufwand, der in keinem richtigen Verhältnis zum wirtschaftlichen Nutzen dieser Einrichtung steht.

Der Automobilfourgondienst in Zürich wickelte sich im allgemeinen befriedigend ab, wegen der hohen Kosten besteht indessen die Absicht, den Selbstbetrieb aufzugeben und die Fuhreistung zur öffentlichen Konkurrenz auszuschreiben, wobei die im Besitze der Postverwaltung befindlichen Wagen von dem Betriebsunternehmer erworben werden müssten. Über den weiteren Verlauf der Angelegenheit wird im Jahre 1910 Bericht erstattet werden.

Der Stand der konzessionierten Automobilunternehmungen, welchen die Besorgung des Postdienstes übertragen ist, hat gegenüber dem Vorjahre keine Änderung erfahren. Es betrifft dies die nachverzeichneten 8 Routen, nämlich:

Neuchâtel-Chaumont,  
Liestal-Reigoldswil,  
Zofingen-Brittinau,  
Zürich-Forch-Esslingen,  
Zug-Oberägeri-Baar-Menzingen,  
Heiden-Rheineck,  
Flawil-Degersheim,  
Lugano-Ponte-Cremenaga.

Der Dienst dieser Unternehmungen war im allgemeinen ein befriedigender.

5. Im vorjährigen Geschäftsbericht ist auf das voraussichtliche Zustandekommen einer für den Personentransport eingerichteten Sommer-Postwagenverbindung zwischen Andermatt und Airolo über den St. Gotthard hingewiesen worden. Die Postverwaltung glaubte den vielfach geäußerten Wünschen im Sinne eines Versuches entsprechen zu sollen. Der Kurs dauerte vom 15. Juni bis 15. September und erfreute sich eines ordentlichen Zuspruchs von seiten der Touristenwelt. Es verkehrte täglich ein Kurs in jeder Richtung, und es wurde hierfür eine zweispännig geführte, vierplätzig Kalesche verwendet.

6. Die Öffnung der Alpenpässe für den Wagenverkehr erfolgte:

	1909	1908
Maloja . . . . am	10. April	am 16. April
Ofen . . . . . "	15. "	" 22. "
Julier . . . . . "	27. "	" 14. Mai
Simplon . . . . . "	27. "	" 22. "
Bernina . . . . . "	28. "	" 14. "
Bernhardin . . . . "	9. Mai	" 20. "
Flüela . . . . . "	9. "	" 18. "
Splügen . . . . . "	10. "	" 16. "
Lukmanier . . . . . "	21. "	" 15. Juni
Furka . . . . . "	4. Juni	" 7. "
Oberalp . . . . . "	4. "	" 3. "
Grimsel . . . . . "	9. "	" 13. "
Umbrail . . . . . "	9. "	" 5. "
Klausen . . . . . "	11. "	" 10. "
Gothard . . . . . "	1. "	" 1. "

7. An Fuhrwerken sind angeschafft worden: 122 Wagen und 38 Schlitten. Von den Wagen sind 15 zweiplätzig, 37 vierplätzig, 27 sechsplätzig, 3 achtplätzig, 1 zehmplätzig, 37 Fourgons und 2 Gepäckwagen. Von den Schlitten sind 15 zweiplätzig, 14 vierplätzig, 1 sechsplätzig, 5 Fourgonschlitten und 3 Gepäckschlitten. Ausrütert wurden 42 Wagen und 24 Schlitten.

8. In der Anlage des offiziellen schweizerischen Kursbuches, das gemeinschaftlich von der Bundesbahn- und von der Postverwaltung in einer Eisenbahnausgabe und in einer Postausgabe veröffentlicht wird, haben im Berichtsjahre Änderungen vorgenommen werden müssen.

Bei der Erstellung war man bestrebt gewesen, mittelst musterhaft deutlicher Schriften, Übersichtlichkeit und Ebenmass in der Anlage und Darstellung, Vollständigkeit und Mannigfaltigkeit des Inhalts ein Kursbuch zu schaffen, das in dieser Beziehung keinem andern nachstehen sollte. Die Verwirklichung dieses Zieles brachte aber den grossen Nachteil, dass das Buch nach und nach zu umfangreich wurde. Daraus entstanden ernsthafte Schwierigkeiten. Ihnen zu begegnen, wurde das Kursbuch einer allgemeinen Umarbeitung behufs Verminderung der Seitenzahl unterworfen. Die guten, deutlichen Schriften wurden beibehalten, die Anlage und Darstellung aber wurde, wo es anging, vereinfacht und

gekürzt. Bahn- und postdienstliche Angaben, die dem betreffenden Personal anderweitig zur Verfügung stehen und für die in weiteren Kreisen nur sehr geringes Interesse besteht, liess man ganz weg. So konnte die Eisenbahnausgabe von 996 auf 716 und die Postausgabe von 1016 auf 812 Seiten herabgesetzt werden.

Trotz dieser Einschränkung musste eine Erhöhung des Verkaufspreises von Fr. 1. — auf Fr. 1. 50 zugestanden werden, welcher Preis nach den Berechnungen des Verlegers nur die Selbstkosten deckt.

### **Bahnposten. Leitung der Postsendungen.**

1. Der Postbeförderungsdienst auf Eisenbahnen ist im Berichtsjahre tunlich verbessert worden. Zur Verminderung des Schreibwerks findet die Regelung des Postbetriebs auf Eisenbahnen, wozu jeweilen insbesondere auf den Fahrplanwechsel umfangreiche Massnahmen und Anordnungen zu treffen sind, nunmehr zum Teil auf dem Konferenzwege und nicht mehr ausschliesslich auf schriftlichem Wege statt.

2. Entsprechend einem von der Bundesbahnverwaltung geäusserten Begehren sind im Berichtsjahre neue Bahnpostwagen mit geschlossenem Seitengang, eingebauter Plattform und Faltenbälgen gebaut und dem Betrieb übergeben worden. Die Einrichtungen in diesen neuen Wagen, von denen 8 Stück angeschafft worden sind, weichen infolge der eigenartigen Bauart in verschiedener Hinsicht von den übrigen Bahnpostwagen ab. Um die geordnete Abwicklung des Dienstbetriebs in diesen neuen Wagen zu wahren, mussten verschiedene Sicherheitseinrichtungen getroffen werden. Die Türen zum Postraum lassen sich vom Seitengang aus ohne Postschlüssel nicht öffnen. Um von aussen den Eintritt verlangen zu können, muss eine neben der Türe angebrachte Signalglocke in Tätigkeit gesetzt werden. Die neuen Wagen sind für die sogenannten Durchgangszüge bestimmt und können dank ihrer Bauart auch zwischen den Personenwagen eingereiht werden, ohne die Interkommunikation in den Zügen zu stören.

An sechs Bahnpostwagen, die zur Beförderung der überseeischen Posten zwischen Basel und Mailand dienen, mussten verschiedene Änderungen vorgenommen werden, weil deren Verwendung auf der ausländischen Strecke von den italienischen Eisenbahnaufsichtsorganen beanstandet worden war.

Auf der Süd-Ost-Bahn sind neue kombinierte Post- und Gepäckwagen und auf der Birsigtalbahn neue kombinierte Post- und Personenwagen in Dienst gestellt worden.

Mit Rücksicht auf den Ausbau der Rhätischen Bahnen musste auf die rechtzeitige Vermehrung des erforderlichen Bahnpostwagenparks Bedacht genommen werden. Es sind daher vier zweiachsige Bahnpostwagen für die Rhätischen Bahnen bestellt worden, deren Ablieferung indessen erst gegen Mitte April 1910 zu gewärtigen ist. Vier Bahnpostwagen wurden mit der Dampfheizungseinrichtung und einer mit der Sulzer-Calcidum-Heizungseinrichtung ausgerüstet. Die Bahnpostwagen mit Oberlichtaufbau haben eine zum Schutz der Wagenreiniger dienende Vorrichtung erhalten.

Im Hinblick auf die Feuergefährlichkeit und die sonstigen Nachteile, welche das Mitführen von gefüllten Reservepetrollampen in den Bahnpostwagen mit sich bringt, wurden die Petrollampen aus den mit der elektrischen Beleuchtungseinrichtung versehenen Bahnpostwagen zurückgezogen. In diesen Bahnpostwagen wird kein Notbeleuchtungsmaterial mehr mitgeführt. Für den Bahnpostdienst bestimmte Reservelampen werden dagegen auf allen wichtigeren Stationen in Bereitschaft gehalten.

Die Bahnpostwagen haben im Jahre 1909 täglich 63,131 Kilometer durchlaufen, gegen 62,464 Kilometer im Vorjahre. Es ergibt sich mithin eine Mehrleistung von 667 Tageskilometern gegenüber dem Jahre 1908.

3. Die seit dem Jahre 1892 bei jedem Fahrplanwechsel von der Oberpostdirektion veröffentlichte graphische Übersicht der internationalen Postverbindungen ist im Berichtsjahre zum Zwecke der Kostenersparnis vorübergehend nicht mehr ausgearbeitet worden.

Aus dem nämlichen Grunde und weil die betreffenden Angaben im offiziellen Kursbuche enthalten sind, wurde die Ausgabe der jährlich zweimal erschienenen graphischen Kurskarte der Schweiz einstweilen eingestellt.

4. Die am Versand frisch abgeschnittener Blumen aus Italien beteiligten Geschäftsleute machen seit Jahren grosse Anstrengungen, um möglichst viel Blumensendungen nach Deutschland und weiterhin über die Gotthardlinie befördern zu lassen. Bei der Postverwaltung haben diese Bemühungen zwar immer ein möglichst weitgehendes Entgegenkommen gefunden, allein es

ist bis anhin noch nicht geglückt, eine in bezug auf die Beförderungsdauer gleichwertige Verbindung über die Schweiz herzustellen, wie sie sowohl über Österreich als auch über Frankreich besteht. Es hat dies zur Folge, dass die grössere Anzahl Blumensendungen den Weg über den Brenner oder über Ventimiglia-Marseille nimmt, zum Nachteil der kürzeren Strecke über die Schweiz. Im Hinblick auf den bedeutenden Umfang, den der Blumenverkehr von Süden nach Norden jeden Winter annimmt, sind im Berichtsjahre gemeinsam mit der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen neuerdings, jedoch leider bisher erfolglos, bei den deutschen Bahnverwaltungen Schritte unternommen worden, um die seit langer Zeit angestrebte Verbindung herzustellen. Diese Frage wird aber hier nicht fallen gelassen und bei geeigneter Gelegenheit von neuem aufgegriffen werden.

5. Mit den Postverwaltungen von Frankreich und Grossbritannien sind im Berichtsjahre Unterhandlungen eingeleitet worden zwecks Herbeiführung eines regelmässigen Austausches von Poststücksendungen im Verkehr mit Italien und den Transitländern auf dem Wege über die Simplonlinie. Die Beförderungsdauer solcher Sendungen würde gegenüber der bisher ausschliesslich benützten Monteislinie wesentlich abgekürzt werden können. Diese Unterhandlungen konnten im Berichtsjahre nicht zum Ziele geführt werden, allein es ist nicht ausgeschlossen, dass es den weiteren Bemühungen der Oberpostdirektion gelingen wird, diesen wichtigen Transitverkehr über die Schweiz zu leiten.

6. In der Beförderung der Briefe und Postkarten auf dem Leitwege über Sibirien durch Vermittlung der transsibirischen Eisenbahn konnte mit Beginn vom 1. Juli an eine von der Handelswelt längst angebehrte und von der Verwaltung mit Nachdruck angestrebte Verbesserung eingeführt werden, indem vom genannten Zeitpunkte an alle Briefe und Postkarten nach Japan, China und Korea allgemein über Sibirien geleitet werden dürfen, insofern vom Absender ein anderer Leitweg nicht ausdrücklich verlangt wird. Zwar stellen sich die Transitzkosten, die die schweizerische Postverwaltung für die Inanspruchnahme der Beförderungsmittel auf dem Landweg auszurichten hat, beträchtlich höher als die Auslagen, welche bei der Benutzung des Seeweges via Suezkanal in Betracht kommen; allein bei dem grossen Interesse, das die schnellste Beförderung der Korrespondenzen unserm Exporthandel nach den genannten Ländern bietet, dürfen die fiskalischen Rücksichten nicht ausschlaggebend sein.

Auf der transsibirischen Eisenbahn werden Drucksachen, Warenmuster und Geschäftspapiere zur Beförderung einstweilen nicht zugelassen, doch steht zu hoffen, dass später auch für diese Briefpostgegenstände der Weg über Sibirien zugänglich gemacht werden kann.

7. Im Laufe des Berichtsjahres ist eine Ermässigung der Brieftaxe auf 10 Pfennig für je 20 Gramm im Verkehr von Deutschland mit den Vereinigten Staaten von Amerika bei Benutzung des Seeweges direkt ab Hamburg oder Bremen eingetreten. Es darf aber nicht ausser acht gelassen werden, dass die in Deutschland eingeführte Taxermässigung nicht für alle nach den Vereinigten Staaten von Amerika bestimmten Briefe Gültigkeit hat, sondern nur auf diejenigen Briefe angewendet wird, die ausschliesslich mit den langsamern deutschen Postdampfern direkt ab Hamburg oder Bremen Beförderung erhalten. Die Briefe aus Deutschland nach den Vereinigten Staaten, deren Vermittlung auf dem schnellsten Beförderungsweg stattfinden soll, und es ist dies die weitaus grössere Zahl, unterliegen den nämlichen Taxbedingungen, wie die Briefe aus der Schweiz nach den Vereinigten Staaten. Es betrifft vorab alle Briefe, die über Havre, Cherbourg, Southampton und Queenstown mit französischen, deutschen, britischen und amerikanischen Schnellpostdampfern an Bestimmung geleitet werden. Es kommt überdies in Betracht, dass die Taxermässigung nur bei der ersten Gewichtsgrenze in Frage kommt, also nur für die ersten 20 g. und, wie gesagt, ausschliesslich bei Inanspruchnahme des langsamern Leitweges über Hamburg oder Bremen, denn für Briefe im Gewicht von über 20 g., also für eine grosse Zahl Geschäftsbriefe, kommt in der Schweiz, trotz der erhöhten Transitgebühren über Deutschland (Mülhausen-Belfort), Frankreich und Grossbritannien auch nur eine Taxe von 15 Ct. für je 20 g. zur Anwendung. Die Postabgänge aus Hamburg und Bremen finden übrigens je nach der Jahreszeit nur in mehr oder weniger weit auseinanderliegenden Zeitabständen statt. Von der Schweiz aus wird die Briefpost nach dem Auslande ohne Rücksichtnahme auf den Kostenpunkt immer nur auf dem schnellsten Wege abgefertigt; es würde nicht im Interesse der Geschäftswelt liegen, von diesem bewährten Grundsatz abzugehen.

8. Über den Verlauf des Postverkehrs während der Festtage des Jahreswechsels ist zu erwähnen, dass die getroffenen umfangreichen ausserordentlichen Anordnungen

sich bewährt haben. Wie in früheren Jahren waren wieder zahlreiche Durchgangskurse für lange Strecken, mit längerer Staffellung auf den Hauptstationen, eingerichtet. Auch wurden mit gutem Erfolg ausserordentliche Sammelplätze bezeichnet. Für die ausserordentlichen Beiwagenkurse sind 43 Bahnpostwagen, 20 Bahngepäckwagen und 15 Güterwagen in Dienst gestellt worden. Die Bundesbahnverwaltung hat auch dieses Mal wieder grösstes Entgegenkommen bewiesen und in Schnellzügen sogar 4 bis 8 Bahnpostwagen zugelassen, sofern die Zugsbelastung es gestattete. Immerhin war der Wagenlauf so vereinbart worden, dass wegen der Postbeförderung keine Vorspannlokomotiven verwendet werden mussten.

9. Durch das für den Postbetrieb ganz neue, in solchem Umfange bisher noch nie dagewesene Ereignis des Streiks des Postpersonals in Paris und in andern grössern Städten Frankreichs hat im Berichtsjahre die Postbeförderung im Verkehr mit Frankreich eine wesentliche Stockung erlitten. Vom 17. bis zum 30. März waren die Verbindungen mit der französischen Hauptstadt beinahe vollständig unterbrochen. Am 12. Mai hat ein Teil des französischen Postpersonals die Arbeit neuerdings eingestellt, und es dauerte der Ausstand diesmal bis zum 20. desselben Monats, doch waren die Störungen im Vergleich zu den Verwicklungen im Monat März geringer, so dass die Anwendung von ausserordentlichen Massnahmen nicht erforderlich wurde.

Die bei diesen Anlässen mit Bewilligung des Postdepartementes von Privatpersonen und von einigen Handelskammern ins Leben gerufenen Einrichtungen der Briefbeförderung durch Vermittlung von eigenen Boten sind in vereinzelt Fällen in Tätigkeit getreten.

Die für die schweizerische Gesandtschaft in Paris bestimmten Korrespondenzen der eidgenössischen Behörden und in besonderen Fällen auch solche von Privatpersonen wurden durch die Bundeskanzlei vermittelt, die sie bei beiden Ausständen durch einen besonders dafür eingerichteten Dienst an ihre Bestimmung gelangen liess.

10. In der Nacht vom 13. auf den 14. Mai hat sich bei der Station Herlisheim im Oberelsass ein Eisenbahnunfall ereignet, wobei die Post aus der Schweiz und den rückliegenden Ländern vernichtet wurde.

11. Beim Brand eines Wagens der Transvaal-Bahnpost (Südafrika) wurde Ende Oktober eine bedeutende Post aus der Schweiz nach Transvaal und der Delagoa-Bay vollständig zerstört.

12. Infolge der politischen Ereignisse in Spanien waren die Postverbindungen mit Katalonien in den Tagen vom 26. Juli bis zum 1. August vollständig unterbrochen.

### VIII. Postcheck- und -Girodienst.

1. Das Nähere über die Anlage und Verwaltung der Postcheckgelder bei der Nationalbank ist im Abschnitt III, Inland, Ziffer 2, enthalten.

Über die Frage der Einführung des Postgiroverkehrs mit Deutschland, Österreich und Ungarn, ferner mit Grossbritannien und Irland, sodann über die Vorarbeiten zur Einführung eines solchen Postcheckdienstes mit Frankreich wird auf Abschnitt III, Ausland, Ziffern 2 bis 4, hiavor verwiesen.

2. Neue Postcheckbureaux wurden im Berichtsjahr eröffnet in Burgdorf, Langenthal und Olten auf den 1. Januar und in Freiburg auf den 1. Februar. Vorbereitet wurde die Errichtung neuer Bureaux in Frauenfeld und Glarus.

Es ist nicht zu bestreiten, dass das Bestehen eines Postcheckbureaus den Inhabern von Postcheckrechnungen der betreffenden Ortschaft und deren nächster Umgebung gewisse Vorteile und Annehmlichkeiten bietet. Dagegen ist doch darauf hinzuweisen, dass jedes neue Bureau der Verwaltung nicht unerhebliche Mehrausgaben verursacht, die auch durch einen allfälligen Mehrverkehr nicht kompensiert werden. Auch wird der Dienst immer komplizierter, je mehr Bureaux eingerichtet werden. Wir sind daher der Ansicht, es sei nunmehr aus finanziellen und betriebstechnischen Gründen mit der Errichtung neuer Postcheckbureaux zurückzuhalten. Jedenfalls können solche Bureaux nur noch da errichtet werden, wo das Bedürfnis hierfür zum voraus nachgewiesen wird und die aufzuwendenden Mehrausgaben sich rechtfertigen lassen.

3. Bei Aufstellung des Voranschlages für das Jahr 1909 ist angenommen worden, dass auf Anfang des Jahres zirka 5000 Postcheckrechnungen eröffnet sein und im Laufe des Berichtsjahres rund 600 neue Rechnungen dazukommen werden. Demgegenüber

waren es auf Anfang des Jahres bereits 5301 Rechnungen und auf Ende des Jahres deren 7295, so dass die Vermehrung nicht nur 600, sondern 1994 betrug. Dieses Ergebnis kann als befriedigend angesehen werden. Die hiernach folgende Tabelle zeigt die Zunahme der Zahl der Rechnungsinhaber bei den einzelnen Postcheckbureaux und ihre Verteilung auf die letztern.

### Zahl der Rechnungsinhaber.

Postcheckbureau	Stand auf				
	1. Januar 1906	1. Januar 1907	1. Januar 1908	31. Dez. 1908	31. Dez. 1909
Genf . . . . .	38	144	193	235	328
Lausanne . . . . .	92	313	377	461	524
Freiburg . . . . .	—	—	—	— <sup>1)</sup>	121
Bern . . . . .	141	382	465	567	623
Burgdorf . . . . .	—	—	—	— <sup>2)</sup>	137
Langenthal . . . . .	—	—	—	— <sup>2)</sup>	108
Neuenburg . . . . .	55	229	165	205	258
Biel . . . . .	—	—	110	181	217
Chaux-de-Fonds . . . . .	—	—	102	158	183
Basel . . . . .	194	381	504	602	737
Olten . . . . .	—	—	—	— <sup>2)</sup>	117
Solothurn . . . . .	—	—	—	121	140
Aarau . . . . .	81	193	237	288	360
Luzern . . . . .	89	186	243	308	382
Zürich . . . . .	487	810	1023	1118	1631
Schaffhausen . . . . .	—	—	—	155	213
Winterthur . . . . .	—	—	—	133	183
St. Gallen . . . . .	243	369	440	515	688
Chur . . . . .	54	112	121	140	189
Bellinzona . . . . .	5	71	86	114	156
<b>Total</b>	<b>1479</b>	<b>3190</b>	<b>4066</b>	<b>5301</b>	<b>7295</b>
<b>Vermehrung im Jahre 1909 . . . . .</b>	—	—	—	—	<b>1994</b>

<sup>1)</sup> Eröffnung auf 1. Februar 1909.

<sup>2)</sup> Eröffnung auf 1. Januar 1909.

