

Schweizerisches Bundesblatt.

66. Jahrgang.

1. April 1914.

Band II.

Jahrespreis (postfrei in der ganzen Schweiz): **10 Franken.***Einrückungsgebühr*: 15 Rappen die Zelle oder deren Raum. — Anzeigen franko an die *Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1913.

Post- und Eisenbahndepartement.

I. Eisenbahnwesen.

A. Allgemeines.

1. Organisation und Personal.

Im Berichtjahre waren drei Kontrollingenieure zu ersetzen, der eine infolge Hinscheidens, die zwei andern infolge Austrittes aus der Verwaltung. Ferner verlor die Kanzlei einen Registraturbeamten durch den Tod. Dessen Stelle soll vorläufig nicht wieder besetzt werden. Weitere Personaländerungen fanden nicht statt.

Auf dem Sekretariat musste zeitweise eine Aushilfe beschäftigt werden.

Durch Beschlüsse vom 12. August und vom 23. September 1913 haben wir, in Abweichung vom Bundesratsbeschluss vom 13. Juli 1897 betreffend Organisation und Geschäftsgang der Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartements, die Departementsregistratur aufgehoben, da es sich wegen der seit Jahren eingetretenen grossen Vermehrung der Geschäfte als zweckmässiger erwiesen hat, jede der drei Abteilungen, Sekretariat, technische und administrative Abteilung zur unmittelbaren Inempfangnahme und Versendung ihrer Korrespondenzen zu ermächtigen. Diese Massnahme ist am 1. Januar 1914 in Kraft getreten und erfordert keine Personalvermehrung.

Das Register des Departements weist im ganzen 43,646 Ein- und Ausgänge auf. Es bedeutet dies gegenüber 1912 eine Verminderung um 112 Nummern.

2. Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Mit Botschaft vom 19. Juni 1913 (Bundesbl. Bd. III, S. 663) haben wir Ihnen den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend Abänderung des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1910 über die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen vorgelegt. Unterm 17. Dezember 1913 haben Sie dem Entwurfe die Genehmigung erteilt. Das Bundesgesetz ist am 31. Dezember 1913 in üblicher Weise veröffentlicht worden; die Referendumsfrist läuft am 31. März 1914 ab.

Die Vorlage betreffend Erhebung von Gebühren für Konzessionierung von Transportanstalten, die wir Ihnen mit Botschaft vom 31. Mai 1912 unterbreitet haben, wurde von Ihnen im Berichtjahre noch nicht endgültig erledigt.

Mit Beschluss vom 7. Juni 1913 haben wir eine Verordnung betreffend Berechnung und Untersuchung der eisernen Brücken und Hochbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten aufgestellt. Durch diese Verordnung, die am 1. Juli 1913 in Kraft trat, wurde diejenige vom 19. August 1892 betreffend Berechnung und Prüfung der eisernen Brücken und Dachkonstruktionen auf den schweizerischen Eisenbahnen ersetzt.¹

Auf ein Gesuch des Verbandes der schweizerischen Sekundärbahnen hin änderten wir ferner die Verordnung vom 10. März 1906 über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen durch Beschluss vom 14. Juni 1913 im Sinne der Erhöhung der mittleren Fahrgeschwindigkeit der Züge oder Einzelwagen, welche öffentliche Strassen befahren, ab.

Unterm 7. November 1913 erliessen wir eine neue Verordnung über die Aufstellung und Vorlage der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahnunternehmungen, durch welche die den gleichen Gegenstand betreffende Verordnung vom 25. November 1884, sowie die andern auf die Gestaltung und die Vorlage der Jahresrechnungen bezüglichen Anweisungen ersetzt worden sind.

Nach Erledigung der allgemeinen Verwaltungsreform werden wir die in unsern frühern Berichten wiederholt erwähnte Vorlage über die Reorganisation des Eisenbahndepartements in Behandlung ziehen und Ihnen unsere bezüglichen Anträge unterbreiten.

Mit Bezug auf den Vollzug von Art. 44 des Rückkaufsgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die berufliche Ausbildung des Eisenbahnpersonals und Übernahme der Eisenbahnschulen durch den Bund haben die eidgenössischen Räte folgende, diesen Artikel betreffende Postulate aufgestellt:

Postulat Nr. 651 vom 20. Juni 1905.

Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage, wie es nach Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung mit der Organisation und finanziellen Unterstützung der Anstalten für die berufliche Ausbildung des Eisenbahnpersonals zu halten sei, neuerdings zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten.

Postulat Nr. 654 vom 2. Oktober 1905.

Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage, wie es nach Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung mit der Organisation und finanziellen Unterstützung der Anstalten für die berufliche Ausbildung des Eisenbahnpersonals zu halten sei, und ob nicht die Eisenbahnschulen vom Bunde zu übernehmen seien, neuerdings zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten.

Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, die sich eingehend mit der Prüfung obiger Postulate befasste, erstattete dem Eisenbahndepartemente am 4. Juni 1913 einen einlässlichen Bericht über das Ergebnis ihrer Prüfung.

Die Generaldirektion gelangte dabei zu folgenden Schlüssen:

- „1. Bei Aufnahme des Art. 44 in das Rückkaufsgesetz ist seitens des Bundesrates keine Verpflichtung übernommen worden, in welcher Weise die berufliche Ausbildung des Dienstpersonals zu erfolgen hat. Es steht also der Bundesbahnverwaltung frei, nach ihrem Ermessen die geeigneten Massnahmen zu treffen.
2. Den Bestimmungen des Art. 44 des Rückkaufsgesetzes ist durch die mit dem schweizerischen Reglement vom 4. August 1910, betreffend die Anstellung, die dienstliche Ausbildung und die periodische Prüfung des Betriebspersonals eingeführten Massnahmen, sowie durch die Vorschriften Nr. 102 und 103 vom 4. November 1910, betreffend die Aufnahme und Verwendung von Lehrlingen für den Stations- und Zugsdienst, ausreichend Rechnung getragen.
3. Die Übernahme der Eisenbahnschulen durch den Bund, beziehungsweise die Bundesbahnen, ist mit Rücksicht auf deren Ungenügen für den Vollzug von Art. 44 des Rückkaufsgesetzes nicht zu empfehlen. Eine Änderung im bisherigen Verhältnis der Bundesbahnen zu diesen Schulen soll nicht eintreten. Diese bleiben staatliche Anstalten von Kantonen oder von Gemeinden, unter Subventionierung und Beaufsichtigung durch die Bundesbahnen auf Grund des Bundes-

ratsbeschlusses vom 1. März 1904. Die Abnahme der Schüler erfolgt in bisheriger Weise bei Eignung und Bedarf. Im übrigen werden wir das Mitspracherecht, das uns vermöge der Subventionierung zusteht, in der Folge in vermehrtem Masse zur Geltung bringen, in der Richtung nämlich, dass auf eine möglichst einheitliche Gestaltung der Lehrpläne sämtlicher schweizerischen Eisenbahnschulen hingearbeitet wird, nach welchen den Schülern in erster Linie eine gute allgemeine Bildung gesichert und der Fachunterricht den Erfordernissen für eine gute Vorbereitung auf die praktische Lehrzeit besser angepasst wird.⁴

Wir sind mit diesen Schlussfolgerungen einverstanden und haben unterm 1. Juli 1913 beschlossen, die erwähnten Postulate der eidgenössischen Räte, Nr. 651 vom 20. Juni 1905 und Nr. 654 vom 2. Oktober 1905 durch die von der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen gemäss ihrem Schreiben vom 4. Juni 1913 getroffenen Massnahmen als erledigt zu betrachten.

Postulat 718 betreffend direkte Verbindung Hauenstein-Aarau-Arth-Goldau ist erledigt durch den Bundesbeschluss vom 15. Dezember 1913 über die Frage der Erstellung einer Verbindungslinie vom südlichen Ausgange des Hauensteintunnels zur Linie Olten-Aarau mit Umgehung des Bahnhofes Olten.

Die mit der Umarbeitung des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 29. März 1893, sowie des schweizerischen Transportreglements betraute Kommission hat im Berichtsjahre den Vorentwurf eines neuen Transportgesetzes zu Ende beraten und auch den Entwurf eines neuen Transportreglements zum Teil ausgearbeitet. Beide Entwürfe werden im Laufe des Jahres 1914 der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten vorgelegt werden können.

3. Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.

Rückkauf der Linie Genf-La Plaine und Erstellung der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives.

Wie wir in unserem letztjährigen Berichte ausgeführt haben, hätte der zwischen der Bundesbahnverwaltung und der P.-L.-M.-Bahngesellschaft unterm 4. April/23. Mai 1912 abgeschlossene

Vertrag betreffend den Durchlauf der Züge auf der Linie Genf-La Plaine und ihre Zulassung in den Bahnhof Genf-Cornavin allseitig vor dem 25. Dezember 1912 genehmigt werden sollen. Die Schwierigkeiten, denen die französische Regierung hauptsächlich in der Kammer bei Behandlung dieser Angelegenheit begegnete, hatten zur Folge, dass der Vertrag von der französischen Abgeordnetenkammer erst am 25. Juni 1913 angenommen wurde. Der Senat seinerseits genehmigte die Vorlage am 30. Juli 1913. Da schweizerischerseits der Verwaltungsrat der S. B. B. dem Verträge bereits am 20. Juli 1912 seine Zustimmung erteilt hatte, kann die Angelegenheit als endgültig erledigt betrachtet werden. Damit haben auch die langwierigen Unterhandlungen betreffend den Rückkauf des Genfer Bahnhofes und der Linie Genf-La Plaine ihren Abschluss erhalten, und es wird nunmehr an die Ausführung der Bestimmungen des Vertrages vom 7. Mai 1912 zwischen dem Bunde und dem Kanton Genf betreffend den Rückkauf der Linie Genf-La Plaine, den Bau und Betrieb der Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives und die Abtretung der Eisenbahn von Eaux-Vives nach der Landesgrenze bei Annemasse geschritten werden können.

Rückkauf des Jura-Neuchâtelois.

Der Botschaft vom 26. November 1912 liessen wir noch zwei Nachtragsbotschaften folgen, weil der für die Übernahme vereinbarte Zeitpunkt verschoben werden musste. Die Bundesversammlung behandelte das Geschäft in der Juni-Tagung und beschloss, nach unserem Antrage, die Genehmigung des Vertrages über den freihändigen Erwerb der Bahn. Der Besitzesübergang fand auf 1. Juli statt.

Rückkauf der Tösstalbahn und Wald-Rüti Bahn.

Die vom Eisenbahndepartement in Verbindung mit den Bundesbahnen vorgenommenen, sodann vom Finanzdepartement überprüften Untersuchungen über den Rückkaufswert der beiden Bahnen schritten im Berichtjahre soweit vor, dass die bundesrätliche Eisenbahndelegation zu Ende des Jahres ermächtigt werden konnte, mit den Gesellschaften der Tösstalbahn und Wald-Rüti Bahn unter Beiziehung des Regierungsrates des Kantons Zürich Rückkaufverhandlungen anzuknüpfen. Eine erste Konferenz hat im Februar 1914 stattgefunden.

Verwaltung der Bundesbahnen.

Verwaltungsrat.

An Stelle der zurückgetretenen Herren Ed. Eckenstein, Kaufmann in Basel, und Oberstdivisionär Köchlin, von Basel, haben wir die Herren Walter Boveri, Ingenieur, Präsident des Verwaltungsrates der Firma Brown, Boveri & Cie., in Baden, und Walter Sängler, Kaufmann, Präsident der Basler Kantonalbank, in Basel, als Mitglieder des Verwaltungsrates gewählt.

Kreiseisenbahnräte.

Den von der Stelle eines Mitgliedes des Kreiseisenbahnrates II zurückgetretenen Herren Alioth-Vischer, gew. Präsident des Handels- und Industrievereins, in Basel, haben wir durch Herrn Wilhelm Preiswerk-Imhoff, Vizepräsident der Handelskammer und Präsident der Warensktion des Basler Handels- und Industrievereins, in Basel, ersetzt. Diese Wahl erfolgte jedoch erst im Monat Januar 1914.

In den Kreiseisenbahnrat IV haben wir an Stelle des zurückgetretenen Herrn W. Sträuli-Knüsli, Kaufmann in Winterthur, Herrn Dr. Hans Sträuli, Stadtpräsident von Winterthur, gewählt.

Generaldirektion und Kreisdirektionen.

Im Berichtjahre hatten wir keine Ersatzwahlen zu treffen.

4. Internationale Verhältnisse.

Die in unserem letzten Berichte erwähnten Entwürfe zu Staatsverträgen behufs Regelung des Zoll-, Post-, Telegraphen-, Sanitäts- und Viehseuchenpolizeidienstes im internationalen Bahnhöfe Vallorbe konnten der französischen Regierung unterm 14. Februar 1913 durch Vermittlung unserer Gesandtschaft in Paris zur Prüfung und Genehmigung eingereicht werden. Trotz zweimaliger Recharge haben wir aber von Paris noch keinerlei Mitteilungen über das Ergebnis der Prüfung der Vertragsentwürfe durch die französischen Behörden erhalten.

Die internationale Simplondelegation hielt zwei Sitzungen ab und befasste sich mit Fahrplan-, Tarif- und Rechnungsangelegenheiten. Die Bau- und Betriebsrechnung der Simplonstrecke, I. Tunnel, wurde am 22. April gutgeheissen.

Am 27. Mai konnte die Weiterleitung der Ausweise an die Regierung von Italien erfolgen. Diese liess am 18. August ihre Genehmigung ebenfalls mitteilen. Sie knüpfte an die Anerkennung wieder die bekannten Vorbehalte betreffend die Bedeutung und Verrechnung der jährlichen Subvention Italiens von Fr. 66,000 und das Recht der allfälligen Nachprüfung der Betriebsrechnung. Wir nahmen von der Erklärung Vormerkung.

Auf Ende des Berichtsjahres gelangten die Rechnungen für das Jahr 1912 an die Mitglieder der Delegation.

Der in unserem letzten Berichte erwähnte, zwischen der Generaldirektion der S. B. B. und der Baugesellschaft für den Simplontunnel, Brandt, Brandau & Cie. in Winterthur abgeschlossene Vergleich über die Beilegung der Differenzen betreffend den II. Simplontunnel wurde am 20. März 1913 vom Verwaltungsrat der S. B. B. genehmigt, womit diese Angelegenheit nun endgültig erledigt ist.