4. Im Berichtsjahr sind Einzahlungen gemacht worden . . . . . 3,677,999 Stück

Ausserdem wurden auf den Checkrechnungen gutgeschriebenen Postanweisungen . . . 414,742 „

Postchecks wurden eingereicht . . . . . 539,371 „

Diese Checks gaben Veranlassung: zu 141,947 baren Auszahlungen durch die Checkbureaux, zu 713,797 Anweisungen auf Poststellen und zu 421,712 Übertragungen im Giroverkehr.

Der durchschnittliche Betrag einer Einzahlung belief sich auf Fr. 134. 50, der Durchschnittsbetrag der Auszahlungen durch die Checkbureaux auf Fr. 2657. 30, der Durchschnittsbetrag der Anweisungen auf Fr. 236. 20 und der Durchschnittsbetrag der Übertragungen (Giro) auf Fr. 1546.

Am 31. Dezember 1909 erreichte das durchschnittliche Guthaben eines Rechnungsinhabers den Betrag von Fr. 2358.

5. Der Jahresabschluss über den Umsatz zeigte folgendes Bild:

### Postcheck- und -Giroverkehr.

#### Übersicht des Umsatzes im Jahre 1909.

#### Aktiven.

##### 1. Bare Auszahlungen:

a. durch die Postcheckbureaux . . . Fr. 377,206,540. 91

b. durch die Poststellen . . . . . „ 168,623,920. 77

2. Lastschriften im Giroverkehr . . . . . „ 652,008,416. 66

3. Zunahme der Einlagensaldi . . . . . „ 4,620,614. 47

**Total** Fr. 1,202,459,492. 81

#### Passiven.

1. Bare Einzahlungen . . . . . Fr. 550,451,076. 15

2. Gutschriften im Giroverkehr . . . . . „ 652,008,416. 66

**Total** Fr. 1,202,459,492. 81

Der Gesamtumsatz betrug mithin in doppelter Aufrechnung . . . . . Fr. 2,404,918,985. 62  
im Vorjahre erreichte er die Summe von „ 1,287,474,502. 76  
somit Mehrumsatz . . . . . Fr. 1,117,444,482. 86

Durch den Übertragungsverkehr (Giro) wurden abgewickelt  
 54,33 % des Umsatzes oder . . . . . Fr. 1,304,016,833. 32  
 im Vorjahre 35,28 % des Umsatzes oder       " 454,161,413. 60

Der Giroverkehr erzeigt somit eine  
 absolute Zunahme von . . . . . Fr. 849,855,419. 72

Die erhebliche Zunahme des Giroverkehrs beruht zum Teil auf dem Verkehr mit der schweizerischen Nationalbank (siehe Abschnitt IX, Ziffer 1, hiernach). Wird dieser Verkehr ausser Betracht gelassen, so beträgt der Giroverkehr noch 45,48 % des Umsatzes, was gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von 10,20 % bedeutet und immerhin als ein befriedigendes Ergebnis angesehen werden kann.

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

6. Das Guthaben der Rechnungsinhaber auf ihren Postcheckrechnungen betrug auf den 31. Dezember 1908 . . . . . Fr. 12,584,720. 02  
 im Berichtsjahr nahm dasselbe zu um  
 (Differenz zwischen Einzahlungen und Auszahlungen) . . . . . " 4,620,614. 47  
 so dass am 31. Dezember 1909 ein Guthaben vorhanden war von . . . . . Fr. 17,205,334. 49

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

Anlagen in Obligationen . . . . .	Fr. 14,345,343. 75
Anlagen in Kontokorrent . . . . .	" —
Kassabestand und Zuschuss an das Betriebskapital der Postverwaltung . .	" 2,859,990. 74
<b>Total</b>	<b>Fr. 17,205,334. 49</b>

Die Obligationen sind in Verwahrung der schweizerischen Nationalbank, und die Depotscheine hierfür liegen bei der eidgenössischen Wertschriftenverwaltung.

## Postcheck- und -Giroverkehr pro 1909.

### Zusammenstellung nach Postcheckbureaux.

Postcheckbureaux	Eingelangte Einzahlungsscheine und Postanweisungen		Ausgestellte Zahlungsanweisungen		Eingelangte Checks				Totalumsatz	Prozentsatz des Giroverkehrs vom Totalumsatz
	Anzahl	Betrag	Anzahl	Betrag	Anzahl	zur Barzahlung	Giroverkehr			
							Gutschriften	Lastschriften		
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Genf . . . . .	198,000	26,843,497. 80	20,045	3,374,778. 39	24,339	9,375,870. 31	25,728,059. 60	39,644,253. 06	104,966,459. 16	62,88
Lausanne . . . . .	322,482	35,389,181. 21	35,489	14,544,156. 85	33,024	13,234,468. 77	16,119,122. 17	23,635,217. 38	102,922,146. 38	38,88
Freiburg <sup>1)</sup> . . . . .	58,079	5,502,533. 79	5,160	1,273,546. 60	5,851	1,832,338. 19	1,116,874. 34	3,280,387. 07	13,005,679. 99	33,81
Bern . . . . .	416,996	90,446,228. 71	128,047	28,628,423. 16	53,498	214,239,100. 69	288,761,622. 72	135,589,668. 44	757,665,043. 72	56,01
Langenthal . . . . .	58,527	8,034,711. 99	10,477	2,015,304. 30	9,700	1,077,195. 05	6,250,512. 84	11,002,843. 08	28,380,567. 26	60,70
Burgdorf . . . . .	59,753	7,826,039. 81	6,233	2,519,510. 58	9,193	2,084,986. 48	3,928,006. 50	6,949,289. 60	23,307,832. 97	46,07
Neuenburg . . . . .	139,353	15,408,659. 72	26,028	7,046,995. 37	18,597	3,867,687. 22	5,443,158. 19	9,858,678. 33	41,625,178. 83	36,70
Biel . . . . .	96,550	9,807,948. 50	23,029	2,056,661. 32	15,920	3,324,475. 53	5,284,399. 94	9,759,792. 48	30,233,277. 77	49,70
Chaux-de-Fonds . . . . .	66,706	5,096,872. 10	12,553	1,404,217. 59	8,689	1,999,096. 74	2,858,797. 26	4,575,476. 80	15,934,460. 49	46,66
Basel . . . . .	480,978	66,696,526. 20	58,126	12,385,018. 57	64,862	31,067,424. 53	67,267,545. 22	90,013,215. 57	267,429,730. 09	58,81
Solothurn . . . . .	60,310	7,313,480. 85	13,168	2,339,217. 28	9,491	4,056,930. 93	4,379,460. 16	5,244,603. 29	23,333,692. 51	41,80
Olten . . . . .	55,665	5,725,468. 94	6,667	1,835,839. 07	7,546	1,253,420. 06	2,415,159. 75	4,889,335. 69	16,119,223. 51	45,82
Aarau . . . . .	257,287	35,050,524. 75	55,990	20,421,955. 54	27,356	7,434,459. 58	19,572,274. 98	26,476,766. 67	108,955,981. 52	42,86
Luzern . . . . .	266,365	26,722,780. 18	40,256	8,800,691. 38	30,347	7,280,079. 44	21,692,142. 90	32,190,645. 24	96,686,339. 14	55,70
Zürich . . . . .	895,773	109,855,553. 34	131,529	27,959,795. 79	126,214	45,919,409. 39	126,162,771. 79	161,231,650. 47	471,129,180. 78	61,00
Schaffhausen . . . . .	77,720	12,581,727. 90	15,518	3,140,793. 86	14,626	3,386,592. 66	8,501,974. 30	14,398,581. 79	42,009,670. 51	54,61
Winterthur . . . . .	135,328	19,178,261. 86	23,108	3,240,171. 72	18,150	7,574,145. 07	11,128,748. 27	19,404,545. 43	60,525,872. 35	50,45
St. Gallen . . . . .	321,795	43,810,483. 52	76,982	16,890,425. 80	43,090	13,080,783. 67	31,278,889. 06	44,699,507. 22	149,760,089. 27	50,78
Chur . . . . .	62,344	10,066,809. 89	9,724	2,668,223. 50	8,574	3,235,142. 21	2,289,450. 57	6,256,717. 67	24,516,343. 84	34,86
Bellenz . . . . .	62,730	9,093,785. 09	15,668	6,078,194. 10	10,304	1,882,934. 39	1,829,446. 10	2,907,241. 38	21,791,601. 06	21,74
<b>Total</b>	<b>4,092,741</b>	<b>550,451,076. 15</b>	<b>713,797</b>	<b>168,623,920. 77</b>	<b>539,371</b>	<b>377,206,540. 91</b>	<b>652,008,416. 66</b>	<b>652,008,416. 66</b>	<b>2,400,298,371. 15</b>	<b>54,88</b>
<b>Total 1908</b>	<b>2,689,235</b>	<b>418,648,708. 03</b>	<b>521,950</b>	<b>154,364,804. 59</b>	<b>405,006</b>	<b>260,299,576. 54</b>	<b>227,080,706. 80</b>	<b>227,080,706. 80</b>	<b>1,287,474,502. 76</b>	<b>35,28</b>
<b>Vermehrung</b>	<b>1,403,506</b>	<b>131,802,368. 12</b>	<b>191,847</b>	<b>14,259,116. 18</b>	<b>134,365</b>	<b>116,906,964. 37</b>	<b>424,927,709. 86</b>	<b>424,927,709. 86</b>	<b>1,112,823,868. 39</b>	<b>19,05</b>

<sup>1)</sup> Eröffnet am 1. Februar 1909.

7. Die Einnahmen und Ausgaben des Postcheckverkehrs, soweit solche nicht nur als Verkehrszahlen, sondern als wirkliche Einnahmen und Ausgaben zu betrachten sind, gestalten sich wie folgt:

a. Einnahmen.

1. Einnahmen an Gebühren . . . . .	Fr. 428,824. 30
2. Einnahmen an Zinsen von angelegten Geldern	„ 359,991. 40
	<hr/>
	Fr. 788,815. 70
Hiervon sind abzuzählen die pro 1908 an- gerechneten Ratenzinsen mit . . . . .	„ 44,720. 90
	<hr/>
	Fr. 744,094. 80
Dagegen sind zuzuzählen die pro 1909 sich ergebenden Ratenzinsen im Betrage von . . . . .	„ 122,869. —
	<hr/>
Total Einnahmen	<u>Fr. 866,963. 80</u>

b. Ausgaben.

1. Besoldungen des Personals beim Zentralamt und den 20 Postcheckbureaux . . . . .	Fr. 359,128. 45
2. Auslagen für Papier und Druckkosten, Bureau- material, Buchbindereiarbeiten, sowie für Be- leuchtung und Beheizung der Dienstlokale . . . . .	„ 75,000. —
3. Betreffnis an Mietzinsen für Dienstlokale des Postcheckverkehrs . . . . .	„ 22,000. —
4. Verzinsung und Amortisation des in Mobiliar etc. angelegten Kapitals und Unterhalt des Mobiliars . . . . .	„ 20,000. —
5. Betrag der Zinsen, welche auf 31. Dezember 1909 den Inhabern von Postcheckrechnungen gutgeschrieben worden sind . . . . .	„ 98,103. 25
6. Ausfall am Postanweisungsverkehr . . . . .	„ 74,282. 98
	<hr/>
Total	<u>Fr. 648,514. 68</u>
Die Einnahmen betragen . . . . .	Fr. 866,963. 80
Die Ausgaben betragen . . . . .	„ 648,514. 68
	<hr/>
Überschuss der Einnahmen . . . . .	<u>Fr. 218,449. 12</u>

Der Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben ist um Fr. 75,980. 94 höher als im Vorjahre, wo er Fr. 142,468. 18 ausmachte. Im Betriebsjahre ist aus den jeweiligen Kontoguthaben ein etwas höherer Zinsertrag erzielt worden als im Vorjahre. Im Jahre 1908 betrug das durchschnittliche Total der Kontoguthaben Fr. 10,622,374. 62, woraus ein Zins von Fr. 280,714. 70 = 2,64 % gewonnen wurde. Im Jahre 1909 erreichte das durchschnittliche Kontoguthaben den Betrag von Fr. 15,030,931. 62 und der von ihm abgeworfene Zins Fr. 438,139. 50 = 2,92 %, somit mehr 0,28 %.

Ad lit. b, Ziffer 6 ist zu bemerken, dass im Jahre 1905 die Zahl der Postanweisungen 7,708,930 Stück betrug. In den drei der Einführung des Postcheckdienstes vorhergehenden Jahren belief sich die durchschnittliche jährliche Vermehrung auf 412,034 Stück. Es darf demnach angenommen werden, dass, wenn der Postcheck- und Giroverkehr nicht gewesen wäre, die Zahl der Postanweisungen im Jahre 1908 8,945,032 betragen haben und im Jahre 1909 auf 9,357,066 angestiegen sein würde. Auf Ende 1909 waren es aber nur 6,543,487 Postanweisungen, somit weniger 2,813,579 Stück. Um diese Zahl hat aller Wahrscheinlichkeit nach der Postcheckverkehr den Postanweisungsverkehr beeinträchtigt.

Da der mittlere Taxbetrag einer internen Postanweisung 22,76 Ct. beträgt, so ergibt sich bei einer Verminderung um 2,813,579 Stück ein Taxausfall von Fr. 640,370. 58.

Von den Bruttoeinnahmen des Postanweisungsverkehrs verbleiben nach früher aufgestellten genauen Ermittlungen 11,6 % als Reingewinn übrig, die andern 88,4 % werden durch die Verwaltungs- und Betriebskosten aufgezehrt, so dass bei einem Ausfall von Fr. 640,370. 58 auf den Bruttoeinnahmen der Reingewinn um 11,6 % hiervon oder um Fr. 74,282. 98 beeinträchtigt wird.

In der vorstehenden Aufstellung ist kein Ansatz für die allgemeine Verwaltung enthalten, d. h. für diejenigen Amtsverrichtungen, welche bei dem Postdepartement, dem Finanzdepartement, der Oberpostdirektion und den Kreispostdirektionen von solchen Beamten vorgenommen werden, die nicht ausschliesslich im Postcheckverkehr beschäftigt sind, und endlich ist nichts angesetzt für die Mitwirkung der gewöhnlichen Poststellen beim Postcheckdienst. Wie in frühern Geschäftsberichten nachgewiesen wurde, bedeutet diese Mitwirkung eine ansehnliche Summe von Arbeit. Der ausgewiesene Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben im

Beträge von Fr. 218,449. 12 ist demnach nicht ein Reingewinn, sondern er stellt den Wert derjenigen Arbeit dar, die von Verwaltungsorganen und von rund 3500 rechnungspflichtigen Poststellen geleistet wurde, ohne dass sie in der vorstehenden Ausrechnung ihre ziffernmässige Würdigung hätte finden können, weil die Verwaltungsrechnung der Post nicht darüber Auskunft geben kann, welcher Teil der Besoldung der Poststellen auf den Postcheckverkehr entfallen müsste.

## IX. Rechnungswesen.

1. Über die Beziehungen der schweizerischen Postverwaltung zur eidgenössischen Finanzverwaltung und zur schweizerischen Nationalbank ist das Nähere im Abschnitt III, Inland, Ziffer 2, hiervor enthalten.

2. Der Bundesrat hat, infolge eines Postulats der eidgenössischen Räte vom 23./25. Juni 1909, das eidgenössische Finanzdepartement unterm 30. November 1909 ermächtigt, eine Expertenkommission zu bestellen, die unter anderm die Aufgabe hat, die Ausscheidung des Rechnungswesens der Post- und Telegraphenverwaltung vom Rechnungswesen der übrigen Bundesverwaltung zu prüfen. Dadurch wird dann auch die Frage zur Entscheidung gebracht, ob nicht in Zukunft die im Eingang dieses Abschnittes erwähnte Postverwaltungsrechnung aus der eidgenössischen Staatsrechnung entfernt und zusammen mit den Ergebnissen der jetzigen „Generalabrechnung mit dem eidgenössischen Finanzdepartement“ als Anhang zur eidgenössischen Staatsrechnung dargestellt werden soll.

3. Im Berichtsjahre ist angeordnet worden, dass vom 1. Januar 1910 an sämtliche rechnungspflichtigen Poststellen, mit Ausnahme der am Sitz der Kreispostkassen bestehenden Bureaux I. Klasse, alle Rechnungen für Ausgaben der Postverwaltung, die von der zuständigen Behörde genehmigt oder, bei kleinern Ausgaben, auf Grund von Ermächtigungen allgemeiner Natur oder der an die Poststellen erteilten Kompetenzen bewilligt worden sind, unmittelbar an die Berechtigten auszubezahlen und die verausgabten Beträge im monatlichen Rechnungsabschluss zu verrechnen haben. Bis anhin sind diese Rechnungen von den Kreispostkassen mit Post- und Zahlungsanweisungen ausgeglichen worden.

Es handelt sich u. a. um Rechnungen für Arbeiten und Anschaffungen verschiedener Art, Reparaturen an Postfuhrwerken etc., um feste Besoldungen und Entschädigungen für Mietzinse, Kurszahlungen, Taggelder an Aspiranten, Lehrlinge, Bureaugehülfen, Angestelltenaushelfer, Löhnungszulagen an Postillone, Besoldungsnachgenüsse, Zahlungen für neue Wagen und Schlitten, Entschädigungen für Verlust, Beschädigung und Verspätung von Postsendungen, Entschädigungen für Nachtdienst, Nachtwache, Frühdienst, Fahrdienstentschädigungen, Entschädigungen für Dienstreisen usw. Durch dieses Verfahren wird eine wesentliche Arbeitersparnis und raschere Auszahlung der Rechnungen erreicht und, insoweit es sich um Rechnungen von Lieferanten handelt, die bar bezahlt werden können, die Zuwendung von Preisermässigungen, Skonti etc. an die Postverwaltung erzielt.

4. Der Geldumsatz bei den Kreispostkassen ergibt Fr. 958,072,527.40, gegenüber Fr. 627,355,288.40 im Vorjahre.

Der Kontokorrentverkehr mit der Nationalbank umfasst die direkten Beziehungen der Oberpostdirektion, der 11 Kreispostkassen und 20 grösserer Poststellen II. Klasse mit dieser Bank. Er ergab einen Umsatz von Fr. 541,811,148.34.

Der interne Postanweisungsverkehr ergibt an Einnahmensaldi der Kreispostkassen Fr. 38,219,008.13, an Ausgabensaldi Fr. 38,189,413.79 bei einem Jahresumsatz von Fr. 1,293,615,500.38 gegenüber Fr. 1,386,419,770 im Vorjahre. Der Rückgang ist auf die Einwirkungen des Postcheckverkehrs zurückzuführen (s. Abschnitt VIII, Ziff. 7, lit. b, ad 6, hiervor).

Der internationale Postanweisungsverkehr ergibt auf Grund der Abrechnungen der Oberpostkontrolle an bezahlten Rechnungssaldi nach dem Ausland Fr. 28,567,134.65 und an solchen aus dem Ausland Fr. 16,416,364.02. Der Jahresumsatz des daherigen Verkehrs bei den Poststellen in der Schweiz erreicht Fr. 135,085,740.45 (1908: Fr. 131,894,015), an welchem Betrag Fr. 60,959,963.30 auf die vom Ausland einlangenden und Fr. 74,125,777.15 auf die in der Schweiz aufgegebenen Postanweisungen entfallen. Dabei stehen die in Italien ausbezahlten Anweisungen aus der Schweiz mit Fr. 21,930,668.17 an erster Stelle.

Die Inventarrechnung ergibt auf Ende 1909 einen Inventarbestand von Fr. 6,381,919.16, der dieses Jahr auf der alle 10 Jahre wiederkehrenden Neuschätzung beruht und gegen-

über dem Vorjahre eine Vermehrung von Fr. 271,824.68 aufweist.

Der Geldverkehr der Kreispostkassen Lausanne, Bern, Aarau, Zürich, St. Gallen und Chur für die Telegraphenverwaltung weist an Einnahmen Fr. 19,861,366.74 und ebensoviel an Ausgaben auf, was einem Jahresumsatz von Fr. 39,722,733.48 gleichkommt.

### X. Postregal.

Wegen Übertretung des Postregalgesetzes mussten im Berichtsjahre folgende Verfehlungen geahndet werden:

1. Besorgung des nach Art. 2 des Regalgesetzes der Postanstalt allein vorbehaltenen Transports von Personen und Sachen . . . . .	7
2. vorschriftswidriges Zusammenpacken von Sendungen an verschiedene Adressaten . . . . .	36
3. Verwendung bereits benutzter Wertzeichen, Beifügung von brieflichen Mitteilungen in Drucksachen und absichtliche Umgehung von Posttaxen . . .	1437
4. unbefugte Benutzung der Portofreiheit . . . . .	32
5. unbefugtes Mitfahren in Postwagen . . . . .	1
6. Aufgabe von Sendungen verbotenen Inhalts . . .	3
	<hr/>
Total	1516

### XI. Unfälle beim Postbetrieb.

Im Berichtsjahre sind in 487 Fällen zusammen Fr. 32,646.15 als Entschädigungen für Unfälle im Postbetrieb ausgerichtet worden. 464 Fälle mit einer Entschädigungssumme von Fr. 24,733.95 betreffen das Postpersonal mit Einschluss der Postillone. Für Unfälle anderer Personen wurden in 23 Fällen Fr. 7,912.20 bezahlt. Die Zahl der Unfälle hat gegenüber dem Vorjahr um 20 zugenommen, wogegen die Ausgaben sich um Fr. 34,173.50 vermindert haben. Die Vermehrung der Zahl der Fälle bezieht sich vorwiegend auf die Unfälle des Postpersonals. Die Verminderung der Ausgaben bezieht sich in der Hauptsache auf die Unfälle von Personen, die nicht im Postdienste stehen, da weniger grössere Entschädigungen auszurichten waren.

Das Nettovermögen des Versicherungsfonds der Postverwaltung betrug auf Ende des Jahres 1909	Fr. 153,392.37
während es auf Ende 1908 sich belaufen hat auf	„ 109,913.52

Es ergibt sich somit auf Ende des Berichtsjahres eine Vermögensvermehrung von . . .	Fr. 43,478.85
---	---------------

## XII. Verschiedenes.

1. Die Sammlungen des Postmuseums sind im Berichtsjahre durch Geschenke von Privaten und durch Anschaffungen der Postverwaltung erweitert worden. Besondere Erwähnung verdient die Vermehrung der Wertzeichensammlung um gegen 500 amtliche Probedrucke zu schweizerischen Postwertzeichen. Dadurch wurde die Darstellung der Entstehung der Tellknaben- und Helvetiabrustbildmarken und der zweifarbigen Marken im Taxwert von und über 20 Ct., sowie der Versuche zur Erzielung eines bessern Markenbildes mit stehender Helvetia ermöglicht.