Gotthardvertrag. Unterm 18. Februar 1913 haben wir Ihnen noch einen Ergänzungsbericht zu unserer Botschaft vom 9. November 1909 erstattet. Sie genehmigten sodann die neuen Gotthardverträge nach längeren Verhandlungen in der ausserordentlichen Frühjahrssession. Der Austausch der Ratifikationen fand am 4. Oktober 1913 in Bern statt.

Nun konnte auch die Erstellung besonderer Rechnungen über den Ertrag der ehemaligen Gotthardbahn fallen gelassen werden. Die von der Generaldirektion der Bundesbahnen inskünftig noch zu veranlassenden Erhebungen bleiben auf den Transit im Personen- und Güterverkehr der ehemaligen Gotthardbahn beschränkt.

Ostalpenbahn. Die für den Bau einer Greinabahn und einer Splügenbahn eingereichten Konzessionsgesuche konnten der Bundesversammlung noch nicht zur Beratung vorgelegt werden, da die von der administrativen Abteilung des Eisenbahndepartements unternommenen neuen Untersuchungen über die wirtschaftliche Bedeutung der beiden Projekte noch nicht zum Abschluss gelangt sind.

Der Entwurf eines internationalen Übereinkommens über die Beförderung von Personen und Reisegepäck harret immer noch der Umgestaltung in eine endgültige Vereinbarung. Der in dieser Angelegenheit eingetretene Stillstand hat seinen Grund darin, dass die in unserem letzten Bericht erwähnten Verhandlungen zwischen zwei der beteiligten Regierungen noch nicht zum Abschluss gelangt sind.

Den Regierungen der an dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beteiligten Staaten haben wir am 29. Mai 1913 vorgeschlagen, den von der fachmännischen Konferenz vom Juli 1912 aufgestellten Entwurf einer neuen Anlage 1 zum Übereinkommen in eine zweite Zusatzvereinbarung umzugestalten. Verschiedene Regierungen haben sich bis jetzt über diesen Vorschlag und über die ihnen zur Prüfung vorgelegten Entwürfe der zweiten Zusatzvereinbarung und des zugehörigen Vollziehungsprotokolls noch nicht geäußert.

Die dritte allgemeine Revisionskonferenz betreffend das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, die nach den Bestimmungen des Art. 59 des Übereinkommens Ende 1913 oder im Frühjahr 1914 hätte abgehalten werden sollen, ist auf das Jahr 1915 verschoben worden, da es zweckmässig erschien, nicht zur Beratung neuer Änderungen zu schreiten, bevor sich die Regierungen über den Entwurf, der die neue Anlage 1 enthaltenden zweiten Zusatzvereinbarung ausgesprochen haben würden.

Im Berichtjahre fanden im Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport keine Personaländerungen statt.

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

Das Eisenbahndepartement ist der auf Anregung des schweizerischen Handels- und Industrievereins gegründeten schweizerischen Sektion der „Internationalen Petroleumkommission“, die unter anderem auch die Erleichterung des internationalen Eisenbahn- und Schiffsverkehrs mit Petroleumprodukten bezweckt, als Mitglied beigetreten.

Die Bearbeitung der Verzeichnisse über die im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen Maximalradstände, Maximalraddrücke und Lademasse, und die Zustellung der neuen Verzeichnisse an die beteiligten Staaten hat in gewohnter Weise stattgefunden.

Das Schlussprotokoll vom 14. Dezember 1912 der internationalen Kommission für die Aufstellung einer allgemeinen Begrenzungslinie für Güterwagen konnte wegen nachträglicher Änderung der Anlagen zum Protokoll den beteiligten Staaten erst am 10. Juli 1913 zugesandt werden. Es haben bis Ende des Jahres noch nicht alle Staaten ihre Zustimmung zu

den Beschlüssen erklärt, und es musste deshalb die auf 1. Januar 1914 in Aussicht genommene Inkraftsetzung jener Beschlüsse auf den 1. Mai 1914 verschoben werden.

Die Niederschrift über die vom 23. September bis 1. Oktober 1912 vom k. k. Eisenbahnministerium auf den Strecken Wien-Krems und Wien-Siegmundsherberg vorgeführten Versuche mit der automatischen Vakuumpügelzugbremse ist im Berichtjahre eingegangen, und wir konnten dieselbe den an der technischen Einheit beteiligten Staaten übermitteln.

Gleichartige Versuche mit einer durchgehenden selbsttätigen Westinghouse-Güterzugbremse wurden von den königl. ungarischen Staatsbahnen in der Zeit vom 25. September bis 4. Oktober 1913 auf den Flachlandstrecken Pozsony-Párkányána und auf der Gebirgsstrecke Lič-Fiume vorgeführt. Den Versuchsfahrten wohnten 44 Abgeordnete aus 14 der an der technischen Einheit im Eisenbahnwesen beteiligten Staaten, sowie eine grössere Anzahl anderer Gäste bei. Der Vorsitz in den an die Versuche sich anschliessenden Verhandlungen der internationalen Kommission wurde auch diesmal dem technischen Direktor unseres Eisenbahndepartementes übertragen.

Die Vorführungen der königl. ungarischen Staatsbahnen nahmen einen sehr gelungenen Verlauf, und es gelangte die Internationale Kommission zu einstimmigen Schlussnahmen, deren Wortlaut sich eng an die im Vorjahre in Wien gefassten Beschlüsse anlehnt.

Die Niederschrift über die Verhandlungen und das Gutachten der Kommission wird diesmal unmittelbar von Budapest aus an die an der technischen Einheit beteiligten Regierungen versandt werden.

Die an der Konferenz in Konstanz am 12. Februar 1912 aufgestellten Grundsätze für die Erteilung und Wiederrücknahme der Schifferpatente für den Bodensee haben noch nicht allseitige völlige Zustimmung gefunden.

Bezüglich der Abänderung der gemeinsamen Schifffahrts- und Hafenanordnung für den Untersee und Rhein ging uns im Berichtjahre eine Äusserung der grossherzoglich badischen Regierung auf unsere Gegenvorschläge zu. Zurzeit sind wir noch in Verhandlung mit den beteiligten Kantonsregierungen betreffend die zu erteilende Antwort.

In der Angelegenheit des schweizerisch-italienischen Übereinkommens betreffend die Schifffahrt auf

dem Luganer- und dem Langensee wurde im Berichtjahre der dritte schweizerische Entwurf endgültig bereinigt und der italienischen Regierung zugestellt.

Die von uns im letzten Jahre bei den übrigen Bodenseeuferstaaten angeregte Aufstellung einheitlicher Bestimmungen betreffend die Signalisierung der Landungsanlagen für die Schiffe der vereinigten Dampfschiffahrtsverwaltungen am Bodensee konnte nicht verwirklicht werden, weil die Verschiedenheit der Verhältnisse eine Vereinheitlichung der betreffenden Bestimmungen nicht zulies.

B. Rechtliche Verhältnisse.

1. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Ende 1912 waren noch 63 Konzessionsgesuche abhängig. Im Berichtjahre wurden 24 neue Gesuche eingereicht. Konzessionen haben Sie im Laufe des Jahres 9 erteilt. Da 4 Konzessionsgesuche zurückgezogen wurden und 13 andere, weil gegenstandslos geworden, abgeschrieben werden konnten, waren auf Ende 1913 noch 61 Konzessionsgesuche in Behandlung.

Durch Beschluss vom 8. Oktober 1913 haben Sie die für die Pferdebahn von der Station Bellavista zum Hotel Pasta auf dem Monte Generoso seinerzeit erteilte Konzession aufgehoben. Eine weitere Konzession, die der Strassenbahn Zürich-Höngg, wurde durch Bundesbeschluss für die auf dem Gebiete der Stadt Zürich liegende Strecke ebenfalls aufgehoben.

Gesuchen um Ausdehnung der Konzession wurde von Ihnen in drei Fällen und durch Bundesratsbeschluss in einem Falle entsprochen.

Durch Bundesbeschlüsse sind 11 Konzessionsänderungsgesuche in zustimmendem Sinne erledigt worden.

Von Ihnen wurden 4 Betriebsverträge und ein Nachtrag zu einem Betriebsvertrag genehmigt.

Im Berichtjahre sind 8 Fristverlängerungsgesuche vom Bundesrate und 6 von der Bundesversammlung in zustimmendem Sinne erledigt worden. Ein weiteres Gesuch um Fristverlängerung wurde zurückgezogen und 2 Gesuche konnten als gegenstandslos abgeschrieben werden, da die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen doch noch rechtzeitig eingereicht wurden.

Elf Konzessionen sind infolge unbenützten Ablaufes der konzessionsmässigen Fristen erloschen. Die Zahl der in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen beträgt auf Ende 1913 101. Dabei sind die Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer gesamten Länge in Betrieb stehen, mitgerechnet. Im übrigen gestatten wir uns, auf das vom Eisenbahndepartement herausgegebene Eisenbahnverzeichnis hinzuweisen, welches über diese Verhältnisse näheren Aufschluss erteilt.

2. Statuten und Finanzausweise.

Im Jahre 1913 wurden die Statuten von 6 neugegründeten Eisenbahngesellschaften und die von 20 bestehenden Gesellschaften vorgelegten abgeänderten Statuten, teilweise mit besonderen Vorbehalten, genehmigt. Eine Statutenvorlage wurde zurückgezogen, da sich nachträglich Schwierigkeiten bei der Konstituierung der Gesellschaft ergeben hatten.

Gestützt auf Art. 6 des Bundesgesetzes vom 28. Juni 1895 betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung, haben wir unterm 17. Oktober 1913 beschlossen, die Vertretung des Bundes im Verwaltungsrate der Berner Alpenbahn-Gesellschaft auf 4 Mitglieder festzusetzen. Für eine mit dem 1. Januar 1914 beginnende dreijährige Amtsdauer wurden gewählt die Herren:

V. Charbonnet, Staatsrat in Genf;

Dr. E. Frey, Direktor der Kraftwerke Rheinfelden;

Nationalrat Jäggi in Basel;

Nationalrat Dr. A. Büeler, Schwyz.

Finanzausweise konnten für 6 neue Linien genehmigt werden.

3. Enteignungen.

Da die Amtsperiode der eidgen. Schätzungskommissionen mit dem 31. März 1913 auslief, wurden die Kommissionen für eine neue sechsjährige Periode (1. April 1913 bis 31. März 1919) neu bestellt. Zwei vom Bundesgerichte gewählte Mitglieder nahmen ihre Wahl nicht an und mussten ersetzt werden. Ferner waren 6 Ersatzwahlen infolge von Todesfällen erforderlich.

Einsprachen gegen die Abtretungspflicht gelangten 21 zur gesonderten Behandlung. Davon wurden 2 zum Teil gutgeheissen und die übrigen abgewiesen.

Gesuchen um Einweisung in den Besitz nach Art. 46 des Expropriationsgesetzes wurde in 6 Fällen entsprochen.

Die Anwendung des ausserordentlichen Expropriationsverfahrens gestatteten wir in 7 Fällen.

Ausserdem wurden eine nicht unbedeutende Zahl von Beschwerden, Gesuchen und Eingaben aller Art, die auf Expropriationsverhältnisse Bezug hatten, zumeist vom Eisenbahndepartement direkt, erledigt.

4. Pfandbuch.

Wir haben 14 Verpfändungen für einen Gesamtbetrag von Fr. 92,923,000 bewilligt.

Vom Pfandbuchführer wurden mit dem Vormerke des Pfandbucheintrages versehen 6861 Titel im Gesamtbetrag von Franken 28,210,000 und mit dem Lösungszeichen 215,219 Titel im Gesamtbetrag von Fr. 108,040,000.

5. Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten.

Von den Ende 1912 noch hängigen zwei Gesuchen von Schiffahrtsunternehmungen um Erneuerung ihrer Konzession konnte eines im Berichtjahre erledigt werden. Einzig das Konzessionserneuerungsgesuch der Zürcher Dampfbootgesellschaft, für welche das Provisorium verlängert werden musste, harret noch der Erledigung.

Einem schon im Vorjahre eingereichten Konzessionsgesuche konnte im Berichtjahre entsprochen werden. Zwei Konzessionen wurden, gestützt auf die Vorschrift in Art. 8, Absatz 1, der Schiffahrtsverordnung vom 19. Dezember 1910, auf neue Kurse ausgedehnt, aber nur für ein Jahr, da es sich um provisorische Verhältnisse handelte. Ein Konzessionsausdehnungsgesuch für einen neuen, endgültig einzurichtenden Kurs, fand ebenfalls Berücksichtigung.

Ein neueingereichtes Konzessionsgesuch konnte im Berichtjahre nicht mehr erledigt werden.

Ferner sind 7 Konzessionen für Automobilkurse erteilt worden. Auf Ende 1913 waren noch 3 Konzessionsgesuche hängig.

Eine Automobilunternehmung hat den Betrieb infolge Eröffnung einer Bahnlinie in der von ihr bedienten Gegend eingestellt.

C. Technische Kontrolle.

Der Kontrolle des Eisenbahndepartements waren unterstellt:

	1913	1912
Eisenbahnunternehmungen	217 *	215
Konzessionierte Schiffahrtsunternehmungen	20	21
Aufzüge und Automobilunternehmungen	19	18
Zusammen	256	254

* Darin sind 2 Unternehmungen, die sich mit andern vereinigt haben, nicht mehr mitgezählt.

Die Zahl der Ein- und Ausgänge der technischen Abteilung hat wiederum zugenommen. Es erreichten

	1913	1912
	Nummern	
die Eingänge	19,802	18,917
die Ausgänge	11,045	10,951
Zusammen	30,847	29,868

Hierin sind nicht inbegriffen die zahlreichen Mitberichte, die die Sektionen unter sich und an die Abteilung erstattet haben, ferner die zahlreichen Mitberichte der Organe der technischen an die administrative Abteilung betreffend die Rechnungen der Eisenbahnen. Auch die zum Teil umfangreiche Mitarbeit an der Änderung bestehender Vorschriften und Verordnungen, sowie an internationalen Vereinbarungen, und endlich die vielen Augenscheine und Verhandlungen, bei denen Direktor und Inspektoren beteiligt waren, finden in den vorstehenden Zahlen keinen Ausdruck.

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

1. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

a. Bahnbau.

Planvorlagen.