Das Postmuseum wurde im abgelaufenen Jahre unter andern von den Schülern der Postabteilung der Verkehrsschule in Biel und denjenigen des bernischen Oberseminars, sowie von den Schülerinnen der bernischen Haushaltungsschule, insgesamt von 1755 Personen, gegenüber 1439 im Vorjahre, besucht.

Das Museum ist täglich (also auch an Sonn- und Feiertagen) von 10—12 Uhr vormittags zur unentgeltlichen Besichtigung geöffnet.

2. Im Berichtsjahre waren bei den Feldübungen der Monate September und Oktober wieder über 80,000 Mann durch die Feldpost zu bedienen. Für die Manöver der 1., 2. und 4. Division waren Divisionsfeldposten und für die Übungen im Gotthardgebiet zum erstenmal die Feldpost der Gotthardtruppen in Tätigkeit. Mobile Hülfsfeldposten waren im Betriebe für die Manöver der kombinierten Infanteriebrigaden 5, 6, 9 und 10, der Kavalleriebrigade 3 und der Infanterieregimenter 22, 23, 29, 31 und 32. Trotz grossen Verkehrs war die Feldpost der ihr gestellten Aufgabe allseitig gewachsen.

3. Die von der schweizerischen Oberpostdirektion im Einverständnis mit dem Post- und Eisenbahndepartement bearbeitete und herausgegebene offizielle Postkarte der Schweiz, deren Ausführung von der schweizerischen Landes-

topographie in Bern übernommen worden war, ist zwar entgegen früherer Voraussetzung im Berichtsjahre noch nicht fertiggestellt worden, allein es wurden die Arbeiten derart gefördert, dass die Karte gegen Ende Dezember „gut zum Drucke“ gegeben werden konnte. Sie wird mithin spätestens im Frühjahr 1910 erscheinen.

4. Im Berichtsjahre sind bei einer Zahl von 955 Aufträgen 3,254,112 direkte Aufdrucke von Postwertzeichen auf Briefumschläge, Karten usw. durch die Postverwaltung ausgeführt worden. Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich ein kleiner Rückgang von 261 Aufträgen und 170,048 Aufdrucken. Dieser Rückgang erklärt sich dadurch, dass die grösseren Auflagen der früheren Aufdrucke bei den Privaten im Berichtsjahre nicht erschöpft waren, und dass der Bedarf für Sammelzwecke in der Hauptsache im Vorjahre gedeckt wurde. Das Verfahren ist im Jahre 1909 noch auf zwei weitere Taxwerte (35 und 40) ausgedehnt worden, so dass nunmehr Aufdrucke für die Taxwerte von 2, 5, 10, 12, 15, 20, 25, 30, 35 und 40 ausgeführt werden können. Die neuen Taxwerte von 35 und 40 Ct. eignen sich für Paketadressen (für Pakete ohne und mit Nachnahme) und für gerichtliche Akte.

5. Im Jahre 1909 sind 1,680,000 Frankomarkenheftchen mit 47,916,000 Marken verkauft worden. Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich eine Vermehrung von 121,500 Heftchen und von 10,512,000 Marken. Es macht dies 14% des Gesamtverbrauches der Frankomarkensorten zu 2, 5, 10 und 25 Ct. aus, auf welche Sorten sich die Ausgabe solcher Markenheftchen erstreckt, was dafür spricht, dass sie sich der Beliebtheit des Publikums erfreuen.

6. Den Beamten der Postbureaux I. und II. Klasse, die sich mit dem Wertzeichenverkauf zu befassen haben, liess die Postverwaltung im Berichtsjahre vorläufig versuchsweise zum Zwecke der guten und geordneten Aufbewahrung der Marken und zur Erleichterung des Verkaufsgeschäftes unentgeltlich Markenmappen verabfolgen. Die Kreispostdirektionen werden im Laufe des nächsten Jahres über die Erfahrungen, die damit gemacht worden sind, zu berichten haben.

7. Im Berichtsjahre wurden in der Schweiz 57,000 Antwortcoupons abgesetzt, gegen 62,000 im Vorjahre. Vom Ausland

sind zur Einlösung 31,291 dieser Coupons eingelangt. Sie haben bekanntlich den Zweck, dem Versender eines Briefes zu ermöglichen, zum voraus dem Empfänger im Ausland die Frankatur der Antwort zu bezahlen.

8. Auf Ende 1909 bestanden 314 Privatwertzeichenverkaufsstellen. Der Bestand hat sich gegenüber dem Vorjahre um eine Stelle vermindert. Die Privatwertzeichenverkäufer haben an Provisionen Fr. 9228. 28 bezogen (1908 Fr. 9688. 45).

9. Identitätsbücher sind im Jahre 1909 581 Stück verkauft worden, gegenüber 504 im Vorjahre.

10. Die Zahl der Schlossfächer ist seit Ende 1908 von 12,340 auf 13,167 Stück gestiegen und hat somit eine Vermehrung von 827 Stück erfahren.

11. In den Briefkasten, also unter den gewöhnlichen un-  
eingeschriebenen Korrespondenzen, sind im Berichtsjahre durch das mit der Leerung betraute Personal 1247 Wertgegenstände (Plis, Groups etc.) im Gesamtbetrage von Fr. 14,112. 10 aufgefunden und zur richtigen Behandlung (Einschreibung) abgeliefert worden.

---

### III. Telegraphen- und Telephonverwaltung.

#### 1. Allgemeine Bemerkungen.

Trotz den ganz anormalen Witterungsverhältnissen im abgelaufenen Jahre, die namentlich die Fremdensaison recht nachteilig beeinflussten und in bezug auf das Ergebnis des telegraphischen und telephonischen Verkehrs zu Befürchtungen Veranlassung gaben, weist jeder der beiden Dienstzweige, Telegraph und Telephon, eine sehr erfreuliche Zunahme auf. Eine Ausnahme hiervon machen einzig die internen Telegramme, die neuerdings einen Rückgang erzeugen. Doch ist dieser letztere nur unbedeutend und um etwas geringer als derjenige von 1908 (0,92 % gegenüber 1,13 % pro 1908).

Folgendes ist das finanzielle Ergebnis:

	1908	1909
Einnahmen . . . .	Fr. 14,638,420. 72	Fr. 14,781,328. 45
Ausgaben . . . .	„ 13,773,963. 71	„ 14,438,846. 72
Aktivsaldo . . . .	<u>Fr. 864,457. 01</u>	<u>Fr. 342,481. 73</u>

Dass trotz dem bedeutenden Verkehrszuwachs die Einnahmen pro 1909 diejenigen pro 1908 im ganzen nur um Fr. 142,907. 73 übersteigen, erklärt sich hauptsächlich dadurch, dass im Jahre

1909 gemäss Vorschrift eine vollständige Neuschätzung des gesamten Inventars der Telegraphen- und Telephonverwaltung zu erfolgen hatte und die hierbei konstatierte Wertvermehrung auf Ende 1909 der vorjährigen (31. Dezember 1908) ganz erheblich nachsteht.

Im Ursprungsbudget war ein Aktivsaldo vorgesehen von . . . . . Fr. 3,508. —

An Nachtragskrediten zu lasten der Betriebsrechnung sind bewilligt worden . . . . . „ 179,424. —

so dass sich nach Voranschlag ein Passivsaldo von hätte einstellen sollen. Fr. 175,916. —

Statt eines Aktivsaldo von Fr. 3,508 ergab sich aber ein solcher von . . . . . „ 342,481. 73

und es stellt sich somit die Rechnung um . Fr. 518,397. 73

günstiger als der Voranschlag, inklusive Nachtragskredite von im ganzen . . . . . „ 179,424. —

und um . . . . . Fr. 338,973. 73  
besser als das ursprüngliche Budget.

Der Aktivsaldo von Fr. 342,481. 73 wird, gestützt auf die Zustimmung der eidgenössischen Räte zu den Anträgen des Bundesrates in der Budgetbotschaft für 1897 (Ausgabenrubrik X der Telegraphenverwaltung), als ausserordentliche Amortisation zur Abschreibung auf Baukonto verwendet.

Pro Ende 1909 betrug der Schätzungswert:

a. des verzinslichen Inventars . Fr. 15,656,965. 39

b. des unverzinslichen Inventars  
(im Betrieb stehende ober- und unterirdische Telegraphen- und Telephonlinien) . . . . . „ 26,947,675. 92

Total Schätzungswert des gesamten Inventars der Telegraphen- und Telephonverwaltung somit . . . . . Fr. 42,604,641. 31

Es übersteigt den Wert des vorjährigen Bestandes (Franken 41,100,590. 17) mithin um Fr. 1,504,051. 14. Wie schon eingangs bemerkt, unterlag das gesamte Inventar pro Ende 1909 einer Neuschätzung.

Auf Rechnung des Baukontos wurden im Jahre 1909 für Neuanlagen Fr. 4,001,988. 60 (1908 = Fr. 4,780,568. 55) verausgabt (budgetiert waren Fr. 4,297,450, Fr. 104,000 Kreditübertragung von 1908 inbegriffen) die Amortisation aber betrug nur Fr. 3,054,755. 63 (ordentliche, 15 % = Fr. 2,712,273. 90 und ausserordentliche Fr. 342,481. 73), so dass der Baukonto auf Ende 1909 eine Erhöhung um Fr. 947,232. 97 erfahren hat.

Der Gegenwert des Baukontos (Fr. 19,029,058. 97) liegt im Inventarwert der Linien im Betrieb (unverzinsliches Inventar), pro Ende 1909 Fr. 26,947,675. 92.

Was die Verkehrsverhältnisse anbetrifft, so erzeugt der Gesamttelegraphenverkehr mit 5,202,969 Telegrammen gegenüber dem Vorjahre (4,942,408) eine Vermehrung um 260,561 oder 5,27 % und stellt sich somit ganz erheblich günstiger als im Vorjahre, das eine Vermehrung von nur 0,51 % gegenüber 1907 aufwies.

Anders dagegen verhält es sich mit dem internen Telegrammverkehr, inklusive Phonogramme. Bei einem Total von 1,557,450 ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine Verminderung von 14,471 oder 0,92 % (1908: Verminderung 1,13 %). Auch blieb die Zahl dieser Telegramme um 112,550 oder 6,74 % unter der Voraussetzung des Budgets.

Der internationale Verkehr weist bei 2,541,454 Telegrammen sowohl gegenüber dem Vorjahre als auch gegenüber dem Voranschlage eine ganz erhebliche Vermehrung auf. Sie betrug im Vergleich zu 1908 = 209,101 oder 8,96 % und im Vergleich zum Budget 111,454 oder 4,58 %.

Ähnlich verhält es sich mit dem Transitverkehr. Derselbe erzeugt bei 1,104,065 Telegrammen einen Zuwachs von 65,931 (6,35 %) gegenüber dem Vorjahre und einen solchen von 54,065 (5,16 %) gegenüber dem Voranschlag.

Auch die dringenden Telegramme, in der Schweiz zulässig seit dem 1. August 1908 (A. S. n. F. Bd. XXIV, S. 715), weisen eine verhältnismässig starke Zunahme auf, ganz besonders im Verkehr mit dem Auslande, welcher letzterer von 4611 in den 5 Monaten August bis Dezember 1908 im Jahre 1909 auf 22,495 (Ausgang 9470, Eingang 13,025) angestiegen ist.

Den Verkehrsverhältnissen entsprechend, überstieg der Gesamtertrag der Telegramme den vorjährigen um Fr. 300,575. 20, dagegen blieb er um Fr. 19,417. 52 unter dem budgetierten, des Ausfalls im internen Verkehr wegen.

Im telephonischen Gesprächsverkehr ergaben sich statt der im Budget vorgesehenen 38,796,000 taxpflichtigen Lokalgespräche und 9,031,200 interurbanen Gespräche (inbegriffen die internationalen) 40,867,559 der ersteren und 9,391,986 der letzteren Gesprächskategorie (253,354 ausgehende und 259,095 eingehende, zusammen 512,449 internationale inbegriffen). Es kommt dies gegenüber dem Vorjahre einem Zuwachs von 4,487,227 lokalen und 928,874 interurbanen Gesprächen (inklusive die internationalen, Eingang und Ausgang) gleich und bedeutet ein Mehr gegenüber den budgetierten Verkehrszahlen von 2,071,559 bei den taxierten lokalen und von 360,786 bei den interurbanen und internationalen Gesprächen. Bemerkenswert ist, wie die interurbanen Nachtgespräche zu reduzierten Taxen rasch zunehmen. Deren Zahl betrug im Berichtsjahr 104,900, mit einer Vermehrung von 20,371 gegenüber dem Vorjahre. Von diesem Zuwachs entfällt der weitaus grösste Teil auf Gespräche zwischen Netzen im Innern der Schweiz. Der internationale Nachtverkehr zu reduzierter Taxe ist an der Gesamtzahl von 104,900 mit 9,235 beteiligt.

Der Gesamtertrag der lokalen und interurbanen Gespräche (inbegriffen die internationalen) sowie der Gesprächsabonnemente stellt sich mit Fr. 5,623,800.43 um Fr. 622,425.62 höher als im Vorjahre und übersteigt den budgetierten Ansatz um Fr. 252,100.43.

Die Zahl der Telephonabonnemente belief sich am Ende des Berichtsjahres auf 63,982 mit einer Vermehrung von 3490 gegenüber dem Vorjahre und 382 gegenüber dem Voranschlag.

Entsprechend dem stärkern Zuwachs und dem Mehrertrag per Abonnement (37 Cts.) hat der Gesamtertrag der Abonnementsgebühren im Jahre 1909 (Fr. 4,045,655.32) den Budgetposten um Fr. 134,255.32 überschritten. Ebenso stellt sich derselbe um Fr. 240,957.95 höher als im Vorjahre.

Die Betriebseinnahmen (Ertrag der Telegramme, der Telefongespräche und der Telephonabonnementsgebühren) stellen sich um Fr. 366,938.23 günstiger als der Voranschlag, wogegen die übrigen Einnahmen (Gemeindebeiträge, Inventarvermehrung und Verschiedenes) um Fr. 449,309.78 geringer waren. Dieser Ausfall in den „übrigen Einnahmen“ rührt in der Hauptsache daher, dass die Inventarvermehrung — wohl infolge der Neuschätzung des gesamten Inventarbestandes — um Fr. 391,125.30

unter dem ins Budget eingestellten Betrage blieb. Während die Gesamteinnahmen somit ein Minus von Fr. 82,371.55 gegenüber dem Voranschlage erzeugen, blieben andererseits die Totalausgaben um Fr. 600,769.28 unter der budgetierten Ausgabensumme (inklusive Fr. 179,424 Nachtragskredite), so dass die Betriebsrechnung, wie schon eingangs erwähnt, erheblich, das heisst um Fr. 518,397.73 günstiger abschliesst, als erwartet werden dürfte.

Anfangs Mai des Berichtsjahres ist in Genf die neue, nach dem Zentralbatteriesystem gebaute und mit halbautomatischen Zählern ausgerüstete Telephonzentrale dem Betrieb übergeben worden.

Die neue Betriebsweise hat schon in der kurzen Zeit von 8 Monaten in wirtschaftlicher Hinsicht den Erwartungen durchaus entsprochen, die an dieselbe geknüpft worden sind. Nicht nur sind die Kosten für die Bedienung verhältnismässig geringer geworden, auch die Einnahmen an Gesprächsgebühren haben im verflossenen Jahre eine ausserordentliche Zunahme erfahren.

Von 1900 bis 1908 betrug die jährliche Zunahme an lokalen Gesprächsgebühren durchschnittlich 6,75 % der Einnahmen vom Vorjahre und erreichte von 1904 auf 1905 mit 11 % ihr Maximum. Die Einnahmen des Jahres 1909 weisen aber gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von 20,11 % auf. Dieselbe erklärt sich hauptsächlich aus der mit den automatischen Gesprächszählern erzielten Erleichterung der Gesprächskontrolle.

Eine wirkliche Verkehrszunahme infolge der anhaltenden Besserung in der allgemeinen Geschäftslage müsste sich im gleichen Verhältnis auf andern Plätzen ebenfalls nachweisen lassen, was jedoch nicht der Fall ist. Für Zürich z. B. berechnet sich die Zunahme im Jahre 1908 zu 9,5 % und pro 1909 zu 13,7 %, für Bern zu 12,7 bzw. 14,6 %.

Obwohl der Personalbestand beim Telephon Genf noch am Ende des Jahres nicht die der neuen Betriebsweise entsprechende Regelung gefunden hatte, stellt sich das Verhältnis der Einnahmen an Gesprächstaxen zu den Ausgaben für die Bedienung (Telephonistengehälter und Taggelder für Aushülf- und Ersatzdienst) im Berichtsjahre bedeutend günstiger, als im Vorjahre.

Dies ergibt sich aus der folgenden Zusammenstellung:

	Einnahmen.	Ausgaben.	Einnahmen pro Fr. 1000 Ausgaben.	Ausgaben pro Fr. 1000 Einnahmen.
1908:	Fr. 357,693	Fr. 118,996	Fr. 3006	Fr. 333
1909:	„ 425,746	„ 123,343 *)	„ 3452	„ 290

\*) Inklusive Fr. 6075 Gehaltserhöhungen.

Wenn man ferner berücksichtigt, dass die jährlichen Anschaffungskosten von durchschnittlich 300 Abonnentenstationen für Zentralbatteriesystem in Genf sich um Fr. 10,500 niedriger stellen, als beim Lokalbatteriesystem, dass infolge des Wegfalls des Elementenunterhaltes bei den Abonnenten jedes Jahr eine Ersparnis von wenigstens Fr. 12,000 erzielt wird, und dass endlich auch in bezug auf die Lautübertragung die grosse Überlegenheit des Zentralbatteriesystems gegenüber dem Lokalbatteriesystem erwiesen ist, so kommt man zum Schlusse, dass die Verwaltung mit der Einführung des Zentralbatteriesystems den richtigen Weg betreten hat.

Im Laufe dieses Jahres ist die neue Linie Zürich-Mellingen, wozu die Verwaltung das Material lieferte, deren Erstellung im übrigen aber der Privatindustrie übergeben wurde, eröffnet worden. Zu einem abschliessenden Urteil über den Bau selbst, sowie über die Zweckmässigkeit der Ausführung derartiger Arbeiten durch private Unternehmer sind die auf Grund dieses einen Versuchs gemachten Erfahrungen noch ungenügend.

Auch der Anstrich der Eisenkonstruktionen an unseren Linien ist, probeweise, zum grössten Teil an Private vergeben worden.

Seitens der Zürcher und Berliner Handelskammern wurde die Erstellung einer direkten telegraphischen Verbindung Zürich-Berlin dringend empfohlen. Leider konnte das Reichspostamt aus budgetären Gründen seine Zustimmung hierzu nicht geben, erklärte sich jedoch mit dem Vorschlage einer direkten Verbindung Zürich-Cöln, unter Benützung bestehender Drähte, einverstanden. Dieser neue Verkehrsweg ist am 8. März 1910 eröffnet worden.

Zum Staatsrechnungsbericht für das Jahr 1908 wurde von den eidgenössischen Räten ein Postulat angenommen, durch welches der Bundesrat eingeladen wurde, die Frage zu prüfen, ob nicht eine Ausscheidung des Rechnungswesens der Post- und der Telegraphen- und Telephonverwaltung vom Rechnungswesen der übrigen Bundesverwaltung stattzufinden habe, und zwar unter Zugrundelegung eines Rechnungsschemas, in dem eine Trennung der Kapitalrechnung und der Betriebsrechnung vorgeschrieben wird. Wir verweisen bezüglich dieses Postulates auf den Geschäftsbericht des eidgenössischen Finanzdepartements für das Jahr 1909.

Mit dem 1. Januar 1909 ist das Bundesgesetz über die Organisation der Telegraphen- und Telephonverwaltung, vom 16. Dezember 1907, in Kraft getreten. Dasselbe brachte der

Verwaltung ein grosses Stück Arbeit, ganz besonders den Kreisdirektionen, welche letztere, infolge der im Gesetze vorgesehenen Dezentralisation zahlreiche neue Aufgaben zugewiesen erhielten und mit weitgehenderen Kompetenzen ausgestattet wurden. Es darf indes, gestützt auf das bisher Konstatirte, mit Bestimmtheit angenommen werden, dass, wenn die Neuordnung einmal allgemein durchgeführt ist, der Erfolg jedenfalls nicht hinter den gehegten Erwartungen zurückstehen wird.

Die Zahl der mit dem 1. Januar 1909 in die Klasse der Angestellten eingereihten Arbeiter (gestützt auf Art. 18, zweites Alinea, des Organisationsgesetzes) belief sich auf 368, wovon 349 auf die Kreise und 19 auf die Obertelegraphendirektion entfallen.

Kreis Magazine (am Sitze jeder Kreisdirektion) konnten, mangels geeigneter und preiswürdiger Lokale an einigen Orten, vorläufig nur 3 eröffnet werden.

Von den im Laufe des Berichtsjahres in Kraft getretenen Gesetzen, Bundes- und Bundesratsbeschlüssen seien noch die folgenden erwähnt, die für die Telegraphen- und Telephonverwaltung von mehr oder weniger grosser Bedeutung sind:

Vollziehungsvorschriften zur Verordnung über die Amtskauttionen, vom 21. Januar 1896, für die Beamten und Angestellten der Telegraphen- und Telephonverwaltung, vom 5. Februar 1909 (A. S. n. F. Bd. XXV, S. 277).

Bundesratsbeschluss betreffend Abänderung des Artikels 5 (Telegrammbestelldienst) der Verordnung über die Benützung der elektrischen Telegraphen im Innern der Schweiz, vom 26. Februar 1909 (A. S. n. F. Bd. XXV, S. 298).

Verordnung betreffend die Beziehungen der schweizerischen Postverwaltung und der schweizerischen Telegraphen- und Telephonverwaltung zur eidgenössischen Finanzverwaltung und zur schweizerischen Nationalbank, vom 10. April 1909 (A. S. n. F. Bd. XXV, S. 355).

Verordnung betreffend die Dienstkleidung und Dienstabzeichen der Angestellten und Arbeiter der Telegraphen- und Telephonverwaltung, vom 29. Juni 1909 (A. S. n. F. Bd. XXV, S. 557).

Verordnung über Heranbildung, Prüfung und Verwendung von Telegraphen aspiranten, vom 6. Juli 1909 (A. S. n. F. Bd. XXV, S. 575).

Bundesgesetz betreffend Abänderung des Bundesgesetzes vom 2. Juli 1897 über die Besoldungen der eidgenössischen Beamten und Angestellten, vom 24. Juni 1909 (A. S. n. F. Bd. XXV, S. 645).

Bundsratsbeschluss betreffend Abänderung von Artikel 25 der Verordnung über Heranbildung, Prüfung und Verwendung von Telegraphenaspiranten (Erhöhung des Taggeldes), vom 6. Dezember 1909 (A. S. n. F. Bd. XXV, S. 831).

Bundesbeschluss betreffend den Ankauf von zwei Bauplätzen für zwei neue Telephonegebäude in Zürich, vom 21. Dezember 1909 (A. S. n. F. Bd. XXVI, S. 1).

Schliesslich sei noch auf die Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erhöhung der Telephonegebühren verwiesen (Bundesblatt 1909, Bd. VI, S. 567).

## 2. Linien.

### a. Bestand der Linien (Trassen).

Die Linienbestände ergeben folgende Zahlen:

#### Linien der Telegraphen- und Telefonverwaltung.

	Linienlänge (Trassenlänge) in km		
	oberirdisch	unterirdisch	Total
Telegraphenlinien . . . . .	3,579,8	94,2	3,674,0
Telephonlinien . . . . .	16,148,9	643,7	16,792,6
Gemischte Linien . . . . .	3,246,0	347,5	3,593,5
Bestand Ende 1909 . . . . .	22,974,7	1085,4	24,060,1
Bestand Ende 1908 . . . . .	22,676,0	1020,4	23,696,4
Vermehrung	298,7	65,0	363,7

Die gemischten Linien sind solche, an denen sowohl Drähte des Telegraphen-, als auch des Telephonnetzes geführt sind.

#### Konzedierte Privatlinien.

	Linienlänge (Trassenlänge) in km
Bestand Ende 1909 . . . . .	2027,3
Bestand Ende 1908 . . . . .	1765,3
Vermehrung	262,0

### b. Telegraphennetz.

Der Leitungsbestand des Telegraphennetzes weist die nachstehenden Zahlen auf:

	Drahtlänge in km		
	oberirdisch	unterirdisch	Total
Bestand Ende 1909 . . . . .	21,581,6	4192,8	25,773,9 <sup>1</sup>
Bestand Ende 1908 . . . . .	21,410,1	3926,7	25,336,8
Vermehrung	171,5	265,6	437,1

Im Berichtsjahr wurden 7 neue Telegraphenleitungen in einer Gesamtlänge von 315 km dem Betrieb übergeben.

### c. Telephonnetz.

Der Bestand des Telephonnetzes ist aus den folgenden Zahlen ersichtlich :

	Zahl der Telephonnetze	Zahl der Umschalt- stationen
Bestand Ende 1909 . . . . .	414	350
Bestand Ende 1908 . . . . .	401	348
Vermehrung	13	2

	Zahl der Abonnemente	Zahl der Abonnenstationen
Bestand Ende 1909 . . . . .	63,982	73,758
Bestand Ende 1908 . . . . .	60,492	69,122
Vermehrung	3,490	4,636

	Lokaltelephonnetze Drahtlänge in km		
	oberirdisch	unterirdisch	Total
Bestand Ende 1909 . . . . .	62,009,9	208,091,1	270,101,0 <sup>2</sup>
Bestand Ende 1908 . . . . .	58,709,8	198,626,3	257,336,1
Vermehrung	3,300,1	9,464,8	12,764,9

Von den 63,790 Abonnentenleitungen sind  
 vollständig oberirdisch geführt . . . . . 16,767 = 26,3 %  
 ganz oder teilweise unterirdisch . . . . . 47,023 = 73,7 %.

Von diesen Abonnentenleitungen sind  
 doppeldrähtig . . . . . 50,814 = 79,6 %  
 eindrätig, mit Erde als Rückleitung . . . . . 12,867 = 20,2 %  
 eindrätig, mit gemeinschaftlicher metal-  
 lischer Rückleitung . . . . . 109 = 0,2 %.

<sup>1</sup> Inbegriffen 1566,8 km (1908: 1399,9 km) Reserveleitungen.

<sup>2</sup> Inbegriffen 102,054,6 km Reserveleitungen.

Die letzte Art der Abonnentenleitungen ist als ein Provisorium zu betrachten und wird durch Übergang zum Doppeldrahtsystem bald gänzlich verschwinden.

Über die Ausscheidung der Abonnentenleitungen liegt bei der Obertelegraphendirektion eine Tabelle zur Einsicht auf, in welcher die betreffenden Zahlen nach Netzgruppen zusammengestellt sind.

Tabelle I, am Schlusse des Abschnittes 2, gibt eine nach Kantonen geordnete Übersicht über die Telephoneinrichtungen.

Es folgen nachstehend die Abonnentenzahlen der Ortschaften mit 300 und mehr Telephonabonnenten, d. h. derjenigen Zentralstationen, in denen der volle Nachtdienst eingeführt ist. Die in Klammern angegebenen Zahlen bedeuten die Vermehrungen gegenüber dem Vorjahre.

	Abonnemente		Abonnemente
Aarau . . . .	523 ( 24)	Locle, Le . . .	308 ( 4)
Baden . . . .	356 ( 19)	Lugano . . . .	616 ( 53)
Basel . . . .	4781 (191)	Luzern . . . .	1634 ( 67)
Bern . . . .	3458 (203)	Montreux . . .	768 ( 52)
Biel . . . .	865 ( 52)	Neuenburg . . .	940 ( 42)
Chaux-de-Fonds, La	1297 ( 31)	Rorschach . . .	365 ( 28)
Chur . . . .	374 ( 26)	St. Gallen . . .	2311 (150)
Davos . . . .	415 ( 33)	Schaffhausen . .	730 ( 51)
Frauenfeld . . .	310 ( 48)	Solothurn . . .	516 ( 16)
Freiburg . . . .	531 ( 22)	Thun . . . .	402 ( 17)
Genf . . . .	5956 (283)	Vevey . . . .	646 ( 31)
Interlaken . . .	427 ( 19)	Winterthur . . .	958 ( 46)
Lausanne . . . .	2783 (191)	Zürich . . . .	8509 (480)

Die Bestände der Abonnemente und Abonnentenstationen der einzelnen Netze und Umschaltstationen und die Längen der Lokaldrähte der einzelnen Netze (die dazu gehörenden Umschaltstationen inbegriffen) sind aus einer bei der Obertelegraphendirektion aufgelegten Tabelle ersichtlich.

Das interurbane Telephonnetz weist die folgenden Bestände auf:

## Interurbanes Telephonnetz

	Länge der Verbindungen in km		
	oberirdisch	unterirdisch	Total
Bestand Ende 1909 . . .	23,011, <sup>1</sup>	3688, <sup>2</sup>	26,699, <sup>3</sup>
Bestand Ende 1908 . . .	20,901, <sup>3</sup>	3565, <sup>4</sup>	24,466, <sup>7</sup>
Vermehrung	2,109, <sup>8</sup>	122, <sup>8</sup>	2,232, <sup>6</sup>

	Länge der Drähte in km		
	oberirdisch	unterirdisch	Total
Bestand Ende 1909 . . .	45,945, <sup>3</sup>	7367, <sup>9</sup>	53,313, <sup>2</sup>
Bestand Ende 1908 . . .	41,687, <sup>1</sup>	7130, <sup>8</sup>	48,817, <sup>9</sup>
Vermehrung	4,258, <sup>2</sup>	237, <sup>1</sup>	4,495, <sup>3</sup>

An interurbanen Leitungen wurden im Berichtsjahre 55 interne und 3 internationale in einer Gesamtlänge von 2149,<sup>8</sup> km dem Betrieb übergeben.

Über die Zahl der interurbanen Leitungen am 31. Dezember 1909 und die Vermehrung im Berichtsjahr gibt folgende Vergleichung Aufschluss:

	Bestand Ende 1909	Bestand Ende 1908	Vermehrung im Jahr 1909
Interne Leitungen . . . . .	873	817	56
Internationale Leitungen . . . . .	67	64	3
Total	940	881	59

## d. Kabelanlagen.

Im Berichtsjahr wurden in folgenden Ortschaften erstmalige Kabelanlagen erstellt: Amriswil, Appenzell, Baar, Beatenberg, Bülach, Corcelles (Neuenburg), Dielsdorf, Einsiedeln, Eschenbach (Luzern), Herzogenbuchsee, Kirchberg, Muri (Aargau), Muri bei Bern, Richterswil, Ste-Croix, Teufen, Travers, Wald (Zürich), Wengen, Wohlen bei Bern.

Die Zahl der mit Kabelanlagen versehenen Ortschaften beträgt nun 143.

<sup>1</sup> Inbegriffen 1721,<sup>6</sup> km Reservedoppelleitungen (1908: 1472,<sup>3</sup> km).

<sup>2</sup> Inbegriffen 3443,<sup>2</sup> km Reserveleitungen (1908: 2944,<sup>6</sup> km).

Die Kabelnetze ergaben pro 31. Dezember 1909 die nachstehenden Gesamtbestände. Die in Klammern angegebenen Zahlen bedeuten die Vermehrungen im Berichtsjahre.

Länge der unterirdischen Linien (Trassen)	1,071,2	km	(50,8)
Aderlänge der Telegraphenkabel . . .	3,524,2	"	(127,6)
Aderlänge der interurbanen Telephonkabel	6,988,2	"	(146,1)
Aderlänge der Abonnenten-Telephonkabel	209,477,4	"	(10,366,8)
Länge der Rohrleitungen . . . . .	110,9	"	(4,4)
Länge der Zoreskanäle . . . . .	825,6	"	(84,4)
Zahl der Einsteigschächte . . . . .	1,518		(35)
Zahl der Erdkabelüberführungen . . .	3,758		(410)

Eine bei der Obertelegraphendirektion zur Einsicht aufliegende Tabelle der Kabelanlagen enthält die obigen Angaben nach Netzgruppen ausgeschieden.

#### e. Beteiligung an der Kontrolle über elektrische Anlagen.

(Gemäss Art. 21 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902.)

Die in den letzten Jahren gemeldete Zunahme der eingereichten Starkstromvorlagen wurde, wie die nachstehenden Tabellen zeigen, auch im Jahr 1909 wahrgenommen.

Es wurden eingereicht und behandelt:

##### c. 1. Allgemeine Vorlagen für Starkstromanlagen.

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

Im Jahre 1902 . . . . .	202	Vorlagen,
" " 1903 . . . . .	271	"
" " 1904 . . . . .	635	"
" " 1905 . . . . .	596	"
" " 1906 . . . . .	526	"
" " 1907 . . . . .	643	"
" " 1908 . . . . .	713	"
" " 1909 . . . . .	1058	"

Die 1058 Vorlagen des Berichtsjahres beziehen sich auf:  
 307 neue Hochspannungsleitungen und Abzweigungen,  
 258 neue Niederspannungsnetze und  
 493 Erweiterungen und Umbauten bestehender Anlagen.

*e. 2. Spezielle Vorlagen für Parallelführungen und Kreuzungen von Starkstromleitungen mit Eisenbahnen.*

(Von der technischen Abteilung des Eisenbahndepartements übermittelt.)

Im Jahre	1902	. . . . .	174	Vorlagen,
" "	1903	. . . . .	230	"
" "	1904	. . . . .	267	"
" "	1905	. . . . .	307	"
" "	1906	. . . . .	302	"
" "	1907	. . . . .	338	"
" "	1908	. . . . .	348	"
" "	1909	. . . . .	297	"

*e. 3. Vorlagen für elektrische Bahnen.*

(Direkt eingereicht.)

Im Jahre	1902	. . . . .	11	Vorlagen,
" "	1903	. . . . .	15	"
" "	1904	. . . . .	14	"
" "	1905	. . . . .	23	"
" "	1906	. . . . .	22	"
" "	1907	. . . . .	27	"
" "	1908	. . . . .	35	"
" "	1909	. . . . .	52	"

Die 52 Vorlagen des Jahres 1909 betreffen:

13 neue elektrische Bahnen und Tramlinien,

5 Projekte für die elektrische Ausrüstung bestehender Bahnen,

33 Erweiterungen und Änderungen bestehender Bahnen und Tramlinien.

*Kontroll-Inspektionen.*

Die ausgeführten Kontroll-Inspektionen bezogen sich:

Im Jahre	1902	. . . . .	auf	144	Starkstromanlagen,
" "	1903	. . . . .	"	132	"
" "	1904	. . . . .	"	63	"
" "	1905	. . . . .	"	154	"
" "	1906	. . . . .	"	158	"
" "	1907	. . . . .	"	127	"
" "	1908	. . . . .	"	212	"
" "	1909	. . . . .	"	39	"

Die 39 Inspektionen des Berichtsjahres verteilen sich auf:  
 37 Hochspannungsanlagen und elektrische Bahnen, welche von der Obertelegraphendirektion inspiziert wurden, und auf  
 2 Kontroll-Inspektionen der Kreisdirektionen, betreffend Niederspannungsanlagen.

In diesen Zahlen sind diejenigen Inspektionen nicht inbegriffen, welche durch die Behandlung der eingereichten allgemeinen Vorlagen (Ziffer 1 hiervor) bedingt waren.

Der bedeutende Rückgang in der Anzahl der Kontroll-Inspektionen ist eine Folge der vermehrten Inanspruchnahme des Personals durch die Behandlung der ausserordentlich grossen Zahl der allgemeinen Vorlagen (vide Ziffer 1 hiervor).

#### f. Bahndienstliche Leitungen.

Die an den Linien der Telegraphen- und Telephonverwaltung geführten Schwachstromleitungen der Eisenbahnverwaltungen (Telegraphen-, Telephon- und Signalleitungen) haben den folgenden Bestand:

	Drahtlänge in km
Ende 1909 . . . . .	12,888,8
„ 1908 . . . . .	12,620,6
	<hr/>
Vermehrung . . . . .	268,2
	<hr/>

#### g. Konzedierte Privatleitungen.

Die nachstehenden Zahlen zeigen den Bestand der konzedierten Privatleitungen (für den Betrieb von Telegraphen- und Telephonapparaten, Läuteeinrichtungen, elektrischen Uhren, Wasserstandsanzeigern etc.).

	Drahtlänge in km
Privatleitungen an selbständigen Linien . . . . .	3647,9
Privatleitungen an Staatslinien . . . . .	404,4
	<hr/>
Bestand Ende 1909 . . . . .	4052,3
„ „ 1908 . . . . .	3756,2
	<hr/>
Vermehrung . . . . .	296,1

Tabelle I.

## Übersicht der Telephoneinrichtungen nach Kantonen.

Kantone.	Ortschaften mit Telephon.	Zentralstationen.	Umschaltstationen.	Gemeindestationen. <sup>1)</sup>	Abonnenten.	Ein Abonnent auf Einwohner. <sup>2)</sup>
Zürich . . . . .	510	39	29	83	12,106	36
Bern . . . . .	904	61	96	133	9,170	64
Luzern . . . . .	167	23	13	10	2,467	59
Uri . . . . .	25	7	2	—	193	102
Schwyz . . . . .	73	12	2	4	528	105
Obwalden . . . . .	21	3	3	—	149	102
Nidwalden . . . . .	19	4	1	3	120	109
Glarus . . . . .	34	7	3	7	485	67
Zug . . . . .	41	3	3	3	375	67
Freiburg . . . . .	294	9	24	112	1,124	114
Solothurn . . . . .	148	8	11	63	1,163	87
Baselstadt . . . . .	6	1	1	2	4,704	24
Baselland . . . . .	81	7	6	40	654	105
Schaffhausen . . . . .	39	4	6	25	851	49
Appenzell A.-Rh. . . . .	42	6	6	1	769	72
Appenzell I.-Rh. . . . .	15	1	2	—	104	130
St. Gallen . . . . .	328	39	21	41	4,814	52
Graubünden . . . . .	189	33	9	13	1,824	57
Aargau . . . . .	246	24	18	75	2,286	90
Thurgau . . . . .	315	17	20	45	1,786	63
Tessin . . . . .	205	28	1	18	1,493	93
Waadt . . . . .	467	38	37	213	6,471	43
Wallis . . . . .	152	24	14	10	760	151
Neuenburg . . . . .	114	15	10	10	3,277	39
Genf . . . . .	109	1	12	16	6,309	21
Total	4544	414	350	927 <sup>1)</sup>	63,982	51, <sup>8</sup>

<sup>1)</sup> Nicht inbegriffen die mit Telegraphenbureaux verbundenen Gemeindestationen (16), welche ausschliesslich den Telegrammvermittlungsdienst besorgen.

<sup>2)</sup> Auf Grundlage der Volkszählung vom Jahr 1900.

### 3. Apparate.

An Neuerungen im Telephonbetrieb, die während des Berichtsjahres eingeführt wurden, sind zu erwähnen:

Einführung des Zentral-Batterie-Systems im Telephonnetz Genf.

Einführung von halbautomatischen Gesprächszählern in den Zentralen Genf und Bern.

Wir verweisen auf die bezüglichen Ausführungen unter 1. „Allgemeine Bemerkungen“.

### 4. Bureaux.

Im Jahr 1909 wurden neu eröffnet:

- |  |                       |
|--|-----------------------|
| 4 Staats-  | } Telegraphenbureaux, |
| 2 Filial-  |                       |
| 1 Privat-  |                       |
| 5 Eisenbahn-                                       |                       |
| 7 Aufgabe-   |                       |
| 9 Gemeindetelephonstationen mit Telegraphendienst, |                       |
| 9 Telephonzentralstationen III. Klasse,            |                       |
| 7 Telephonumschaltstationen.                       |                       |

Aufgehoben wurden:

- 2 Privattelegraphenbureaux,
- 2 Gemeindetelephonstationen mit Telegraphendienst,
- 1 Telephonumschaltstation.

Umgewandelt wurden:

- 2 Aufgabe- in Eisenbahntelegraphenbureaux,
- 4 Telephonumschaltstationen in Telephonzentralstationen III. Klasse.

Im Vergleich zum Vorjahre ergeben sich folgende Zahlen

Telegraph	Bestand Ende 1908	Ver- mehrung	Ver- minderung	Bestand Ende 1909
Bureaux I. Klasse . . .	18	10	—	28
„ II. „ . . .	47	—	—	47
„ III. „ . . .	1195	7	12	1190
Eisenbahnbureaux . . .	59	7	—	66
Gemeindetelephon- stationen mit Tele- graphendienst . . .	936	9	2	943
	<hr/> 2255	<hr/> 33	<hr/> 14	<hr/> 2274
Aufgabebureaux . . .	71	7	2	76
	<hr/> 2326	<hr/> 40	<hr/> 16	<hr/> 2350

Die Vermehrung der Bureaux I. Klasse um 10 betrifft Filialbureaux, die gemäss Art. 7 der Vollziehungsverordnung über die Einteilung der Telegraphen- und Telephonkreise, vom 26. Mai 1908, in die I. Klasse versetzt worden sind.

Telephon	Bestand Ende 1908	Ver- mehrung	Ver- minderung	Bestand Ende 1909
Telephonbureaux I. Klasse .	17	—	9	8
"    II.    "    .	46	9	—	55
"    III.    "    .	338	13	—	351
Umschaltstationen . . .	348	7	5	350
	<u>749</u>	<u>29</u>	<u>14</u>	<u>764</u>

Die Verminderung der Telephonbureaux I. Klasse beziehungsweise die Vermehrung der Telephonbureaux II. Klasse um je 9 erklärt sich durch die Bestimmungen von Art. 15 des Bundesgesetzes über die Organisation der Telegraphen- und Telephonverwaltung, vom 16. Dezember 1907, wonach selbständige Telephonbureaux, welche nicht mehr als 4 Beamte zählen (Bureauvorstand inbegriffen) zu den Bureaux II. Klasse gehören.

Nach ihrer Dienstdauer verteilen sich die Telegraphenbureaux, Telephoncentralstationen und Umschaltstationen, wie folgt:

	Telegraph	Telephon
Mit ununterbrochenem Dienst . . . . .	6	26
Mit verlängertem Dienst . . . . .	14	—
Mit vollem Tagdienst . . . . .	276	304
Mit beschränktem Tagdienst . . . . .	2054	434
	<u>2350</u>	<u>764</u>

## 5. Personal.

Im Laufe des Berichtsjahres sind im Personalbestand der Telegraphen- und Telephonverwaltung folgende Änderungen eingetreten:

	Freiwillige Rücktritte	Ab- berufungen	Todes- fälle
Zentralverwaltung . . . . .	—	—	2
Telegraphenbureaux I. und II. Klasse . . . . .	4	4	6
Telegraphenbureaux III. Kl. Gemeindetelephonstationen . . . . .	23	—	10
Telephonnetze I. u. II. Klasse Bedienstete . . . . .	51	—	7
Arbeiter . . . . .	58	1	5
	3	—	2
	3	4	1
	<hr/> 142	9	33

Auf 31. Dezember 1909 standen im Dienst der Verwaltung:

an definitivem Personal . . . . .	4460
an provisorischem Personal . . . . .	1110
Total	<u>5570</u> Personen.