Die im Berichtjahre genehmigten Planvorlagen für neue Linien, für Ergänzungs- und Umbauten aller Art auf den im Betrieb stehenden Linien, sowie für gewerbliche Verbindungsgeleise 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	58	—	26	54	138
Längenprofile	34	1	16	3	54
Sammlungen von Querprofilen	19	—	8	1	28
<i>Normal- und Spezialpläne.</i>					
Normalien für Unterbau	25	—	4	—	29
Erdbauten und Mauern	3	7	6	—	16
Tunnelbauten	3	—	16	—	19
Brücken und Durchlässe	160	105	189	1	455
Ufer- und Schutzbauten	2	4	16	—	22
Wegbauten, inkl. Wegübergänge	13	12	5	—	30
Oberbau, inkl. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen	64	—	3	—	67
Stationen und Haltestellen	58	17	—	—	75
Erweiterungen und Geleiseanlagen in Stationen	1	124	—	—	125
Stationshochbauten, inkl. Perronanlagen und Perrondächer	53	406	—	1	460
Stationseinrichtungen (Wasserversorgung, Beleuchtung, Kranen, Brückenwägen, Putzgruben)	3	148	—	—	151
Mechanische Einrichtungen für Seilbahnen, inkl. Kabel und Rollen Leitungen und Kraftstationen für elektrische Bahnen	3	—	8	—	11
Wärterhäuser (inkl. Brunnen), Bahnabschluss und Bahnbewachung Signale (inkl. Telegraph und Telephon), Zentralweichenstellungen und Riegelungen	4	8	70	—	82
Anlagen und Hochbauten für Traktionsdienst und Werkstätten	10	115	2	—	127
	49	111	—	—	160
Zusammen	767	1097	401	60	2325
(1912)	1088	1280	483	79	2880

Neue Bahnlinien.

Während des Berichtjahres befanden sich 41 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahre 54); davon wurden die folgenden 13 Linien neu in Angriff genommen:

Solothurn-Bern-Bahn:

Strecke Neu-Solothurn-Zollikofen;

Pontebrolla-Camedo-Landesgrenze (Centovalli);

Städtische Strassenbahn Zürich:

Limmatquai-Uraniabrücke-Bahnhofstrasse;

Städtische Strassenbahnen Bern:

Papiermühlestrasse-Gemeindengrenze (Anschlusslinie für die Worblentalbahn);

Ringbahn in der Landesausstellung;

Basler Strassenbahnen:

Clarastrasse-neuer Badischer Bahnhof;

Thiersteinallee-Bruderholzallee;

Städtische Strassenbahn Biel:

Biel-Mett;

Schaffhauser Strassenbahn:

Bahnhof-Mühlenthal;

Tramway Locarno:

Verlängerung der Linie Locarno-Minusio bis zum Kurhotel Esplanade;

Göschenen-Andermatt (Schöllenenbahn);

Aigle-Leysin:

Verlängerung der Linie bis zum Grand Hotel in Leysin;

Treib-Seelisberg.

Vollendet und dem Betrieb übergeben wurden im Berichtsjahre folgende Bahnlinien oder Bahnstrecken:

Eröffnete Strecke		Baulänge	Eröffnungsdatum
		km	
I. Hauptbahnen.			
1.	Berner Alpenbahn-Gesellschaft: Frutigen-Brig	60,492	15. Juli
II. Nebenbahnen.			
<i>a. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper.</i>			
2.	Rhätische Bahn: Bevern-Schuls	49,579	1. Juli
3.	Appenzeller Bahn: Herisau-Gossau	4,274	1. Oktober
4.	Aigle-Sépey-Ormont-dessus: Aigle-Sépey	13,800	22. Dezember
5.	Worblaufen-Worb (Worbentalbahn) . .	11,704	25. August
6.	Tramelan-Breuleux-Noirmont	14,303	16. Dezember
7.	Mett-Meinisberg	7,030	26. Dezember
<i>b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Strassen.</i>			
8.	Trambahn St. Gallen: Union-Teufenerstrasse (Endstrecke Hochwacht-Nest)	0,388	20. April
9.	Städtische Strassenbahnen Bern: Papiermühlestrasse-Gemeindegrenze (An- schlusslinie für die Worblentalbahn) .	1,095	25. August
Basler Strassenbahnen:			
10.	Kannenfeldstrasse-Elsässerstrasse . .	0,949	26. Juli
11.	Clarastrasse-neuer Badischer Bahnhof .	0,910	14. September
12.	Trambahn Luzern: Verlegung der Linie bei der Station Emmenbrücke in die Kantonsstrasse .	0,572	9. Mai
Strassenbahnen im Kanton Zug:			
13.	Zug-Baar-Thalacker	6,790	9. September
14.	Zug-Oberägeri	12,430	9. September
15.	Niedfuren-Menzingen	3,900	9. September
16.	Tramways Fribourg: Tilleul-St. Léonard-Grandfey (Endstrecke St. Léonard-Grandfey)	1,321	9. Juni
Steffisburg-Thun-Interlaken:			
17.	Steffisburg-Thun-Oberhofen	8,475	10. Oktober
18.	Oberhofen-Beatenbucht	8,150	24. Dezember

Eröffnete Strecke		Baulänge	Eröffnungsdatum
		km	
19.	Städtische Strassenbahn Biel: Biel-Mett	2,914	24. Oktober
20.	Schaffhauser Strassenbahn: Bahnhof Mülenthal	2,844	
	Güterverkehr		10. Juni
	Personenverkehr		18. Juni
	<i>c. Reine Zahnradbahnen.</i>		
21.	Villars-Chesières-Bretaye	4,000	18. Dezember
	<i>d. Seilbahnen.</i>		
22.	St. Moritz-Chantarella	0,442	2. Januar
23.	Engelberg-Gerschnialp	0,528	21. Januar
24.	Funicolare degli Angioli in Lugano	0,142	24. Juli

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt rund 217 km.

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
I. Hauptbahnen.									
1	Schweizerische Bundesbahnen: Sissach-Olten (Hauenstein-Basislinie)	D	16,588	500	10,5	1	8 148	3	325
Berner Alpenbahn-Gesellschaft:									
2	*Frutigen-Brig	E	60,492	300	27	34	26 644	24	1 621
3	Münster-Lengnau	D	12,528	300	15	1	8 560	2	571
4	Frasne-Vallorbe (Französische Mittelmeerbahn): Strecke Vallorbe-Landesgrenze . .	D	1,760	700	15	1	1 004	—	—
II. Nebenbahnen.									
<i>a. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper.</i>									
5	Rhätische Bahn: *Bervers-Schuls	E	49,579	160	25	17	8 010	53	2 132
6	Appenzellerbahn: *Herisau-Gossau	D	4,274	150	32	1	35	—	—
7	Schweizerische Bundesbahnen: Brienzi-Interlaken (Brienzerseebahn)	D	15,746	250	14	9	2 075	13	702
	Übertrag . . .		160,907			64	54 476	95	5 351

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
			km	m	‰		m		m
	Übertrag		160,907			64	54 476	95	5 351
8	**Aigle-Sépey-Ormont-dessus	E	22,600	52	60	7	493	8	313
9	*Worblaufen-Worb (Worblentalbahn) .	E	11,704	60	36	—	—	—	—
10	*Tramelan-Breuleux-Noirmont	E	14,303	70	50	—	—	—	—
11	Chur-Arosa	E	25,893	60	60	19	2 366	34	1 665
12	*Mett-Meinisberg	D	7,050	120	47,8	—	—	—	—
13	Nyon-St. Cergue-Morez: Strecke Nyon-St. Cergue-Landesgrenze	E	27,000	50	60	2	213	3	235
14	Solothurn-Bern-Bahn: Strecke Neu-Solothurn-Zollikofen .	E	26,622	120	30	—	—	3	60
15	Pontebrolla-Camedo-Landesgrenze (Centovalli)	E	13,776	60	60	19	1 840	26	903
<i>b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Strassen.</i>									
16	Städtische Strassenbahn Zürich: Limmatquai - Uraniabrücke - Bahnhofstrasse	E	0,365	17,7	20	—	—	—	—
	Übertrag		310,220			111	59 388	169	8 527

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
	Übertrag	. .	km	m	‰		m		m
	Übertrag	. .	310,220			111	59 388	169	8 527
17	Trambahn St. Gallen:								
	*** Union-Teufenerstrasse	E	2,010	17,5	78,2	—	—	—	—
	Städtische Strassenbahnen Bern:								
18	*Papiermühlestrasse - Gemeindegrenze (Anschlusslinie für die Worblentalbahn)	E	1,095	25,5	23,7	—	—	—	—
19	Ringbahn in der Landesausstellung Basler Strassenbahnen:	E	3,474	27,5	55	—	—	—	—
20	*Kannenfeldstrasse-Elsässerstrasse	E	0,949	30	25	—	—	—	—
21	*Clarastrasse - neuer Badischer Bahnhof	E	0,910	11,5	4	—	—	—	—
22	Thiersteinerallee-Bruderholzallee	E	3,385	20	64,6	—	—	—	—
23	Trambahn Luzern:								
	*Verlegung der Linie bei der Station Emmenbrücke in die Kantonsstrasse	E	0,572	100	6	—	—	—	—
	Strassenbahnen im Kanton Zug:								
24	*Zug-Baar-Thalacker	E	6,790	20	50,4	—	—	—	—
	Übertrag	. .	329,405			111	59 388	169	8 527

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
			km	m	‰		m		m
	Übertrag		329,405			111	59 388	169	8 527
25	* Zug-Oberägeri	E	12,436	25	64,7	—	—	—	—
26	* Niedfuren-Menzingen	E	3,900	25	61	—	—	—	—
27	Tramways Fribourg:								
	*** Tilleul-St. Léonard-Grandfey	E	2,656	23,5	70	—	—	—	—
28	** Steffisburg-Thun-Interlaken	E	25,580	20	65	—	—	—	—
29	Schwyzer Strassenbahnen:								
	Schwyz-Brunnen	E	5,400	25	70	—	—	—	—
30	Städtische Strassenbahn Biel:								
	* Biel-Mett	E	2,914	25	40	—	—	1	12
31	Schaffhauser Strassenbahn:								
	* Bahnhof Mühlenthal	E	2,644	20	38	—	—	—	—
32	Tramway Locarno:								
	Verlängerung der Linie Locarno-Minusio bis zum Kurhotel Esplanade	E	0,603	50	44,5	—	—	—	—
<i>c. Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken.</i>									
33	Brig-Furka-Disentis	D	97,000	80	110	13	4 182	44	1 728
	Übertrag		482,533			124	63 570	214	10 267

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
	Übertrag	. .	km	m	‰		m		m
			482,538			124	63 570	214	10 267
34	Leuk-Leukerbad	E	10,320	30	160	3	431	3	119
35	Göschenen-Andermatt (Schöllenenbahn)	E	3,700	80	179	3	628	5	229
36	Aigle-Leysin: Verlängerung der Linie bis zum Grand Hotel in Leysin	E	0,485	80	230	1	233	—	—
	<i>d. Reine Zahnradbahnen.</i>								
37	*Villars-Chesières-Bretaye	E	4,000	60	170	—	—	—	—
	<i>e. Seilbahnen.</i>								
38	*Funicolare degli Angioli in Lugano	E	0,142	—	440	—	—	1	26
39	*Engelberg-Gerschnialp	E	0,523	140	680	1	88	—	—
40	*St. Moritz-Chantarella	E	0,442	175	528	1	81	—	—
41	Treib-Seelisberg	E	1,145	300	380	—	—	—	—
	Zusammen	. .	503,300			133	65 031	223	10 641

Zeichenerklärung.

D = Dampfbetrieb.

E = Elektrischer Betrieb.

* = 1913 eröffnet.

** = 1913 teilweise eröffnet.

*** = 1912 und 1913 eröffnet.

Die noch nicht eröffneten Linien geben uns zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Auf der verbesserten Hauensteinlinie Sissach-Olten der schweizerischen Bundesbahnen haben die Arbeiten an dem 8148 m langen Hauenstein-Basistunnel im Berichtsjahre ganz wesentliche Fortschritte gemacht. Bis zum 31. Dezember ist folgender Arbeitsfortgang zu verzeichnen:

	Nordseite		Südseite		Zusammen	
	Ausgeführt		Ausgeführt		Ausgeführt	
	im Jahr 1913	bis Ende 1913	im Jahr 1913	bis Ende 1913	im Jahr 1913	bis Ende 1913
	m	m	m	m	m	m
Sohlstollen . .	1984,7	2050,7	2541,3	4354,8	4526,0	6405,5
Firststollen . .	1365,0	1384,0	2408,0	3760,0	3773,0	5144,0
Vollausbruch . .	1021,0	1040,0	2400,0	3428,0	3421,0	4468,0
Mauerung:						
Widerlager . .	877,0	896,0	2388,0	3198,0	3265,0	4094,0
Gewölbe	785,0	804,0	2370,0	3060,0	3155,0	3864,0
Tunnel vollendet	—	—	2551,0	2551,0	2551,0	2551,0

Der Tagesfortschritt der mechanischen Bohrung erreichte auf der Südseite im Mai seinen Höchstwert mit 14,7 m bei 2—3 Bohrhämmern; im Mittel betrug er 7,0 m. Auf der Nordseite ist die mechanische Bohrung im Monat Februar aufgenommen worden; der Tagesfortschritt erreichte den grössten Wert im März mit 16,3 m bei 2—3 Bohrhämmern, er betrug im Mittel 8,8 m. Am 16. Oktober ist der Vortrieb auf der Nordseite eingestellt worden, weil beim weitem Vorgehen Wasser angeschlagen werden dürfte; der Tunnel wird hier nun zunächst bis zum Scheitelpunkt fertig erstellt, bevor der Nordstollen weiter vorgetrieben wird. Bei diesem Arbeitsfortschritt kann der Durchschlag des Sohlstollens auf Mitte des Jahres 1914 erwartet werden, d. h. also über ein Jahr früher als im Bauprogramm angenommen worden ist. Der Sohlstollen wurde auf der Südseite im Dolomit, Muschelkalk und Hauptrogenstein vorgetrieben, auf der Nordseite in den Schichten des Bajocien. Das Gebirge war durchwegs standfest und grösstenteils trocken. Die aus dem Tunnel fliessende Wassermenge erreichte auf der Südseite 94 Sekundenliter (Dezember) und auf der Nordseite 11 Sekundenliter (März). Die Gesteins-

wärme erreichte vor Ort auf der Südseite 25° C bei km 2,450 ab Südportal (April), sie sank auf Ende Dezember auf 18,7° C; im Nordstollen betrug die höchste Gesteinswärme 12,6° C. Die Luftwärme erreichte auf der Südseite ihren höchsten Stand mit 26,2° C (Mai) und auf der Nordseite mit 17° C (Juni-September); sie sank auf Jahresende auf der Südseite auf 20° und auf der Nordseite auf 13° C.