Dieses Personal setzt sich folgendermassen zusammen:

### Obertelegraphendirektion.

Beamte . . . . .	94
Abwart und Bureaudiener . . . . .	4
Magaziner und Arbeiter . . . . .	19
Total	<u>117</u>

### Kreisverwaltungen.

#### a. Kreistelegraphendirektionen.

Beamte . . . . .	<u>43</u>
------------------	-----------

#### b. Telegraphenbureaux I. und II. Klasse.

Bureauchefs . . . . .	63
Dienstchefs . . . . .	34
Telegraphisten { männlich . . . . .	352
{ weiblich . . . . .	38
Depeschenträger . . . . .	200
Total	<u>687</u>

*c. Telegraphenbureaux III. Klasse.*

Bedient durch :			
Telegraphisten mit Postdienst	{	männlich . . . . .	599
		weiblich . . . . .	264
"    ohne    "	{	männlich . . . . .	111
		weiblich . . . . .	215
Eisenbahnbeamte . . . . .			66
Total			<u>1255</u>

Von den Inhabern der Bureaux III. Klasse amtierten 327 Telegraphisten mit Postdienst und 207 Telegraphisten ohne Postdienst gleichzeitig als Telephonisten von Zentralstationen III. Klasse und Umschaltstationen.

*d. Gemeindetelephonstationen.*

(Mit Telegraphendienst.)

Bedient durch :			
Telephonisten mit Postdienst	{	männlich . . . . .	165
		weiblich . . . . .	66
"    ohne    "	{	männlich . . . . .	561
		weiblich . . . . .	151
Total			<u>943</u>

*e. Aufgabebureaux.*

Bedient durch :	
Postbeamte . . . . .	8
Eisenbahnbeamte . . . . .	68
Total	
<u>76</u>	

*f. Telephonbureaux I. und II. Klasse.*

Telephonchefs . . . . .	16
Chefstellvertreter . . . . .	7
Elektrotechniker und Gehülfen . . . . .	86
Aufseherinnen . . . . .	51
Telephonistinnen . . . . .	659
Bureaudiener . . . . .	5
Monteure und Arbeiter . . . . .	349
Total	
<u>1173</u>	

Die Zahl der Telegraphenbeamten, welche gleichzeitig Telephonnetze II. Klasse überwachen, beläuft sich auf 48; dieselben sind in ihrer Eigenschaft als Telegraphenbureauchefs oder Sektionschefs aufgeführt und erscheinen somit nicht unter dem Telephonpersonal.

*g. Zentralstationen III. Klasse.*

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Postbeamte . . . . .	9
Übrige Beamte . . . . .	2
	<u>Total 11</u>

*h. Umschaltstationen.*

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Postbeamte . . . . .	71
Übrige Beamte . . . . .	84
	<u>Total 155</u>

**Provisorisches Personal.**

Die Verwaltung verfügte über folgendes provisorische Personal:

5 technische Gehülfen,	
3 patentierte männliche Gehülfen,	
4       " weibliche       "	
4 unpatentierte männliche       "	
144       " weibliche       "	
77 Telegraphenlehrlinge,	
87 Hilfs-Depeschenträger,	
250 Reservetelephonistinnen,	
17 Telephonlehrtöchter,	
519 Tagelohnarbeiter.	
<u>1110</u>	

Im Berichtsjahre wurden 41 neue Lehrlinge aufgenommen, und von den 43 Teilnehmern am Telegraphistenkurs 1909 wurden, nach bestandener Schlussprüfung vom 26. bis 28. April, 36 patentierte.

## 6. Kontroll-Bestand der Hilfsdienste auf 1. Januar 1910.

Territorial- kreis	Kantone	Pioniere	Rad- fahrer	Automobi- listen	Führer und Träger	Elektriker	Signalisten	Werkstätte	Sanität	Bäcker	Metzger	Koch- mannschaft	Magazine	Train	Platzdienst	Total	Total pro Territorial- kreis
1	Waadt . . . . .	4,478	76	2	230	56	72	1,063	232	216	133	152	416	814	1,447	9,387	18,734
	Wallis . . . . .	3,825	11	—	431	5	88	306	173	77	35	9	116	231	822	6,129	
	Genf . . . . .	528	117	32	39	53	19	489	141	47	57	16	145	91	1,444	3,218	
2	Freiburg . . . . .	3,380	84	2	396	53	99	518	92	117	113	53	179	681	962	6,729	13,612
	Neuenburg . . . . .	1,722	99	13	147	51	79	619	288	141	90	76	184	452	2,922	6,883	
3	Bern . . . . .	18,270	505	11	1132	232	207	4,131	721	659	551	340	837	2748	6,135	36,479	36,479
4	Luzern . . . . .	6,588	149	9	332	43	128	1,252	244	195	139	153	341	642	1,250	11,465	14,774
	Nidwalden . . . . .	331	6	—	41	8	7	72	10	10	10	5	26	25	31	582	
	Obwalden . . . . .	461	2	—	36	1	13	67	11	7	1	1	11	23	35	669	
	Zug . . . . .	935	33	—	30	18	20	169	22	35	60	—	122	248	366	2,058	
5	Solothurn . . . . .	2,296	118	5	91	36	70	1,449	102	101	93	91	202	504	2,437	7,595	31,285
	Basel-Stadt . . . . .	716	215	11	12	44	14	530	166	65	54	56	246	236	3,379	5,744	
	Basel-Land . . . . .	1,924	21	—	1	24	—	637	63	50	50	29	107	117	1,220	4,243	
6	Aargau . . . . .	6,382	208	10	174	97	134	1,902	293	268	219	141	495	782	2,598	13,703	23,957
	Zürich . . . . .	6,654	366	27	134	195	250	3,517	591	488	313	38	705	1007	7,273	21,558	
	Schaffhausen . . . . .	1,026	4	—	21	14	15	477	54	70	64	12	51	95	496	2,399	
7	Appenzell A.-Rh. . . . .	1,218	46	3	199	16	136	344	210	206	126	6	525	240	938	4,213	35,990
	Appenzell I.-Rh. . . . .	569	8	—	132	5	—	50	16	33	14	16	29	53	177	1,102	
	St. Gallen . . . . .	9,301	96	5	487	14	103	1,466	550	573	322	16	673	662	7,974	22,242	
8	Thurgau . . . . .	3,928	82	11	38	27	16	1,061	192	255	175	14	335	506	1,793	8,433	6,610
	Glarus . . . . .	683	6	—	17	3	62	276	62	46	25	15	44	53	515	1,807	
	Graubünden . . . . .	2,956	31	—	125	33	25	549	47	89	51	60	65	214	558	4,803	
9	Uri . . . . .	514	9	—	202	12	1	124	15	24	25	2	44	44	105	1,121	9,745
	Schwyz . . . . .	1,614	11	—	303	—	54	332	63	59	31	—	123	168	1,095	3,853	
	Tessin . . . . .	2,600	20	1	233	16	77	248	109	80	38	75	46	103	1,125	4,771	
		82,899	2323	142	4983	1056	1689	21,648	4467	3911	2789	1376	6067	10,739	47,097	191,186	191,186

## Bussen und Beschwerden.

Die den Beamten und Angestellten im Laufe des Berichtsjahres erteilten Ordnungsbussen haben die Zahl von 606 erreicht, somit gegenüber dem Vorjahre um 62 Fälle abgenommen. Der daherige Gesamtbetrag von Fr. 1019. 70, gegenüber Fr. 1305 pro 1908, wurde vorschriftsgemäss dem Zentralkomitee des schweizerischen Lebensversicherungsvereins zugestellt.

## 6. Beziehungen zum Ausland und internationales Bureau der Telegraphenunion.

Als Neuerungen und Änderungen im internationalen Telegraphenbetrieb sind zu erwähnen:

1. Die Eröffnung einer direkten Verbindung zwischen Zürich und Genua, unter vorläufiger provisorischer Verwendung einer Cailhoschaltung in Lugano und Chiasso. Die definitive Leitungsstrecke Lugano-Chiasso wird im Jahre 1910 gebaut werden.

2. Die Einführung des regulären Hughesduplexbetriebes auf der Leitung Basel-Berlin. Die frühere 5 mm Eisenleitung wurde zu dem Ende durch eine Bronzeleitung von 3 mm Durchmesser ersetzt und der auf diese Weise frei gewordene Eisendraht 5 mm zwischen Basel und Karlsruhe als direkte Leitung benutzt. Mit Rücksicht auf diesen direkten Anschluss konnte Karlsruhe als Zwischenstation der frühern Leitung Basel-Karlsruhe-Mannheim ausgeschaltet werden, so dass nun Basel auch mit Mannheim eine direkte Verbindung besitzt.

3. Die Einführung des Baudotduplexbetriebes auf der Leitung Genf-Paris Hauptbureau.

Neue internationale Telephonleitungen wurden im Berichtsjahr drei eröffnet:

Basel-Frankfurt a. M.  
St. Gallen-Feldkirch.  
Au (Rheintal)-Höchst.

Dem Berichte des internationalen Bureaus der Telegraphenunion über seine Geschäftsführung im Jahre 1909, welcher zur Verfügung der Bundesversammlung steht, entnehmen wir folgende Angaben:

Die Ausgaben des Bureaus beliefen sich auf Fr. 461,812. 10; die Einnahmen auf Fr. 316,282. 10, so dass den Verwaltungen ein Ausfall von Fr. 145,530 zu decken blieb, woran die Schweiz Fr. 2310 beizutragen hatte.

Die Zahl der Vertragsstaaten beträgt 50, wie im Vorjahre. Die Gesamtheit aller Staaten umfasst einen Flächenraum von 67,463,493 Quadratkilometern mit einer Bevölkerung von 959,501,672 Einwohnern.

Von den Privattelegraphengesellschaften sind 20 dem Verträge beigetreten, 15 andere halten sich, ohne den Beitritt erklärt zu haben, im allgemeinen an die Bestimmungen des Dienstreglementes und stehen mit dem internationalen Bureau in regelmässigem Geschäftsverkehr. Eine weitere Gruppe von 5 Gesellschaften verkehrt mit dem internationalen Bureau nur durch Vermittlung einer der genannten Gesellschaften.

Bezüglich der Vorarbeiten betreffend die Errichtung eines Denkmals in Bern zur Erinnerung an die Gründung der Welttelegraphenunion mag erwähnt werden, dass wir ein internationales Preisgericht ernannt haben, welches in seinen Sitzungen vom 7. und 8. Oktober 1909 über die Platzfrage entschieden hat. Das Denkmal soll auf den Helvetiaplatz zu stehen kommen. Gleichzeitig wurde auch das Wettbewerbsprogramm festgestellt.

## **7. Telegraphischer und telephonischer Verkehr.**

Wie in frühern Jahren folgen hiernach:

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

Tabelle II.

## Vergleichende Übersicht der Telegrammzahlen pro 1908 und 1909.

Monat.	Beförderte interne Telegramme.		Beförderte und empfangene internationale Telegramme.		Transittelegramme.		Total.	
	1908.	1909.	1908.	1909.	1908.	1909.	1908.	1909.
Januar . . .	94,906	95,022	162,420	173,848	79,448	72,827	336,774	341,697
Februar . . .	93,942	91,251	151,019	160,165	83,567	83,301	328,528	334,717
März . . .	103,547	103,913	161,216	176,396	93,759	111,542	358,522	391,851
April . . .	118,418	120,396	172,014	190,727	92,187	93,893	382,619	405,016
Mai . . .	136,236	130,006	184,639	200,255	84,106	85,138	404,981	415,399
Juni . . .	141,581	135,192	190,299	208,902	79,553	87,080	411,433	431,174
Juli . . .	175,238	168,154	245,165	259,164	80,902	85,591	501,305	512,909
August . . .	194,697	196,237	288,347	314,108	83,031	90,151	566,075	600,496
September . .	160,451	162,000	236,618	259,414	89,201	97,213	486,270	518,627
Oktober . . .	146,121	144,094	205,631	219,382	98,791	104,709	450,543	468,185
November . . .	104,343	106,548	168,443	186,843	89,070	99,068	361,856	392,459
Dezember . . .	102,441	104,637	166,542	192,250	84,519	93,552	353,502	390,439
Total	1,571,921	1,557,450	2,332,353	2,541,454	1,038,134	1,104,065	4,942,408	5,202,969
Vermehrung .	—	—	—	209,101	—	65,931	—	260,561
Verminderung	—	14,471	—	8,9652 %	—	6,8609 %	—	5,2719 %
		0,9206 %						

## Telegramm-Verkehr mit dem Auslande in den Jahren 1908 und 1909.

Länder.	Ausgang.		Eingang.		Total der Telegramme.	
	1908.	1909.	1908.	1909.	1908.	1909.
<b>Europa.</b>						
Deutschland . . . . .	390,973	413,472	394,182	423,649	785,155	837,121
Frankreich . . . . .	297,422	330,649	312,360	351,394	609,782	682,043
Italien . . . . .	130,738	138,562	128,214	134,992	258,952	273,554
Österreich-Ungarn . . . . .	88,179	95,645	92,622	99,327	180,801	194,972
Grossbritannien . . . . .	74,620	86,572	91,177	105,418	165,797	191,990
Russland . . . . .	36,883	40,490	42,115	46,125	78,998	86,615
Belgien . . . . .	27,808	30,239	28,651	32,789	56,459	63,028
Niederlande . . . . .	16,065	18,006	16,435	17,078	32,500	35,084
Spanien . . . . .	10,952	11,269	9,721	10,423	20,673	21,692
Rumänien, Bosnien, Serbien, Herzego- wina, Montenegro . . . . .	6,874	6,882	7,107	7,484	13,981	14,366
Schweden . . . . .	3,078	3,149	3,309	3,004	6,387	6,153
Dänemark . . . . .	2,461	2,911	2,501	2,409	4,962	5,320
Europäische Türkei . . . . .	1,928	2,527	2,027	2,784	3,955	5,311
Portugal . . . . .	2,258	2,374	2,256	2,220	4,514	4,594
Griechenland . . . . .	1,428	1,595	1,655	1,820	3,083	3,415
Bulgarien . . . . .	1,879	1,840	1,941	1,475	3,820	3,315
Norwegen . . . . .	1,175	1,310	1,299	1,524	2,474	2,834
Luxemburg . . . . .	887	827	756	818	1,643	1,645
Gibraltar und Malta . . . . .	304	296	467	359	771	655
<b>Amerika.</b>						
Nordamerika . . . . .	24,050	27,228	27,472	31,229	51,522	58,457
Südamerika . . . . .	1,780	2,102	2,141	2,336	3,921	4,438
Zentralamerika . . . . .	259	284	210	393	469	677
<b>Asien.</b>						
Britisch Indien . . . . .	3,719	4,215	4,706	5,353	8,425	9,568
Japan . . . . .	1,604	1,687	2,058	2,163	3,662	3,850
Asiatische Türkei . . . . .	1,473	1,761	1,662	1,925	3,135	3,686
China . . . . .	1,411	1,264	2,028	1,739	3,439	3,003
Philippinen . . . . .	191	247	254	288	445	535
Niederl. Indien . . . . .	145	190	171	164	316	354
Übrige Länder . . . . .	1,036	1,338	1,319	1,238	2,355	2,576
<b>Afrika.</b>						
Ägypten . . . . .	4,639	4,667	6,990	7,288	11,629	11,955
Algier und Tunis . . . . .	2,900	2,996	3,537	3,495	6,437	6,491
Übrige Länder . . . . .	575	676	649	658	1,224	1,334
<b>Australien.</b>						
Australien, Neu-Cale- donien, Neuseeland und Tasmanien . . . . .	340	397	327	426	667	823
Total	1,140,034	1,237,667	1,192,319	1,303,787	2,332,353	2,541,454

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

	Total der Telegramme im Jahre 1909.	Durch- schnitt per Tag.
Zürich . . . . .	893,542	2448
Basel . . . . .	498,025	1364
Genf . . . . .	418,408	1146
Bern . . . . .	249,542	684
Lausanne . . . . .	195,655	536
Luzern . . . . .	173,730	476
St. Gallen . . . . .	156,087	428
Winterthur . . . . .	121,543	333
St. Moritz, Graubünden . . . . .	80,763	221
Lugano . . . . .	77,834	213
Montreux . . . . .	75,931	208
Davos . . . . .	66,947	183
Neuenburg . . . . .	51,858	142
Interlaken . . . . .	51,041	140
Chur . . . . .	48,009	132
La Chaux-de-Fonds . . . . .	46,699	128
Vevey . . . . .	45,166	124
Biel . . . . .	39,407	108
Schaffhausen . . . . .	36,887	101
Freiburg . . . . .	36,128	99
Baden . . . . .	33,888	93
Locarno . . . . .	27,783	76
Bellenz . . . . .	27,709	76
Rorschach . . . . .	26,113	72
Chiasso . . . . .	25,075	69
Thun . . . . .	23,634	65
Aarau . . . . .	23,488	64
Territet . . . . .	22,251	61
Solothurn . . . . .	21,449	59
Oltén . . . . .	20,183	55

Überdies finden sich:

5 Ortschaften mit		41—50 Telegrammen per Tag.	
17	„	31—40	„
31	„	21—30	„
65	„	11—20	„
841	„	1—10	„
1165	„	weniger als 1 Telegramm	„

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

	Interne.		Internationale.	
	1908.	1909.	1908.	1909.
Staatstelegramme . . .	1,96	1,67	0,27	0,23
Börsennachrichten . . .	2,81	2,82	8,66	9,40
Handelstelegramme . . .	36,05	35,86	50,64	49,89
Privatangelegenheiten . . .	58,18	58,79	39,57	39,54
Zeitungsnachrichten . . .	1,00	0,86	0,86	0,94
	100,00	100,00	100,00	100,00

Die in dieser Ausscheidung nicht inbegriffenen Diensttelegramme erreichen die Zahl von 178,542, wovon 52,89 % auf den Post- und 47,11 % auf den Telegraphendienst fallen.

Nachstehend folgt eine Zusammenstellung der verschiedenen Telegrammgattungen, wobei die internen und internationalen über-telegraphierten und die Transitelegramme doppelt berechnet sind.

Interne abgehende Telegramme . . .	1,557,450	
„ ankommende Telegramme . . .	1,540,170	
		3,097,620
Internationale abgehende Telegramme . . .	1,237,667	
„ ankommende Telegramme . . .	1,303,787	
		2,541,454
Amtliche abgehende Telegramme . . .	178,542	
„ ankommende Telegramme . . .	165,771	
		344,313
		5,983,387
Interne übertelegraphierte . . . . .		5,312,764
Internationale Transitelegramme (Auswechslungs- verkehr) . . . . .		5,966,386
Total der Telegramme		17,262,537

Die der Verwaltung wegen Verlust, Verspätung oder Verstümmelung von Telegrammen zugegangenen **Reklamationen** erreichen die Zahl von 4087, wovon 971 durch die Zentralverwaltung und 3116 durch die Kreisdirektionen erledigt wurden.

Davon fallen auf den internen Verkehr 435, von denen 315 zu Taxrückerstattungen und Disziplinarverfügungen Anlass

gaben, während 119 als unbegründet abgelehnt wurden. 1 Fall blieb auf Jahresende noch unerledigt. Die Summe der Rückerstattungen im internen Verkehr beläuft sich in 218 Fällen zusammen auf Fr. 174. 95.

Auf den internationalen Verkehr fallen 3447 Reklamationen, wovon sich 3097 als begründet erwiesen, während 272 abgelehnt wurden. 78 Fälle blieben auf Ende des Jahres unerledigt.

Im Transitverkehr betrug die Zahl der Reklamationen 205, wovon 167 anerkannt und 11 abgelehnt wurden, während 27 auf Jahresende unerledigt blieben.

Dabei ist jedoch zu bemerken, dass nur ein kleiner Teil der als begründet anerkannten Reklamationen im internationalen und Transitverkehr auf Unregelmässigkeiten im schweizerischen Betriebe zurückzuführen ist.

In 3161 den internationalen und den Transitverkehr betreffenden Fällen fanden Taxrückerstattungen im Betrage von Fr. 44,376. 95 statt, an welchen sich die Schweiz mit Fr. 42,526. 95 zu beteiligen hatte. In dieser Summe sind Fr. 41,822. 25 für 2572 Berichtigungstelegramme (ST) inbegriffen, so dass das Total der auf die Schweiz entfallenden andern Taxrückerstattungen nur Fr. 704. 70 beträgt. Der Minderbetrag von Fr. 13,343. 20 der in der Schweiz für taxierte Diensttelegramme zurückerstatteten Taxen erklärt sich daraus, dass ab 1. Juli 1909, gemäss den Bestimmungen des neuen internationalen Dienstreglements, eine andere Taxationsmethode für die ST zur Anwendung gelangte. Im übrigen wird auf die diesbezüglichen nähern Ausführungen im Bericht pro 1907 verwiesen.

Die Vermehrung pro 1909 von 664 Reklamationen betreffend Telegramme entfällt hauptsächlich (586) auf internationale Berichtigungsdepeschen (ST).

Bei 1007 erledigten und als begründet befundenen Reklamationen (nicht inbegriffen die 2572 Taxerstattungsbegehren für Berichtigungstelegramme) und einer Gesamttelegrammzahl von 5,202,969 entfällt somit eine begründete Reklamation auf durchschnittlich 5167 Telegramme, gegenüber 4860 im Vorjahre.

Reklamationen betreffend den internationalen Telephonverkehr sind im Berichtsjahre 21 eingelaufen, wovon 8 anerkannt und 13 als unbegründet abgelehnt wurden. Daherige Taxerstattungen fanden statt im Betrage von Fr. 28, woran die Schweiz mit Fr. 9 beteiligt ist.

Der telephonische Verkehr erzielt im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

	1908	1909	Ver- mehrung	Ver- minderung	
Taxierte Lokalgespräche	36,380,332	40,867,559	4,487,227	—	
Taxfreie „	435,996	549,817	113,821	—	
	<u>36,816,328</u>	<u>41,417,376</u>	<u>4,601,048</u>	<u>—</u>	
Interurbane Gespräche:					
taxierte interne	I. 1—50 km. . . . .	6,221,377	6,784,393	563,016	—
	II. über 50—100 km. . . . .	1,398,499	1,586,072	187,573	—
	III. über 100 km. . . . .	425,977	509,072	83,095	—
	<u>8,045,853</u>	<u>8,879,537</u>	<u>833,684</u>	<u>—</u>	
taxierte internationale	Ausgang	205,730	253,354	47,624	—
	Eingang	211,529	259,095	47,566	—
	<u>417,259</u>	<u>512,449</u>	<u>95,190</u>	<u>—</u>	
taxfreie . . . . .	115,886	140,600	24,714	—	
Total der interurbanen Gespräche . . . . .	<u>8,578,998</u>	<u>9,532,586</u>	<u>953,588</u>	<u>—</u>	
Total aller Gespräche . . . . .	45,395,326	50,949,962	5,554,636	—	
Phonogramme . . . . .	21,838	25,449	3,611	—	
Telephonisch vermittelte Telegramme . . . . .	346,924	365,270	18,346	—	
Total aller Vermittlungen . . . . .	<u>45,764,088</u>	<u>51,340,681</u>	<u>5,576,593</u>	<u>—</u>	

Die Vermehrung beträgt bei den taxierten Lokalgesprächen 12,33 %/o, bei den taxierten interurbanen internen Gesprächen 10,36 %/o und bei den taxierten internationalen Gesprächen 22,81 %/o.

Bei den Phonogrammen zeigt sich eine Vermehrung von 16,53 %/o und bei den telephonischen Telegrammvermittlungen eine Vermehrung von 5,23 %/o.

Von den taxierten interurbanen internen Gesprächen fallen 76,41 %/o in die erste, 17,86 %/o in die zweite und 5,73 %/o in die dritte Zone. Gegenüber dem Vorjahre haben die Gespräche in der ersten Zone um 9,04 %/o, in der zweiten um 11,34 %/o und in der dritten um 19,50 %/o zugenommen.

Der in obigen Zahlen inbegriffene Gesprächsverkehr der ausschliesslich für den öffentlichen Dienst errichteten 316 Sprechstationen betrug im Jahre 1909:

Lokalgespräche . . . . .	793,486
Interurbane Gespräche . . . . .	415,768
(interne und internationale)	
Total	<u>1,209,254</u>

Der Verkehr zur Nachtzeit, welcher ebenfalls in vorstehenden Zahlen inbegriffen ist, weist auf:

	1908	1909	Ver- mehrung	Ver- minderung
Taxierte Lokalgespräche	503,866	584,419	80,553	—
Interurbane Gespräche:				
taxierte } I. 1—50 km . . . . .	36,694	44,704	8,010	—
interne } II. über 50—100 km . . . . .	26,528	33,370	6,842	—
interne } III. über 100 km . . . . .	12,810	17,591	4,781	—
	76,032	95,665	19,633	—
taxierte } Ausgang	4,450	4,944	494	—
internationale } Eingang	4,047	4,291	244	—
	8,497	9,235	738	—
Total der interurbanen Gespräche . . . . .	84,529	104,900	20,371	—
Total aller Gespräche	588,395	689,319	100,924	—

Von den internationalen Nachtgesprächen fallen auf den Verkehr:

a. mit Deutschland 1800 ausgehende Abonnementsgespräche (je 1 Abonnement auf die Verbindung Basel-Berlin [720 Gespräche] und Zürich-Mülhausen [1080 Gespräche]). Die Einzel-Nachtgespräche mit Deutschland sind nicht berücksichtigt, weil keine Taxreduktion auf denselben eintritt.

b. mit Frankreich 1339 ausgehende und 2987 eingehende Einzelgespräche, sowie 720 ausgehende und 720 eingehende Abonnementsgespräche (je 1 Abonnement auf die Verbindung Genf-Lyon [720 Gespräche] und Paris-Genf [720 Gespräche]).

c. mit Italien 1085 ausgehende und 584 eingehende Einzelgespräche.

Die durchschnittliche Zahl der Lokalgespräche, nach der Gesamtzahl der mit einer Zentral- oder Umschaltestation verbundenen 63,852 Abonnenten berechnet (die 130 unabhängigen fallen nicht in Betracht), beträgt 648,<sup>65</sup> gegenüber 609,<sup>99</sup> im Vorjahre, diejenige der interurbanen abgehenden Gespräche (inklusive die internationalen) 145,<sup>23</sup> gegenüber 138,<sup>64</sup> im Jahre 1908. Die durchschnittliche Gesprächszahl überhaupt (lokale, interurbane interne und internationale) stellt sich per Abonnent auf 793,<sup>88</sup> (1908: 748,<sup>62</sup>).

Im Verkehr mit dem Auslande ergaben sich in den Jahren 1908 und 1909 folgende Gesprächszahlen:

Nach und von	Ausgang		Eingang		Total Ausgang und Eingang	
	1908	1909	1908	1909	1908	1909
Deutschland . .	124,780	156,660	119,922	150,964	244,702	307,624
Frankreich . . .	45,138	52,494	62,380	71,622	107,518	124,116
Italien . . . .	30,784	37,634	23,900	28,880	54,684	66,514
Österreich . . .	5,022	6,979	5,325	7,619	10,347	14,598
Luxemburg . . .	6	20	2	10	8	30
Total	205,730	253,737	211,529	259,095	417,259	512,882

Die nachfolgende Zusammenstellung (*Tabelle IV*) zeigt für die wichtigeren Netze die höchste, niedrigste und die durchschnittliche Zahl der von einzelnen Abonnenten während des ganzen Jahres geführten lokalen und interurbanen Gespräche (inklusive die internationalen), sowie den Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche:

Tabelle IV.

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten			Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl	
Basel . . . . . 54,103	Burgdorf . . . . . 0	Zürich . . . . . 1126	Zürich . . . . . 26,750
Zürich . . . . . 38,440	Locle, Le . . . . . 0	St. Gallen . . . . . 1017	Genf . . . . . 16,226
Winterthur . . . . . 37,168	Luzern . . . . . 0	Basel . . . . . 1009	Basel . . . . . 13,834
Montreux . . . . . 26,902	Montreux . . . . . 0	Lausanne . . . . . 966	Bern . . . . . 9,517
Lausanne . . . . . 24,979	Neuenburg . . . . . 0	Davos-Platz . . . . . 958	Lausanne . . . . . 7,350
St. Gallen . . . . . 23,597	Schaffhausen . . . . . 0	Montreux . . . . . 951	St. Gallen . . . . . 7,167
Baden . . . . . 20,896	Olten . . . . . 1	Genf . . . . . 950	Luzern . . . . . 4,188
Genf . . . . . 19,306	Thun . . . . . 1	Bern . . . . . 940	Chaux-de-Fonds, La . . . . . 3,031
Bern . . . . . 18,562	Romanshorn . . . . . 2	Luzern . . . . . 916	Winterthur . . . . . 2,084
Luzern . . . . . 18,387	Rorschach . . . . . 3	St. Moritz (Graub.) . . . . . 884	Montreux . . . . . 2,067
St. Moritz (Graub.) . . . . . 17,855	Solothurn . . . . . 3	Chaux-de-Fonds, La . . . . . 846	Neuenburg . . . . . 2,063
Schaffhausen . . . . . 13,217	Genf . . . . . 5	Schaffhausen . . . . . 830	Schaffhausen . . . . . 1,741
Biel . . . . . 12,817	Chaux-de-Fonds, La . . . . . 6	Baden . . . . . 780	Biel . . . . . 1,681
Aarau . . . . . 11,935	Sitten . . . . . 6	Solothurn . . . . . 740	Vevey . . . . . 1,251
Neuenburg . . . . . 10,463	Zürich . . . . . 6	Winterthur . . . . . 740	Solothurn . . . . . 1,138
Davos-Platz . . . . . 10,109	St. Gallen . . . . . 7	Interlaken . . . . . 733	Aarau . . . . . 1,135
Thun . . . . . 9,843	Wil (St. Gallen) . . . . . 7	Zug . . . . . 732	Freiburg . . . . . 1,114
Olten . . . . . 9,482	Interlaken . . . . . 10	Olten . . . . . 718	Davos-Platz . . . . . 1,077
Solothurn . . . . . 8,902	Lausanne . . . . . 10	Thun . . . . . 708	Lugano . . . . . 1,052
Arbon . . . . . 8,749	Liestal . . . . . 11	Neuenburg . . . . . 703	Thun . . . . . 867

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten			Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche	
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl		
Chaux-de-Fonds, <sup>f</sup> La	8,442	Chiasso . . . . 12	Arbon . . . . 675	Interlaken . . . 862
Vevey . . . . .	7,948	Lugano . . . . 12	Freiburg . . . . 674	Baden . . . . . 830
Zofingen . . . .	7,897	Nyon . . . . . 13	Biel . . . . . 672	St. Moritz (Graub.) 821
Zug . . . . .	7,057	Chur . . . . . 14	Vevey . . . . . 672	Zug . . . . . 642
Wädenswil . . .	6,715	Bellinzona . . . 18	Herisau . . . . 671	Chur . . . . . 621
Interlaken . . .	6,464	Pruntrut . . . . 18	Aarau . . . . . 669	Rorschach . . . 594
Freiburg . . . .	6,454	Basel . . . . . 19	Altdorf . . . . 661	Herisau . . . . . 561
St. Immer . . . .	6,369	Brig . . . . . 20	Chur . . . . . 649	Glarus . . . . . 527
Langenthal . . .	5,837	Locarno . . . . 20	Lugano . . . . . 641	Frauenfeld . . . 526
Burgdorf . . . .	5,661	St. Moritz (Graub.) 20	Liestal . . . . . 624	Locle, Le . . . . 487
Chur . . . . .	5,338	Zofingen . . . . 20	Wädenswil . . . 623	Burgdorf . . . . 486
Chiasso . . . . .	5,159	Bulle . . . . . 23	Ragaz . . . . . 606	Wil (St. Gallen) 438
Wil (St. Gallen)	5,061	Glarus . . . . . 23	Rorschach . . . 603	Olten . . . . . 434
Herisau . . . . .	4,983	Morges . . . . . 23	Delsberg . . . . 601	Langenthal . . . 424
Glarus . . . . .	4,814	St. Immer . . . . 23	Langenthal . . . 600	Weinfelden . . . 385
Delsberg . . . .	4,727	Ragaz . . . . . 24	Kreuzlingen . . 599	Pruntrut . . . . 341
Liestal . . . . .	4,676	Herisau . . . . . 25	Zofingen . . . . 589	Yverdon . . . . . 339
Rorschach . . . .	4,514	Weinfelden . . . 25	Wil (St. Gallen) 586	Morges . . . . . 328
Lugano . . . . .	4,473	Winterthur . . . 25	St. Immer . . . . 582	Nyon . . . . . 325
Kreuzlingen . . .	4,277	Vevey . . . . . 27	Pruntrut . . . . 578	Kreuzlingen . . . 319
Frauenfeld . . .	4,199	Freiburg . . . . 29	Uster . . . . . 578	Liestal . . . . . 302

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten			Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche	
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl		
Pruntrut . . . . .	4,172	Bern . . . . . 32	Romanshorn . . . . . 573	St. Immer . . . . . 302
Martigny . . . . .	4,040	Biel . . . . . 35	Glarus . . . . . 569	Arbon . . . . . 288
Locle, Le . . . . .	3,685	Brugg . . . . . 38	Chiasso . . . . . 568	Brugg . . . . . 278
Bulle . . . . .	3,441	Kreuzlingen . . . . . 40	Burgdorf . . . . . 564	Delsberg . . . . . 252
Altdorf . . . . .	3,378	Rapperswil (St.Gall.) 41	Locle, Le . . . . . 563	Uster . . . . . 239
Yverdon . . . . .	3,310	Frauenfeld . . . . . 44	Brugg . . . . . 549	Zofingen . . . . . 237
Morges . . . . .	3,292	Wädenswil . . . . . 45	Bellinzona . . . . . 548	Romanshorn . . . . . 232
Aigle . . . . .	3,235	Martigny . . . . . 46	Rapperswil (St.Gall.) 537	Locarno . . . . . 221
Ragaz . . . . .	3,100	Payerne . . . . . 46	Morges . . . . . 533	Bulle . . . . . 218
Brugg . . . . .	3,036	Arbon . . . . . 51	Sitten . . . . . 525	Wädenswil . . . . . 214
Bellinzona . . . . .	2,958	Baden . . . . . 54	Nyon . . . . . 519	Langnau (Bern) . . . . . 212
Locarno . . . . .	2,772	Davos-Platz . . . . . 54	Frauenfeld . . . . . 515	Rapperswil (St.Gall.) 192
Sitten . . . . .	2,472	Zug . . . . . 54	Weinfelden . . . . . 511	Altdorf . . . . . 180
Romanshorn . . . . .	2,445	Aarau . . . . . 55	Yverdon . . . . . 505	Chiasso . . . . . 176
Weinfelden . . . . .	2,412	Aigle . . . . . 55	Vallorbe . . . . . 480	Sitten . . . . . 171
Vallorbe . . . . .	2,003	Delsberg . . . . . 58	Aigle . . . . . 479	Bellinzona . . . . . 164
Nyon . . . . .	1,974	Yverdon . . . . . 61	Bulle . . . . . 475	Aigle . . . . . 155
Payerne . . . . .	1,897	Langenthal . . . . . 62	Martigny . . . . . 468	Ragaz . . . . . 151
Rapperswil (St.Gall.) 1,820		Uster . . . . . 62	Langnau (Bern) 436	Martigny . . . . . 136
Langnau (Bern) 1,654		Vallorbe . . . . . 70	Payerne . . . . . 433	Payerne . . . . . 129
Uster . . . . .	1,604	Langnau (Bern) 94	Locarno . . . . . 417	Vallorbe . . . . . 93
Brig . . . . .	1,580	Altdorf . . . . . 105	Brig . . . . . 382	Brig . . . . . 65

Die Klassifikation sämtlicher Netze nach dem Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche erzeugt:

6 Netze mit über 5000 taxierten Gesprächen per Tag	
2	" " 2501—5000 " " " "
11	" " 1001—2500 " " " "
10	" " 501—1000 " " " "
16	" " 251— 500 " " " "
66	" " 101— 250 " " " "
19	" " 76— 100 " " " "
58	" " 51— 75 " " " "
83	" " 26— 50 " " " "
143	" " 1— 25 " " " "

Eine Gruppierung der Telephonabonnenten nach dem Gesprächsverkehr, wobei nur diejenigen Abonnemente berücksichtigt sind, welche das ganze Jahr hindurch bestanden haben, ergibt folgende Ziffern:

Tabelle V.

Lokalverkehr		Interurbaner Verkehr (interner)		Internationaler Verkehr	
Zahl der Gespräche per Jahr	Zahl der Abon- nenten	Zahl der Gespräche per Jahr	Zahl der Abon- nenten	Zahl der Gespräche per Jahr	Zahl der Abon- nenten
0	47	0	1,492	0	44,399
1— 100	5519	1— 50	24,721	1— 25	12,837
101— 200	8095	51— 100	10,485	26— 50	750
201— 300	7459	101— 150	6,307	51— 75	252
301— 400	6358	151— 200	4,159	76— 100	138
401— 500	5762	201— 250	2,790	101— 125	65
501— 600	4200	251— 300	1,989	126— 150	64
601— 700	3550	301— 350	1,453	151— 175	30
701— 800	2987	351— 400	917	176— 200	26
801— 900	2265	401— 450	781	201— 225	22
901—1000	1888	451— 500	598	226— 250	23
1001—1100	1582	501— 550	500	251— 275	24
1101—1200	1281	551— 600	354	276— 300	16
1201—1300	1051	601— 650	309	301— 325	9
1301—1400	817	651— 700	227	326— 350	14
1401—1500	722	701— 750	203	351— 375	11
1501—1600	583	751— 800	183	376— 400	12
1601—1700	500	801— 850	142	401— 425	2
1701—1800	450	851— 900	128	426— 450	10
1801—1900	377	901— 950	99	451— 475	11
1901—2000	312	951—1000	101	476— 500	6
2001—2500	1111	1001—1250	294	501— 625	16
2501—3000	595	1251—1500	177	626— 750	10
3001—3500	370	1501—1750	109	751— 875	5
3501—4000	227	1751—2000	53	876—1000	1
4001—5000	294	2001—2500	91	1001—1250	5
über 5000	367	über 2500	102	über 1250	11

Über den Gesprächsverkehr der einzelnen schweizerischen Telephonnetze im Berichtsjahre gibt eine Tabelle Aufschluss, welche bei der Obertelegraphendirektion zur Einsicht aufliegt. Aus derselben seien hier nur die Ergebnisse einiger der wichtigsten Netze hervorgehoben. Dabei ist zu bemerken, dass die Kategorie der interurbanen Gespräche auch die internationalen Gespräche umfasst.

Netze	Lokalgespräche	Interurbane Ge- spräche (Ausgang und Eingang)	Total sämtlicher Gespräche
Aarau . . . . .	310,193	203,057	513,250
Baden . . . . .	207,552	160,565	368,117
Basel . . . . .	4,651,119	799,183	5,450,302
Bern . . . . .	3,131,569	843,574	3,975,143
Biel . . . . .	493,187	271,641	764,828
Chaux-de-Fonds, La . . . . .	982,691	247,376	1,230,067
Chur . . . . .	165,563	135,440	301,003
Davos-Platz . . . . .	371,587	48,422	420,009
Freiburg . . . . .	338,974	151,559	490,533
Genf . . . . .	5,770,916	428,908	6,199,824
Herisau . . . . .	143,685	124,840	268,525
Interlaken . . . . .	238,888	149,458	388,346
Lausanne . . . . .	2,434,420	570,558	3,004,978
Lugano . . . . .	339,235	102,889	442,124
Luzern . . . . .	1,301,380	479,368	1,780,748
Montreux . . . . .	619,955	241,692	861,647
Neuenburg . . . . .	639,059	245,054	884,113
Rorschach . . . . .	144,043	136,058	280,101
St. Gallen . . . . .	2,260,225	638,268	2,898,493
St. Moritz (Graubünden)	256,602	99,101	355,703
Schaffhausen . . . . .	540,696	184,487	725,183
Solothurn . . . . .	328,348	174,115	502,463
Thun . . . . .	225,439	175,052	400,491
Vevey . . . . .	355,696	217,874	573,570
Winterthur . . . . .	581,146	340,963	922,109
Zug . . . . .	175,124	129,450	304,574
Zürich . . . . .	8,822,290	1,872,818	10,695,108

## Politisches Departement.

---

### I. Personelles.

Der Registrator, Herr Charles Beaujon, von Neuenburg, wurde zum Kanzleisekretär bei der Oberzolldirektion gewählt und durch Herrn Hans Gribi, von Lengnau (Bern), der bis dahin die Stelle eines Kanzlisten I. Klasse bekleidete, ersetzt. Zum Kanzlisten I. Klasse wählten wir Herrn Fritz Fischbacher, von Basel, Angestellten der Einnahmenkontrolle der schweizerischen Bundesbahnen.

### II. Organisation des politischen Departements.

Wir verweisen auf unsern Bericht vom 2. Juli 1909 (Bundesbl. 1909, IV, 289).

### III. Eidgenössische Wahlen und Abstimmungen.

Mit Bericht vom 28. September (Bundesbl. 1909, IV, 670) haben wir Ihnen ein von 142,263 gültigen Unterschriften unterstütztes Volksbegehren übermittelt, das die Einführung der Verhältniswahl für den Nationalrat verlangt.

#### IV. Internationale und interkantonale Angelegenheiten.

1. Im Laufe des Jahres haben folgende Staaten die Ratifikationsurkunden zur Genfer Übereinkunft vom 6. Juli 1906, betreffend die Verbesserung des Loses der Verwundeten und Kranken der Heere im Felde, hinterlegt: Chile (6. September), Serbien (4./17. September) und Norwegen (24./29. November).

Von den Signatarstaaten haben diese Übereinkunft noch nicht ratifiziert: Argentinien, Bulgarien, China, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Honduras, Montenegro, Peru, Persien, Portugal, Rumänien, Schweden und Uruguay.

Nachdem gegen den Beitritt der Republik Kuba zur Genfer Übereinkunft (17. März 1908) keine Regierung Einsprache erhoben hat, teilten wir am 25. Mai den Vertragsstaaten mit, dass die Beitrittserklärung Kubas, gemäss Art. 32, Absatz 3, der Übereinkunft, rechtskräftig geworden ist.

2. Wir haben den Schiedsgerichtsvertrag mit Italien vom 23. November 1904, der am 23. November 1909 ablief, und den Schiedsgerichtsvertrag mit Grossbritannien vom 16. November 1904, der am 16. November 1909 zu Ende ging, durch Austausch identischer Noten mit der italienischen und der britischen Regierung für eine weitere fünfjährige Vertragsdauer erneuert.

3. Die französische Botschaft hat uns mit Note vom 15. April den am 13. Februar erfolgten Beitritt der Vereinigten Staaten Mexikos zu der am 16. April 1856 in Paris unterzeichneten Erklärung, betreffend das Seerecht für Schiffahrt und Handel in Kriegszeiten, angezeigt.

4. Die Ratifikationsurkunden zum Schiedsgerichtsvertrag mit den Vereinigten Staaten Amerikas vom 29. Februar 1908 wurden am 23. Dezember 1908 in Washington und die Ratifikationsurkunden zum Freundschafts-, Handels- und Niederlassungsvertrag mit Kolumbien vom 14. März 1908 am 24. Juni 1909 in Paris ausgewechselt.

5. Die niederländische Gesandtschaft übermittelte uns am 8. Februar das Protokoll über die Niederlegung der Ratifikationsurkunden zu der Haager Übereinkunft vom 21. Dezember 1904, betreffend die Befreiung der Hospitalschiffe von den Hafengebühren (A. S., n. F., Bd. XXIII, S. 135). Von den Signatarstaaten hat Serbien allein das Abkommen noch nicht ratifiziert; Schweden ist ihm am 1. Januar 1908 beigetreten.

6. Zum Mitgliede des ständigen Schiedsgerichtes im Haag, an Stelle des verstorbenen Herrn Professor Dr. jur. Karl Hilty, haben wir Herrn alt Bundesrichter Dr. jur. Leo Weber, Obersten der Militärjustiz und Oberauditor, für den Rest der laufenden Amtsperiode, d. h. bis Ende Dezember 1912, gewählt.

7. Wir haben bereits berichtet, dass wir der italienischen Regierung Fr. 20,000 für die Opfer des Erdbebens in Sizilien und Kalabrien zur Verfügung gestellt hatten. Die schweizerische Gesandtschaft in Rom und unsere Konsulate in Neapel und in Palermo wurden ausserdem angewiesen, der vom schweizerischen Roten Kreuze nach Süditalien zur Hülfeleistung entsandten Abordnung mit Rat und Tat beizustehen, um ihr die Erfüllung der schwierigen Aufgabe soviel als möglich zu erleichtern.