Auf der offenen Linie sind zwischen Sissach und Tecknau die Erdarbeiten auf längere Strecken nahezu vollendet; ebenso sind die meisten Kunstbauten bereits ausgeführt. Auch auf der Südseite sind die Bauwerke vollendet; der eiserne Überbau der grossen Aarebrücke ist erstellt.

Die Arbeiten für den Bau des 8560 m langen Grenchenbergtunnels der Linie Münster-Lengnau der Berner Alpenbahn-Gesellschaft weisen auf Ende des Berichtjahres folgende Fortschritte auf:

	Nordseite		Südseite		Zusammen	
	Ausgeführt		Ausgeführt		Ausgeführt	
	im Jahr 1913	bis Ende 1913	im Jahr 1913	bis Ende 1913	im Jahr 1913	bis Ende 1913
	m	m	m	m	m	m
Sohlstollen . .	2263	3285	1185	2438	3448	5723
Vollausbruch .	1897	2703	1037	2000	2934	4703
Mauerung . .	1647	2327	1018	1776	2665	4103

Vom 14. Januar an wurde der Sohlstollen auch auf der Südseite mittelst mechanischer Bohrung vorgetrieben; dabei erreichte der mittlere Tagesfortschritt bei 3 Meyer'schen Bohrmaschinen im Dezember seinen Höchstwert mit 8,83 m und auf der Nordseite im Oktober mit 9,74 m bei der gleichen Anzahl Bohrmaschinen. Der Stollenvortrieb musste auf der Nordseite wegen Wassereindrang 84 Tage, und auf der Südseite 186 Tage lang eingestellt werden. Ausserdem wurden die sämtlichen Tunnelarbeiten infolge Streiks auf der Nordseite vom 31. August bis zum 26. September, und auf der Südseite vom 1. bis zum 6. August und vom 24. August bis zum 26. September unterbrochen. Der Stollen wurde sowohl auf der Nord- als auf der Südseite durch die Schichten des Malms und des Doggers vorgetrieben. Die aus dem Tunnel fliessende Wassermenge betrug auf der Nordseite 36—300 und auf der Südseite 45—830 Sekundenliter.

Auf der südlichen Anschlussstrecke sind die Erdarbeiten nahezu ausgeführt; ebenso sind die Kunstbauten vollendet. Die nördliche Anschlussstrecke war bereits auf Ende des Jahres 1912 im Unterbau vollendet.

Die Teilstrecke Vallorbe-Landesgrenze der Linie Frasnè-Vallorbe der französischen Mittelmeerbahn ist nahezu betriebsbereit. Nach dem Stande der Bauarbeiten auf der französischen Strecke wird die Linie im Laufe des kommenden Sommers eröffnet werden können.

Die im Dezember 1912 begonnenen Bauarbeiten der schmalspurigen Nebenbahn Brienz-Interlaken der schweizerischen Bundesbahnen (Brienzerseebahn) sind im Berichtjahre auf der Strecke Brienz-Ringgenberg derart gefördert worden, dass bereits nahezu 70 % der Erdarbeiten, ungefähr 25 % der Tunnel und 60 % der Kunstbauten ausgeführt sind. Über die Einführung der Linie in die Station Interlaken-Ost konnte nicht entschieden werden, weil die Erledigung der Motion Michel, wonach die Bahn, entgegen dem Bundesgesetz vom 17. Dezember 1907, von vornherein normalspurig erstellt werden sollte, abgewartet werden musste. Bis dahin musste auch die Vergebung der Arbeiten auf der Strecke Ringgenberg-Interlaken-Ost, mit der grossen Aarebrücke, verschoben werden.

Von den im Jahre 1912 in Angriff genommenen Bauarbeiten der elektrischen Schmalspurbahn Chur-Arosa sind bis zum Ende des Berichtjahres bereits ungefähr 75 % des Unterbaues und 25 % des Oberbaues und der Hochbauten ausgeführt worden; die Tunnels und namentlich die Kunstbauten sind der Vollendung nahe. Der 145 m lange Gründjetobel-Viadukt, dessen Hauptöffnung in einem Bogen von 86 m Lichtweite aus Eisenbeton besteht, ist vollendet; bei dem ebenfalls in Eisenbeton zur Ausführung gelangenden Langwieserviadukt ist der grosse Bogen von 96 m Stützweite samt den Anschlussöffnungen auf der Langwieserseite fertig erstellt. Auch die Fahrleitungsanlage ist in Ausführung begriffen, so dass die Fertigstellung der neuen Bahn auf den Herbst 1914 erwartet werden kann.

Auf der Strecke Nyon-St. Cergue-Landesgrenze der elektrischen Schmalspurbahn Nyon-St. Cergue-Morez sind die Unterbauarbeiten nahezu vollendet; einzig auf der Anfangsstrecke konnte infolge langer Verhandlungen über die Einführung in den Bahnhof Nyon mit den Bauarbeiten bisher noch nicht begonnen werden.

Das streckenweise vorgelegte allgemeine Bauprojekt der schmalspurigen elektrischen Solothurn-Bern-Bahn für die

Strecke Neu-Solothurn-Zollikofen ist am 16. Mai, 7. Juni, 11. Oktober und 6. Dezember genehmigt worden. Die Bauarbeiten wurden Mitte Juni in Angriff genommen; am Ende des Berichtjahres war auf der Strecke Biberist-Zollikofen bereits der grösste Teil der Erdarbeiten im Rohen ausgeführt, während die Arbeiten zwischen Neu-Solothurn und Biberist noch nicht begonnen sind. Auch die wenigen Kunstbauten sind bereits erstellt.

Das allgemeine Bauprojekt der Linie Pontebrolla-Camedo-Landesgrenze (Centovalli) ist am 16. Juni genehmigt worden. Die bereits begonnenen Bauarbeiten mussten Ende November infolge finanzieller Schwierigkeiten der Unternehmung eingestellt werden.

Die im Berichtjahre 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 Verzeichnis der Betriebseröffnungen enthalten sind.

Die Arbeiten für den Bau der schmalspurigen Linie Brig-Furka-Disentis haben im Berichtjahre bedeutende Fortschritte gemacht. Auf der Strecke Brig-Gletsch (km 0—46,3) ist die Bahnanlage bereits auf 44 km Länge vollendet; in dem 1858 m langen Furkatunnel haben die Arbeiten auf Ende Dezember folgenden Stand erreicht:

	Seite Erig	Seite Disentis	Zusammen
	m	m	m
Sohlstollen . .	1174	478	1652
Firststollen . .	656	131	787
Vollausbruch . .	616	28	644
Mauerung:			
Widerlager . .	572	9	581
Gewölbe	550	116	666

Zwischen dem Furkatunnel und Andermatt, sowie auch auf der Strecke Andermatt-Oberalp-Sedrun gehen die Unterbauarbeiten ihrer Vollendung entgegen, während von Sedrun bis zur Endstation Disentis, d. h. auf ungefähr 10 km Länge, auch der Oberbau fertigverlegt ist. Die Hochbauten sind auf der ganzen Linie der Fertigstellung nahe. Es ist beabsichtigt, im Laufe des kommenden Sommers den Betrieb auf der Strecke Brig-Gletsch aufzunehmen.