8. Die mit der Teilung der Gemeindegüter von St. Gingolph (Wallis) und St. Gingolph (Frankreich) beauftragte internationale Kommission hat einen Vorschlag ausgearbeitet, demzufolge die Morge, welche die Staatsgrenze bildet, auch den Grundbesitz der französischen Bürger von dem der schweizerischen Bürger scheiden soll. Die französischen Bürger scheinen jedoch mit dem Vorschlage nicht einverstanden zu sein, und wir sehen uns darauf angewiesen, mit der französischen Regierung zu verhandeln, um, wenn möglich, diese langwierige Angelegenheit zu regeln.

9. Seit 1902 haben wir bei der brasilianischen Regierung wiederholt Schritte getan, um die Rückerstattung des auf Waren der Firma Braillard fils & Cie. widerrechtlich erhobenen Zolles zu erwirken, jedoch bis jetzt ohne Erfolg.

10. Es sind zwölf Gesuche um Befreiung junger Leute von der französischen Fremdenlegion eingelangt. In sechs Fällen wurde von der französischen Regierung die Entlassung gewährt.

11. Die durch die Ereignisse von Casablanca (Marokko) im Jahre 1907 geschädigten Schweizerbürger hatten der internationalen Kommission in Casablanca Schadenersatzforderungen im Gesamtbetrage von Fr. 71,966. 85 eingereicht. Diese Forderungen wurden von der Kommission nur für den Betrag von Fr. 33,886. 10 als begründet anerkannt.

12. Bei den Wirren in Barcelona (Juli 1909) wurde ein junger Schweizer, namens Alfred Wartenweiler, durch eine durch das Fenster seines Zimmers eingedrungene Kugel derart verwundet, dass ihm der rechte Arm amputiert werden musste. Da die Kugel allem Anscheine nach aus einem Mausergewehr herrührte,

so ist anzunehmen, dass sie von einem Soldaten der Regierungstruppen abgefeuert wurde. In dem Hause, wo Wartenweiler wohnte, befanden sich keine Aufständischen, und die Soldaten hatten keinen Grund, ihre Gewehre nach diesem Hause zu richten. Es liegt also eine grobe Fahrlässigkeit des Militärs vor, und Wartenweiler hat unseres Erachtens Anspruch auf eine angemessene Entschädigung. Ein dahingehendes Gesuch ist denn auch der spanischen Regierung durch unsere Vermittlung eingereicht worden. Ein anderer Schweizer, François Benjamin May, aus Bagnes (Wallis), Maristenbruder, wurde am 27. Juli von den Aufständischen auf der Strasse ergriffen und ermordet.

**13.** Kaiser Franz Josef unternahm am 31. August von Bregenz aus, wo er der Jahrhundertfeier der Erhebung Tirols und Vorarlbergs beiwohnte, eine Rundfahrt auf dem Bodensee. Bei diesem Anlass entsandten wir eine Abordnung nach Rorschach, um den Kaiser zu begrüßen. Die Zusammenkunft fand am Bord des Schiffes statt; zwischen dem Kaiser und dem Vizepräsidenten des Bundesrates, Herrn Comtesse, wurden freundschaftliche Worte ausgetauscht. Dieser Besuch des ehrwürdigen Monarchen des Nachbarreiches hat zur Förderung der zwischen der Schweiz und Österreich-Ungarn bestehenden guten Beziehungen beigetragen.

**14.** Die „Società Navigazione e ferrovie pel Lago di Lugano“ ersuchte um die Ermächtigung, zwei in London angekaufte Schiffe von London nach Genua unter Schweizerflagge fahren zu lassen.

Wir haben aus den in unserer Botschaft vom 25. November 1864 (Bundesbl. 1864, III, 127) dargelegten Gründen diese Ermächtigung verweigert. Vgl. auch Salis, Schweizerisches Bundesrecht, Bd. I, Nr. 118,

**15.** Anlässlich der Beschwerde einer Anzahl Fischer von Ermatingen wegen Beeinträchtigung des ihnen zustehenden Rechtes, im sogenannten Konstanzer Trichter zu fischen, wurde von der Thurgauer Regierung festgestellt, dass die in diesem Trichter vom Vermessungsamte Konstanz aufgestellten Pfähle genau in der Landesgrenze stehen, wie sie in der Übereinkunft zwischen der Schweiz und Baden wegen Regulierung der Grenze bei Konstanz, vom 28. April 1878, festgesetzt und in der topographischen Karte 1 : 25,000 angegeben ist.

**16.** Es wurden folgende Grenzsteine wieder hergestellt:

Nr. 66, 66<sup>bis</sup>, 66<sup>F</sup>, 66<sup>S</sup>, 66<sup>T</sup> und 66<sup>E</sup> an der schweizerisch-italienischen Grenze bei Chiasso;

Nr. 140 zwischen Dardagny (Kanton Genf) und Thoiry (Département de l'Ain);

Nr. 296, 297 und 298 zwischen Crassier (Kanton Waadt) und Vesenex-Crassy (Département de l'Ain);

Nr. 259 und 261 zwischen La Rippe (Kanton Waadt) und Vesenex-Crassy (Département de l'Ain);

Nr. 123 an der deutsch-schweizerischen Grenze bei Pfetterhausen;

Nr. 15 an der Grenze zwischen dem Kanton Baselstadt und Elsass-Lothringen;

Nr. 54 und 81 an der Grenze zwischen Baselland und Elsass-Lothringen.

17. Die Vermarkung der schweizerisch-italienischen Grenze bei Campocologno wurde ergänzt.

18. Wir haben das Protokoll vom 14./17. Mai 1909 über die von den Rheinbauleitungen vorgenommene Vermarkung der Grenze zwischen der Schweiz und Österreich-Ungarn im alten Rheinbett von Brugg bis zum Bodensee genehmigt.

## V. Vertretung der Schweiz im Auslande.

### A. Gesandtschaften.

a. Herr Dr. jur. Leo Vogel, ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister in Washington, kam im Dezember 1908 aus Gesundheitsrücksichten um seine Entlassung ein, die wir ihm auf Ende Mai unter Verdankung der geleisteten Dienste erteilten. Er wurde durch den bisherigen Minister in Tokio, Herrn Dr. jur. Paul Ritter, von Basel, ersetzt.

b. Am 26. Januar ernannten wir den bisherigen Legationsrat in Wien, Herrn Ferdinand Salis, von Chur, zum ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in Tokio.

Herr Ritter trat sein neues Amt am 11. Juni und Herr Salis am 18. Juni an.

Im Personal unserer diplomatischen Vertretungen im Auslande sind folgende Veränderungen vorgekommen:

*Paris.* Am 9. Februar wurde Herr Dr. jur. Hans von Segesser zum Gesandtschaftssekretär I. Klasse und Herr Dr. jur. Karl Hübscher, bisheriger Attaché in Rom, zum Gesandtschaftssekretär II. Klasse befördert.

*Rom.* Herr Dr. jur. Max Jaeger, von Herznach, wurde am 20. April zum Attaché ernannt, mit Dienstantritt Anfang Juni, und am 31. Dezember zum definitiven Attaché befördert.

*Wien.* Herr Heinrich Schreiber, bisher Legationsrat in Paris, wurde auf 15. Mai in gleicher Eigenschaft nach Wien versetzt. Herr Dr. jur. Ulysses Conrad, von Sils, wurde am 20. April provisorisch und am 13. Dezember definitiv zum Attaché gewählt.

*Berlin.* Herr Dr. jur. Max Ratzemberger, von Vivis, wurde am 20. April provisorisch und am 13. Dezember definitiv zum Attaché ernannt.

Am 23. Februar wählten wir Herrn Theodor Wunderlin, von Mumpf, zum Kanzlisten.

## B. Konsulate.

### a. Erweiterung bestehender Konsularbezirke.

Dem Konsulat in Cincinnati, Ohio, wurden noch die dem bisherigen Konsulate in Louisville, Ky., angehörenden Staaten Kentucky und Tennessee beigefügt.

### b. Errichtung neuer Konsulate.

Wir haben in Caracas, Venezuela, ein schweizerisches Konsulat errichtet.

Es wurden Gesuche um Errichtung von Konsulaten an folgenden Orten eingereicht: Arlon, Bogotá, Calcutta, Curaçao, Erfurt, Habana, Helsingfors (Finnland), Konstantinopel, La Rochelle, Larnaca (Cypern), Las Palmas (Gran Canaria), Lüttich (Belgien), Luxemburg, Madeira, Meran, Neu-Seeland, Nürnberg, Panama, Pointe-à-Pitre (Guadeloupe), Seattle, Washington, Stockholm, Tunis, Varna, Viville (Belgien). Da sich bis jetzt kein Bedürfnis fühlbar gemacht hat, an diesen Orten eine konsularische Vertretung zu haben, so lehnten wir diese Gesuche ab.

### c. Aufhebung bestehender Konsulate.

Das vakant gewordene Konsulat in Louisville, Ky., wurde dem Konsulat in Cincinnati, Ohio, einverleibt.

#### d. Veränderungen im Bestande unseres Konsularpersonals.

*Leipzig.* Herr Ernst Hirzel, von Zürich, wurde am 19. Februar zum Konsul gewählt.

*Brisbane, Queensland.* Infolge des Todes des Konsuls, Herrn Jakob Leutenegger, und des Konsulatsverwesers, Herrn Georg Gross, ist dieser Posten seit Mitte Dezember vakant.

*Kiew.* Herr Konsul Karl Würzler erhielt, unter Verdankung der geleisteten Dienste, die aus Gesundheitsrücksichten nachgesuchte Entlassung und wurde am 30. November durch Herrn Gabriel Jenny, von Glarus, ersetzt.

*Warschau.* Herr Karl Wettler, von Rheineck, wurde am 2. Februar zum Konsul gewählt.

*Tiflis.* Herr Konsul R. W. Meier wurde am 8. November entlassen. Seither wird dieses Konsulat durch das Kaiserlich Deutsche Konsulat provisorisch verwaltet, bis es uns gelungen sein wird, einen Schweizer für diesen Posten zu finden.

*Madrid.* Am 23. Februar wurde Herr Emil F. Ochsenbein, von Fahrni (Bern), zum Kanzleisekretär und Herr Alfred Guéra, von Thielle-Wavre (Neuenburg), zum Kanzlisten des Generalkonsulats ernannt.

*New York.* Am 12. März ernannten wir Herrn Louis H. Junod, von Lignières (Neuenburg), zum Vizekonsul.

*Rosario de Santa Fé.* Der im Vorjahre bestellte provisorische Verweser des Vizekonsulats, Herr Albert Baumann, starb im April und wurde durch Herrn Jules Ulysse Martin, von Ste-Croix, ersetzt.

*Asunción, Paraguay.* Herr Konsul F. A. Perret erhielt am 30. Oktober, unter Verdankung der geleisteten Dienste, die nachgesuchte Entlassung. Der bisherige Vizekonsul, Herr Justin Berthet, von Neuenburg, wurde zum Konsul befördert.

*Caracas, Venezuela.* Am 2. Juli bestellten wir das neu errichtete Konsulat durch Herrn Max Balestra, von Gerra-Gambarogno (Tessin).

#### e. Die Zahl der Konsularbezirke

beträgt 112, von denen 11 unmittelbar durch Gesandtschaften verwaltet werden. Wir hatten am Ende des Jahres im ganzen 101 Konsularbeamte, nämlich 10 Generalkonsuln, 72 Konsuln und 19 Vizekonsuln.

## f. Konsularentschädigungen.

53 konsularische Vertretungen (8 Generalkonsulate, 43 Konsulate, 2 Vizekonsulate) haben folgende Entschädigungen erhalten:

1. Algier . . . . .	K.	Fr.	1,500. —
2. Amsterdam . . . . .	K.	„	1,000. —
3. Antwerpen . . . . .	K.	„	2,000. —
4. Athen . . . . .	K.	„	500. —
5. Barcelona . . . . .	K.	„	500. —
6. Besançon . . . . .	K.	„	4,500. —
7. Bordeaux . . . . .	K.	„	3,000. —
8. Bremen . . . . .	K.	„	2,000. —
9. Brüssel . . . . .	G.-K.	„	6,000. —
10. Bukarest . . . . .	G.-K.	„	4,000. —
11. Chicago, Ill. . . . .	K.	„	1,500. —
12. Cincinnati, Ohio . . . . .	K.	„	1,500. —
13. Copenhagen . . . . .	K.	„	500. —
14. Genua . . . . .	K.	„	2,000. —
15. Hamburg . . . . .	K.	„	1,500. —
16. Havre . . . . .	K.	„	4,000. —
17. Kiew . . . . .	K.	„	500. —
18. Lissabon . . . . .	G.-K.	„	1,000. —
19. Liverpool . . . . .	K.	„	500. —
20. Livorno . . . . .	K.	„	1,000. —
21. Lyon . . . . .	K.	„	4,000. —
22. Madrid . . . . .	G.-K.	„	16,348. 45 <sup>1)</sup>
23. Mailand . . . . .	K.	„	4,500. —
24. Manila . . . . .	K.	„	1,000. —
25. Marseille . . . . .	K.	„	4,000. —
26. Melbourne . . . . .	K.	„	3,000. —
27. Montevideo . . . . .	K.	„	1,000. —
28. Montreal . . . . .	K.	„	300. —
29. Moskau . . . . .	K.	„	3,000. —
30. München . . . . .	K.	„	1,500. —
31. Neapel . . . . .	G.-K.	„	3,000. —

Übertrag Fr. 80,648. 45

<sup>1)</sup> Inbegriffen Fr. 7,848. 45 für Besoldung des Kanzleipersonals.

	Übertrag	Fr.	80,648. 45
32. New Orleans, La.	K.	"	2,000. —
33. New York	K.	"	9,000. —
34. Nizza	K.	"	3,000. —
35. Odessa	K.	"	2,000. —
36. Patras	G.-K.	"	1,500. —
37. Philadelphia, Pa.	K.	"	4,000. —
38. Porto, Portugal	K.	"	1,000. —
39. Riga	K.	"	1,000. —
40. Rio de Janeiro	G.-K.	"	30,000. — <sup>1)</sup>
41. Rosario de Santa Fé	V.-K.	"	1,500. —
42. Rotterdam	K.	"	500. —
43. São Paulo, Brazil	K.	"	500. —
44. St. Louis, Mo.	K.	"	1,500. —
45. Stockholm	K.	"	4,000. —
46. Stuttgart	K.	"	500. —
47. Sydney	K.	"	2,000. —
48. Tiflis	K.	"	875. — <sup>2)</sup>
49. Traiguén, Chile	V.-K.	"	1,500. —
50. Valparaiso, Chile	G.-K.	"	3,000. —
51. Venedig	K.	"	500. —
52. Warschau	K.	"	1,000. —
53. Yokohama	K.	"	1,290. 72 <sup>3)</sup>
	Total	Fr.	<u>152,814. 17</u>

## VI. Auswärtige diplomatische Missionen und Konsulate in der Schweiz.

### A. Diplomatische Missionen.

#### a. Abberufungen:

Am 6. Februar übergab Sir George Bonham sein Abberufungsschreiben als ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister Grossbritanniens.

<sup>1)</sup> Hiervon Fr. 10,000 als Entschädigung für Bureaumiete und sonstige Kanzleikosten.

<sup>2)</sup> Bloss für 3½ Quartale (pro Jahr Fr. 1000).

<sup>3)</sup> Entschädigung an die Gesandtschaft in Tokio, für Lokalmiete und nach Yokohama gemachte Reisen.

Am 12. November wurde das Abberufungsschreiben für Herrn Kammerherrn Grafen van Rechteren Limpurg Almelo, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister der Niederlande, durch seinen Amtsnachfolger überreicht.

Am 30. Dezember überreichte Herr Carl Freiherr von Heidler-Egeregg sein Abberufungsschreiben als ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister Österreich-Ungarns.

Herr Baron Yasuya Uchida, ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister Japans, wurde abberufen und nahm am 21. September Abschied. Die Geschäfte werden bis auf weiteres von einem interimistischen Geschäftsträger, Herrn Takemutsu Okuda, besorgt.

b. Es überreichten ihre Beglaubigungsschreiben:

Am 19. Juni: Herr Henry George Outram Bax-Ironside als ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister Grossbritanniens.

Am 10. September: Herr Dr. Don Manuel Alvarez Calderón als ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister der Republik Peru, mit Residenz in Brüssel.

Am 12. November: Herr Jonkheer François Gérard van Panhuys als ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister der Niederlande.

Am 30. Dezember: Herr Maximilian Freiherr von Gagern als ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister Österreich-Ungarns.

## B. Konsulate.

*Belgien.* Herr Ingenieur Felix von Schumacher wurde auf seinen Wunsch als Konsul in Luzern entlassen und Herr Vizekonsul Rudolf Zünd mit der Geschäftsführung des Konsulats bis auf weiteres betraut.

*Deutschland.* Am 18. Oktober erteilten wir dem Herrn Freiherrn von Schauenburg-Herrlisheim und am 8. November dem Herrn Faber du Faur, Generalkonsul in Zürich, die Ermächtigung, den erkrankten Konsul in Basel, Herrn Karl Wunderlich, zu vertreten.

Am 11. September wurde Herr Generalkonsul Faber du Faur in Zürich für sechs Wochen durch Herrn Grafen von Hardenberg provisorisch ersetzt.

*Österreich-Ungarn.* Herr Konsul Karl Nosek erhielt die aus Gesundheitsrücksichten nachgesuchte Entlassung als Konsul in Genf. Herr Major Conrad Padowetz wurde am 3. März als provisorischer Konsulatsverweser anerkannt.

*Serbien* errichtete ein Konsulat in Genf.

*Amerika* (Vereinigte Staaten). Das Generalkonsulat in St. Gallen wurde in ein Konsulat umgewandelt und in Zürich ein Generalkonsulat errichtet. Die Konsular-Agenturen in Winterthur, Aarau und Chaux-de-Fonds sind eingegangen; in Luzern wurde das Konsulat durch eine Konsular-Agentur ersetzt.

Der im Jahr 1908 verstorbene Konsulatsinspektor (Consul-General at Large), Herr Silas C. Mc Farland, wurde am 26. Februar durch Herrn Heaton W. Harris ersetzt.

*Argentinien.* Das Vizekonsulat in Lausanne wurde durch ein Konsulat ersetzt und in Luzern ein Vizekonsulat errichtet.

*Cuba* ersetzte das bisherige Honorarkonsulat in Zürich durch ein Berufs-Vizekonsulat.

*Mexiko* hob das Konsulat in Luzern auf und errichtete neue Konsulate in Bern und Lugano.

Herr Eugène Delphin, Vizekonsul in Genf, erhielt am 11. Februar die nachgesuchte Entlassung.

*Nicaragua.* Das Generalkonsulat dieser Republik in Bern teilte uns mit, dass laut Art. XI des am 20. Dezember 1907 zwischen den mittelamerikanischen Republiken Costarica, Guatemala, Nicaragua, Honduras und Salvador abgeschlossenen Vertrages die Konsuln dieser Republiken verpflichtet sind, sich im Falle von Abwesenheit oder Krankheit gegenseitig zu vertreten.

*Panama.* Das Konsulat in Lugano wurde aufgehoben und neue Konsulate in Zürich und in Genf errichtet.

*Paraguay* errichtete ein Generalkonsulat in Bern.

Herr Fritz Carpentier erhielt am 10. Februar die nachgesuchte Entlassung als Vizekonsul in Zürich.

*Uruguay.* Herr Dr. Antonio Battaglini wurde am 25. Oktober als Vizekonsul in Lugano entlassen.

*Venezuela* errichtete ein Konsulat in Lausanne.

*Japan.* Herr Arnold Wolff erhielt die nachgesuchte Entlassung als Konsul in Zürich.

Wir haben folgenden ausländischen Konsularbeamten das Exequatur erteilt:

*Deutschland.* Am 10. April Herrn Dr. jur. Richard Guggenheimer, bisherigem provisorischen Vizekonsulatsverweser in Lugano, als Vizekonsul daselbst.

*Frankreich.* Am 31. Dezember Herrn Jules Eugène d'Auriac als Generalkonsul in Zürich.

Am 23. November Herrn Louis Pierre Marie Farges als Konsul in Basel.

*Serbien.* Am 17. August Herrn Nicolas S. Petrovitch, bisherigem serbischen Handelsagenten in der Schweiz, als Konsul in Genf.

*Amerika (Vereinigte Staaten).* Am 13. April Herrn Robert E. Mansfield, bisherigem Konsul in St. Gallen, als Generalkonsul in Zürich.

Am 28. Dezember Herrn Arthur J. Bundy als „Vice and Deputy Consul general“ in Zürich.

Am 19. Februar Herrn Julius Hartmann, bisher Vizekonsul in Luzern, als Konsularagent daselbst.

Am 2. April Herrn Dominic J. Murphy als Konsul in St. Gallen.

*Argentinien.* Am 12. März Herrn Louis D. Bétemps als Vizekonsul in Genf.

Am 13. Dezember Herrn José J. Visca, bisher Vizekonsul in Lausanne, als Konsul daselbst.

Am 12. März Herrn Irene Zust als Vizekonsul in Luzern, für den Kanton Luzern.

*Brasilien.* Am 6. März Herrn Sully José de Souza als Generalkonsul für die Schweiz in Genf.

*Cuba.* Am 11. Mai Herrn Guillermo de Blanck y Menocal als Berufs-Vizekonsul in Zürich.

*Mexiko.* Am 12. Februar Herrn Ingenieur Rafael Garcia y Sánchez Facio als Konsul in Bern.

Am 12. Oktober Herrn José Sitzenstatter als Konsul in Lugano.

*Panama.* Am 18. Juni Herrn Josef Künzli als Konsul in Zürich.

Am 24. August Herrn Mathieu Dreyfus als Honorarkonsul in Genf.

*Paraguay.* Am 30. Oktober Herrn Francisco Vogler als Generalkonsul in Bern.

*Venezuela.* Am 24. September Herrn Carlos Fleury als Honorarkonsul in Lausanne.

## VII. Schweizerische Hilfsgesellschaften im Auslande.

Dieses Jahr haben wir unter wohlthätige Vereine und Anstalten im Auslande eine Summe von Fr. 63,470 verteilt, wovon Fr. 35,000 (wie im Vorjahr) vom Bunde und Fr. 28,470 (wie im Vorjahr) von den Kantonen beigesteuert wurden. Die Summe von Fr. 63,470 verteilt sich auf die schweizerischen Hilfsvereine mit Fr. 39,480, auf die schweizerischen Asyle mit Fr. 14,150 und auf die ausländischen Anstalten, die auch Schweizer aufnehmen, mit Fr. 9,840. Im übrigen verweisen wir auf die im Bundesblatt 1909, VI, 544, veröffentlichte Tabelle und bemerken folgendes:

Die Tabelle enthält 145 Hilfsvereine (146 im Vorjahre), 12 schweizerische Asyle und 30 ausländische Asyle und Spitäler (28 im Vorjahre), im ganzen also 187 wohlthätige Vereine und Anstalten (gegen 186 im Vorjahre). Das Gesamtvermögen der Hilfsvereine betrug zu Anfang 1909 Fr. 2,886,001. 50, das der schweizerischen Asyle Fr. 1,496,392. 72, zusammen Fr. 4,382,394. 22. Die Gesamtausgaben der Hilfsvereine (mit Ausschluss der Verwaltungs- und anderer Kosten) beliefen sich im Jahre 1908 auf Fr. 337,568. 49, die der schweizerischen Asyle auf Fr. 275,956. 01, zusammen auf Fr. 613,524. 50.

Die Einnahmen (Subsidien inbegriffen) betragen im Jahre 1908 im ganzen Fr. 800,202. 85, wovon Fr. 522,804. 30 auf die Hilfsvereine und Fr. 277,398. 55 auf die schweizerischen Asyle entfallen.

## VIII. Bewilligungen zur Erwerbung eines Gemeinde- und Kantonsbürgerrechts.

Das politische Departement hatte sich im Laufe des Jahres 1909 mit 1636 (1610 im Jahre 1908) Gesuchen um Erteilung der Bewilligung zur Erwerbung eines Gemeinde- und Kantonsbürgerrechts zu befassen.

Von diesen Gesuchen wurden:

- 1451 bewilligt (1376 im Jahre 1908),
- 61 abgewiesen (56 im Jahre 1908),
- 39 von den Gesuchstellern zurückgezogen (42 im Jahre 1908),
- 85 waren am 31. Dezember noch nicht erledigt (136 am 31. Dezember 1908).

### 1636

Von den erteilten Bewilligungen entfallen 819 auf Deutsche, 226 auf Franzosen, 203 auf Italiener, 107 auf Angehörige von Österreich-Ungarn, 50 auf Russen, 19 auf Bürger der Vereinigten Staaten von Amerika, 5 auf Spanier, 4 auf Belgier, 4 auf Engländer, 3 auf Niederländer, 3 auf Türken, 2 auf Luxemburger, 2 auf Rumänen und je 1 auf einen Bulgaren, einen Lichtensteiner, einen Serben und eine Person ohne bestimmte Nationalität.

Diese Bewilligungen erstrecken sich auf 796 verheiratete Frauen und auf 2074 minderjährige Kinder. Die Gesamtzahl der Personen, denen im Jahre 1909 die Bewilligung zur Einbürgerung in der Schweiz erteilt worden ist, beträgt somit 4321 (4159 im Jahre 1908). 537 Bewilligungen wurden gratis erteilt.

Bezüglich der in den Kantonen erfolgten Einbürgerungen von Ausländern verweisen wir auf nachstehende Zusammenstellung:

## Einbürgerungen in den Kantonen im Jahre 1909.

Kantone	Anzahl der Einbürgerungen.	Datum der bundesrätlichen Bewilligung			
		1906	1907	1908	1909
Zürich . . . . .	300	6	7	133	154
Bern . . . . .	55	—	8	26	21
Luzern . . . . .	3	—	—	1	2
Uri . . . . .	—	—	—	—	—
Schwyz . . . . .	1	—	—	—	1
Obwalden . . . . .	—	—	—	—	—
Nidwalden . . . . .	—	—	—	—	—
Glarus . . . . .	4	—	—	—	4
Zug . . . . .	4	—	—	3	1
Freiburg . . . . .	2	—	—	1	1
Solothurn . . . . .	13	—	—	1	12
Baselstadt . . . . .	287	2	8	90	187
Baselland . . . . .	11	—	—	6	5
Schaffhausen . . . . .	23	—	4	9	10
Appenzell A.-Rh. . . . .	3	—	—	2	1
Appenzell I.-Rh. . . . .	2	—	—	—	2
St. Gallen . . . . .	66	1	2	25	38
Graubünden . . . . .	5	—	1	—	4
Aargau . . . . .	28	1	2	11	14
Thurgau . . . . .	41	—	—	13	28
Tessin . . . . .	98	—	4	46	48
Waadt . . . . .	39	1	1	26	11
Wallis . . . . .	2	—	—	—	2
Neuenburg . . . . .	31	—	3	12	16
Genf . . . . .	172	1	35	102	34
Total	1190	12	75	507	596

Die folgende Tabelle bezieht sich auf die letzten 10 Jahre und gibt an, wie viele von den Ausländern, die in diesem Zeitraum die bundesrätliche Bewilligung erhalten haben, in den Kantonen eingebürgert worden sind.

Jaargang	Erteilte Bewilligungen	Einbürgerungen	%
1900 . . . . .	1076	883	82,06
1901 . . . . .	1008	826	81,94
1902 . . . . .	1113	919	82,56
1903 . . . . .	1017	835	82,01
1904 . . . . .	1029	849	82,51
1905 . . . . .	1217	943	77,48
1906 . . . . .	1288	1111	86,25
1907 . . . . .	1312	1159 *	—
1908 . . . . .	1376	1075 *	—
1909 . . . . .	1451	596 *	—

\* Diese Zahlen sind unvollständig, weil die in den Jahren 1907, 1908 und 1909 erteilten Bewilligungen erst 1910, 1911 und 1912 erlöschen.

Art. 5 des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1903 ermächtigt die Kantone, auf dem Wege der Gesetzgebung zu bestimmen, dass die im Kanton gebornen Kinder von im Kanton wohnenden Ausländern von Gesetzes wegen, und ohne dass eine Bewilligung des Bundesrates erforderlich wäre, Kantons- und damit Schweizerbürger sind:

- a. wenn die Mutter schweizerischer Herkunft ist, oder
- b. wenn die Eltern zur Zeit der Geburt des Kindes wenigstens fünf Jahre ununterbrochen im Kanton gewohnt haben.

Am 21. Oktober 1905 erliess der Grosse Rat des Kantons Genf ein Gesetz „sur la naturalisation genevoise et la renonciation à la nationalité genevoise“, dessen Art. 3 den im Kanton Genf geborenen Ausländern, die nach dem Rechte ihrer Heimat volljährig sind, das Recht verlieh, unter folgenden Bedingungen ihre Einbürgerung zu verlangen:

- a. wenn ihre Mutter schweizerischer Herkunft ist, oder wenn ihre Eltern zur Zeit ihrer Geburt wenigstens fünf Jahre ununterbrochen im Kanton gewohnt hatten (Art. 5 des zitierten Bundesgesetzes);
- b. wenn sie während der ihrem Gesuche vorangehenden fünf Jahre im Kanton gewohnt haben;
- c. wenn sie keine Verurteilung erlitten haben, die sie der politischen Rechte für immer oder während einer bestimmten Zeit verlustig erklärt;

- d. wenn sie einen guten Leumund genießen ;
- e. wenn sie arbeitsfähig und der öffentlichen Wohltätigkeit nicht zur Last gefallen sind.

Diese Ausländer sollten also unter den vorhin angegebenen Voraussetzungen nicht zwangsweise eingebürgert werden, sondern bei dem Eintritt ihrer Volljährigkeit nur berechtigt sein, ihre Einbürgerung im Kanton Genf zu verlangen, und zwar ohne dass eine Bewilligung des Bundesrates notwendig wäre.

Wir machten die Genfer Regierung darauf aufmerksam, dass diese Bestimmung des Genfer Naturalisationsgesetzes vom Art. 5 des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1903 wesentlich abweicht und dass deshalb die Genfer Behörden nicht befugt wären, solchen Ausländern das Genfer Bürgerrecht zu verleihen, wenn sie nicht vorher die Bewilligung des Bundesrates gemäss Art. 1 des zitierten Bundesgesetzes erhalten hätten.

Die Genfer Regierung hat diese Einwendung als zutreffend anerkannt, und durch Gesetz vom 9. Oktober 1909 wurde Art. 3 des Gesetzes vom 21. Oktober 1905 so abgeändert, dass die in Betracht kommenden Ausländer nicht ohne die Bewilligung des Bundesrates eingebürgert werden dürfen.

73 Ausländer, die auf Grund jener Bestimmung eingebürgert worden waren, ohne vorher die bundesrätliche Bewilligung eingeholt zu haben, erhielten nachträglich von uns diese Bewilligung.

## IX. Wiedereinbürgerungen.

Im Berichtsjahre sind 276 Wiedereinbürgerungsgesuche (279 im Jahre 1908) eingelangt. Da am 31. Dezember 1908 noch 44 Gesuche unerledigt waren, so hatten wir uns im ganzen mit 319 (316 im Jahre 1908) Wiedereinbürgerungsgesuchen zu befassen. Hiervon wurden 279 Gesuche (272 im Jahre 1908) im Berichtsjahre erledigt, während deren 40 (44 im Jahre 1908) am 31. Dezember noch pendent waren.

Von den 279 erledigten Gesuchen wurden :

- 217 bewilligt (221 im Jahre 1908),
- 51 abgewiesen (48 im Jahre 1908),
- 7 zurückgezogen (1 im Jahre 1908),
- 2 wegen Todes der Bewerberinnen gegenstandslos (2 im Jahre 1908) und
- 2 gegenstandslos, weil es sich herausstellte, dass die Bewerberinnen bereits im Besitze des Schweizerbürgerrechts waren.

Zwei Wiedereinbürgerungen erfolgten auf Grund von Art. 10, lit. *c*, des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1903. Die übrigen 215 Fälle betrafen Witwen und geschiedene Ehefrauen, welche das Schweizerbürgerrecht durch ihre Heirat mit einem Ausländer verloren hatten (Art. 10, lit. *b*, des genannten Gesetzes). Von diesen Gesuchen bezogen sich 78 auf alleinstehende Personen und 137 auf Familien mit zusammen 350 minderjährigen Kindern. Somit wurden im ganzen 568 Personen (580 im Jahre 1908) in das Schweizerbürgerrecht wiederaufgenommen; unter ihnen befinden sich jedoch 74 Kinder von wiedereingebürgerten Französisinnen, die erst dann Schweizer werden, wenn sie im Laufe ihres 22. Altersjahres für die Schweiz optieren.

Die wieder eingebürgerten Personen verteilen sich nach der Staatsangehörigkeit wie folgt:

Deutschland 307 (118 Gesuche), Frankreich 118 (44 Gesuche), Italien 91 (30 Gesuche), Österreich-Ungarn 42 (19 Gesuche), Lichtenstein 3 (1 Gesuch), Vereinigte Staaten Amerikas 3 (3 Gesuche), Spanien 2 (1 Gesuch) und Dänisch-Westindien 2 (1 Gesuch).

181 Wiedereinbürgerungen erfolgten mit Zustimmung der Kantonsregierungen, 19 trotz ihres Widerspruchs. In den 17 übrigen Fällen wünschten die Gemeinden Abweisung der Gesuche, während sich die Kantonsregierungen neutral verhielten.

Die verfügten Wiedereinbürgerungen verteilen sich folgendermassen auf die Kantone:

Zürich 28, Bern 38, Luzern 5, Schwyz 5, Obwalden 1, Nidwalden 1, Glarus 5, Zug 1, Freiburg 3, Solothurn 2, Baselsstadt 9, Baselland 2, Schaffhausen 3, Appenzell A.-Rh. 3, Appenzell I.-Rh. 1, St. Gallen 22, Graubünden 9, Aargau 21, Thurgau 12, Tessin 7, Waadt 17, Wallis 2, Neuenburg 4 und Genf 16.

18 Gesuche mussten abgewiesen werden, weil die Bewerberinnen die im Gesetz vorgesehenen Fristen unbenutzt hatten verstreichen lassen, 10 Gesuche, weil die Bewerberinnen bereits unterstützungsbedürftig waren, und 9 weitere Gesuche, weil die Bewerberinnen keinen tadellosen Leumund genossen. Auf drei Gesuche sind wir nicht eingetreten, weil die Gesuchstellerinnen im Ausland wohnten.

In drei Fällen, welche zwei Italienerinnen und eine Russin betrafen, wurden Ehescheidungsurteile schweizerischer Gerichte vorgelegt, die wir nicht anerkannten, weil Art. 56 des Bundes-

gesetzes über die Feststellung und Beurkundung des Zivilstandes und die Ehe, vom 24. Dezember 1874, vom Gerichte nicht beobachtet worden war. Wir traten daher auf die Gesuche nicht ein.

Gegen eine von uns verfügte Wiedereinbürgerung hat die Gemeinde Waldhäusern, Kanton Aargau, den Rekurs an die Bundesversammlung ergriffen. Wir haben Ihnen in dieser Angelegenheit unterm 2. November 1909 Bericht erstattet.

## X. Optionen.

Es sind uns im Berichtsjahre 188 Optionserklärungen (183 im Jahre 1908) und 111 Optionsanzeigen (138 im Jahr 1908) zugekommen.

2 Optionserklärungen und 3 Optionsanzeigen mussten, weil zu spät, 3 Optionserklärungen und 2 Optionsanzeigen, weil zu früh abgegeben, abgewiesen werden.

1 Optionsanzeige wurde nicht angenommen, weil der Optant als Kind einer geschiedenen Französin, die das Schweizerbürgerrecht erworben hatte, nach der Auffassung der französischen Regierung kein Optionsrecht besitzt.

2 Optionserklärungen wurden beanstandet, weil die Optanten, ausserehelich geborene Kinder, von ihren Eltern nicht formell anerkannt worden waren und deshalb nicht als Franzosen anerkannt werden können.

Die französische Botschaft hat uns 186 Optionszeugnisse übermittelt, die wir den Interessenten durch ihre Kantonsregierungen zustellen liessen. 28 Optionserklärungen waren am 31. Dezember 1909 von Frankreich noch nicht anerkannt.

## XI. Auswanderung.

### 1. Allgemeines.

Durch Vermittlung schweizerischer Auswanderungsagenturen und Passagegeschäfte sind im Jahre 1909 63,569 Personen, darunter 4915 Schweizer, nach überseeischen Staaten befördert worden. Dieser Aufschwung des Auswandererverkehrs ist dem Umstande zuzuschreiben, dass es den schweizerischen Agenturen gelungen ist, einen Teil des grossen Auswandererstromes, der

sich alljährlich aus Europa nach überseeischen Ländern, besonders nach den Vereinigten Staaten von Amerika ergiesst, durch die Schweiz zu leiten.

## 2. Auskunftsdiens.

Im Berichtsjahre haben sich 585 Personen an uns gewandt, um Auskunft über die Nachfrage nach Arbeitskräften, die Kosten des Lebensunterhalts und die klimatischen, wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse in überseeischen Staaten und Kolonien zu erhalten. Unter den Gesuchstellern waren die verschiedensten Berufsklassen vertreten, und wir hatten ihnen Auskunft über fast alle bewohnten Gebiete der Erde zu erteilen.

## 3. Statistisches.

Von den 63,569 (1908: 22,949) Personen, mit deren Beförderung nach überseeischen Staaten sich schweizerische Agenturen im Berichtsjahre befasst haben, entfallen auf:

Transitpassagiere (Personen, die schweizerische Auswanderungsgeschäfte im Auftrage fremder Agenturen befördert und solche, denen sie Fahrkarten für kürzere oder längere Strecken verabfolgt haben)	38,538
Prepaid tickets Passagiere (Personen, die die Fahrkarte von in überseeischen Staaten niedergelassenen Verwandten usw. erhalten haben) . .	1,568
Passagiere (Touristen, Vergnügungsreisende etc., die von Agenten die Schiffskarte erwarben) . .	1,761
ausländische Auswanderer (Auswanderer im Sinne des schweizerischen Auswanderungsgesetzes sind Personen, die mit der Absicht nach einem überseeischem Lande reisen, sich dort niederzulassen; ob sie die Reise in I., II. oder III. Bahn- oder Schiffsklasse machen, kommt hierbei nicht in Betracht) .	16,787
schweizerische Auswanderer . . . . .	4,915

In Wirklichkeit ist die Zahl der schweizerischen Auswanderer erheblich grösser, denn nicht alle nehmen die Vermittlung von Agenturen in Anspruch; ein Umstand, der deshalb zu bedauern ist, weil ihnen das schweizerische Auswanderungsgesetz nicht den gleichen Schutz gewähren kann, wie den von den Agenten beförderten Personen.

Die schweizerischen Auswanderer verteilen sich auf die einzelnen Kantone wie folgt:

Zürich . . . . .	690	Schaffhausen . . . . .	37
Bern . . . . .	1006	Appenzell A.-Rh. . . . .	57
Luzern . . . . .	113	Appenzell I.-Rh. . . . .	6
Uri . . . . .	56	St. Gallen . . . . .	346
Schwyz . . . . .	174	Graubünden . . . . .	126
Unterwalden ob dem Wald	47	Aargau . . . . .	191
Unterwalden nid dem Wald	6	Thurgau . . . . .	107
Glarus . . . . .	53	Tessin . . . . .	620
Zug . . . . .	68	Waadt . . . . .	168
Freiburg . . . . .	29	Wallis . . . . .	152
Solothurn . . . . .	94	Neuenburg . . . . .	218
Baselstadt . . . . .	290	Genf . . . . .	152
Basellandschaft . . . . .	109		

Diese Auswanderer haben den Agenten für ihre Beförderung 1,605,429 Franken bezahlt und bei ihnen Wechsel für 269,154 Franken gekauft.

Die meisten schweizerischen Auswanderer, nämlich 3785, haben sich nach den Vereinigten Staaten von Amerika begeben; von den übrigen reisten nach Canada 111, Mexiko 11, Zentralamerika 7, Brasilien 72, Uruguay 28, Argentinien 720, Chile 7, Columbia 23, Australien und Polynesien 94, Afrika 27 und Asien 30.

#### 4. Agenturen, Filialen, Kauttionen.

Im Berichtsjahre hat sich die Zahl der Auswanderungsagenturen um eine vermehrt; 41 Unteragenten wurden entlassen und 51 angestellt. Es befassen sich zurzeit mit der Beförderung von Auswanderern und Passagieren 27 Agenturen und 4 Passagegeschäfte mit zusammen 242 Unteragenten.

Die Summe der von den Agenten zur Sicherheit der Ansprüche von Behörden und Auswanderern deponierten Kauttionen, die sich 1899 auf 1,094,180 Franken belief, beträgt zurzeit 2,139,530 Franken. Es wurden im Jahre 1909 Wertschriften im Betrage von 145,500 Franken aus dem Kautionsdepot zurückgezogen und ihm solche für 158,800 Franken einverleibt.

#### 5. Klagen und Anstände im Auswandererverkehr.

Wir hatten uns im Jahre 1909 mit 62 Beschwerden zu befassen, die sich entweder gegen Agenturen richteten oder

Anstände im Auswandererverkehr betrafen. Zahlreich sind alljährlich die Anstände (18 im Berichtsjahre), die sich aus der strengen Handhabung der Einwanderungsgesetze der Vereinigten Staaten ergeben.

Zu den wichtigsten Vorkommnissen, mit denen wir uns im letzten Jahre zu befassen hatten, gehören folgende Fälle:

In Zürich entfalteten Auswanderungsvereine eine rege Tätigkeit, um Leute aus allen möglichen Berufsklassen für die Auswanderung, namentlich für eine solche nach Brasilien, zu interessieren. Die Folge hiervon war, dass in verhältnismässig kurzer Zeit über 250 Personen aus der Schweiz nach bereits gegründeten oder erst projektierten Kolonien in Brasilien auswanderten, darunter 219 Personen nach der Kolonie Visconde de Maua. Die Berichte, die wir über das Los der Ansiedler erhalten haben, widersprechen sich; nach den Mitteilungen der einen sollen fleissige, sparsame Kolonisten dort vorwärts kommen, nach den Angaben von andern sind fast alle in ihren Erwartungen bitter getäuscht worden. Fest steht, dass 42 Personen die Kolonie Visconde de Maua verlassen haben und nach andern Gegenden Brasiliens oder nach Argentinien gereist oder in die Schweiz zurückgekehrt sind. Die Leiter der Auswanderungsvereine wurden den Gerichten überwiesen und einige derselben wegen Verletzung des Auswanderungsgesetzes bestraft.

Eine ähnliche Bewegung zeigte sich im Kanton Neuenburg, wo man sich mit der Gründung einer Schweizerkolonie in Brasilien befasste. Da aber der Urheber des Kolonisationsprojekts nicht imstande war, über das Unternehmen genügenden Aufschluss zu erteilen, so wurde ihm die Anwerbung von Auswanderungslustigen nicht gestattet, und dank diesem Umstande und dem raschen Einschreiten der Gerichte konnte der Bewegung Einhalt geboten und verhindert werden, dass durch eine ungenügend vorbereitete Massenauswanderung viele Personen zu Schaden kamen.

Es kommt immer noch vor, dass in einem Einschiffungshafen schweizerische Auswanderer nicht den Dampfer benützen können, mit dem sie, gestützt auf den Reisevertrag, die Überfahrt zu machen berechtigt sind. Wir werden mit den Mitteln, die uns das Auswanderungsgesetz bietet, danach trachten, diesen Übelstand zu beseitigen.

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

Bern, den 29. März 1910.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Comtesse.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schatzmann.**



## **Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1909.**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1910
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.04.1910
Date	
Data	
Seite	395-581
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 707

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.