Auf der schmalspurigen Linie Leuk-Leukerbad sind ungefähr $\frac{2}{3}$ der Unterbauarbeiten ausgeführt; mit dem Legen des Oberbaues ist begonnen worden. Man hofft, im Laufe des Sommers 1914 das erste Teilstück der neuen Bahn bis nach Inden in Betrieb nehmen zu können.

Nach der am 2. Juni erfolgten Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes der elektrischen Schmalspurbahn Göschenen-Andermatt (Schöllenenbahn) sind die Bauarbeiten sofort aufgenommen worden; bis Ende des Berichtjahres sind noch etwa 30 % der Erdarbeiten und 50 % der gesamten Tunnellänge ausgeführt worden. Die Bahn soll bis Ende 1914 betriebsbereit sein.

Das allgemeine Bauprojekt für die Verlängerung der Linie Aigle-Leysin bis zum Grand Hotel in Leysin wurde am 24. Oktober genehmigt; die Bauarbeiten sind noch nicht begonnen worden.

Die Arbeiten für den Bau der Drahtseilbahn Treib-Seelisberg, deren allgemeines Bauprojekt am 16. September genehmigt worden ist, sind im Berichtjahre nicht mehr in Angriff genommen worden.

Die Prüfung der Bauvorlagen war am Ende des Berichtjahres für folgende Linien und Bahnstrecken im Gange:

- Tramways électriques de Genève:
 - Raccordement Ceinture-Gare Cornavin;
 - Huttwil-Eriswil;
- Zürich-Oerlikon-Seebach:
 - Oerlikon-Affoltern;
- Ferrovie luganesi:
 - Ponte-Tresa-Landesgrenze;
 - Biel-Täuffelen-Ins;
- Strassenbahn Winterthur:
 - Bahnhof-Stadtrain,
 - Grabengasse-Dentweg,
 - Bahnhof-Wülflingen;
- Beatenberg-Niederhorn.

Bahnhöfe und Stationen.

Bahnhof Zürich. Die in der Frage des Umbaues der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet zwischen der Bundesbahnverwaltung und dem Stadtrate von Zürich geführten Verhandlungen sind nunmehr zum Abschlusse gelangt. Nach dem am 22. Dezember vereinbarten Verträge soll das Projekt VI vom

Mai 1913 zur Ausführung kommen, wonach die Station Enge an der Seestrasse südseits von der über die Bahn geführten Bederstrasse vorgesehen ist. Die bezüglichlichen Planvorlagen sind jedoch noch nicht eingereicht worden.

Badischer Bahnhof Basel. Die neuen Anlagen, sowohl im Personen- als im Verschubbahnhof, sind am 14. September dem Betrieb übergeben worden.

Bahnhof Bern. Das neue Lokomotivdepot im Aebigut ist am 30. November in Betrieb genommen worden. Der am 26. Juli 1912 dem Eisenbahndepartement eingereichte Entwurf für die Umgestaltung des Personenbahnhofes und der beidseitig anschliessenden Abstellbahnhöfe konnte noch nicht genehmigt werden, da das von der Kantonsregierung in Aussicht gestellte Gutachten noch aussteht. Dagegen wurden die Unterbauarbeiten für die Verbreiterung des Villettenabstellbahnhofes und die Verlegung der Stadtbachstrasse und Verlängerung der Bühlstrassenbrücke im Berichtjahre durchgeführt.

Bahnhof Thun. Das dem Eisenbahndepartement unterm 13. Januar 1912 vorgelegte Projekt für einen Zentralbahnhof mit Aufnahmegebäude oberhalb der Frutigenstrasse ist auch im Berichtjahre unerledigt geblieben, weil die Unterhandlungen über die Frage der Gestaltung des Anschlusses des Dampfschiffkanals im Berichtjahre nicht mehr zum Abschlusse gebracht werden konnten. Erst im Januar 1914 ist eine Einigung auf Grund eines Projektentwurfes der Firma Dr. Epper, Meyer & Cie. in Thun zustande gekommen.

Bahnhof Biel. Die im Jahre 1912 begonnenen Kanalisationsarbeiten konnten im Berichtjahre grösstenteils vollendet werden; am 1. März sind dann auch die eigentlichen Bahnbauarbeiten in Angriff genommen worden. Die Auffüllung der Solothurner Linie und der Güterzuggeleise befindet sich in Arbeit, diejenige des Güter- und Vorschubbahnhofes ist bereits durchgeführt. Auch einzelne Kunstbauten sind erstellt; ebenso befinden sich die Fundationen verschiedener Hochbauten in Arbeit.

Bahnhof Lausanne (Umbauarbeiten im mittleren Teil des Bahnhofes). Das neue Aufnahmegebäude geht seiner Vollendung entgegen; der mittlere Teil desselben ist bereits in Betrieb genommen worden.

Bahnhof St. Gallen. Das neue Aufnahmegebäude ist am 24. Dezember dem Betrieb übergeben worden. Die Fundierungsarbeiten (Pfählungen) für die Bahnsteighallen sind in Ausführung begriffen; der Posttunnel ist fertigerstellt. Das Aufnahmegebäude der Nebenbahnen ist im Rohbau fertig, ein Teil der neuen Geleiseanlagen ist bereits in Betrieb genommen worden.

Von andern grössern Bahnhof- und Stationsumbauten, die im Berichtjahre begonnen oder fortgesetzt wurden, oder über deren Entwürfe das Genehmigungsverfahren eingeleitet ist, erwähnen wir folgende:

Payerne, Vallorbe, Brig, Martigny, Romont, Pratteln, Zofingen, Sursee, Rothrist, Delsberg, Alt-Solothurn, Neu-Solothurn, Lengnau, Ziegelbrücke, Baden, Wädenswil, Thalwil, Gossau (Verlegung der Station), Wil, Romanshorn, Spiez, Interlaken, Interlaken-Ost und Grindelwald.

Ausbau auf zweite Spur.

Im Berichtjahre wurde der zweispurige Betrieb auf folgenden Strecken eröffnet:

Basel-Münchenstein, 4,7 km	1. Mai;
Aadorf-Rätterschen, 8,9 km	1. Mai;
Winkeln-Gossau, 4,0 km	11. Oktober;
Maroggia-Mendrisio, 7,7 km	1. Oktober.

Fortgesetzt oder neu in Angriff genommen wurde der Ausbau auf zweite Spur der Strecken St. Blaise-Neuveville, Martigny-Riddes, Brig-Iselle (zweiter Simplontunnel), Thörishaus-Bern, Sursee-Rothenburg, Gümligen-Kiesen und Scherzligen-Spiez.

Auf den Strecken St. Blaise-Neuveville und Martigny-Riddes sind die Bauarbeiten bereits so weit vorgeschritten, dass der Betrieb auf einzelnen Teilstrecken auf das neue Geleise übergeleitet werden konnte.

Die von den Bundesbahnen in Regie betriebenen Arbeiten für den Ausbau des zweiten Simplontunnels weisen auf Ende des Berichtjahres folgenden Stand auf:

	Nordseite		Südseite		Zusammen	
	Ausgeführt		Ausgeführt		Ausgeführt	
	im Jahr 1913	bis Ende 1913	im Jahr 1913	bis Ende 1913	im Jahr 1913	bis Ende 1913
	m	m	m	m	m	m
Firststollen .	3235	3265	2175	2175	5410	5440
Vollausbruch .	3041	3041	2078	2078	5119	5119
Mauerung:						
Widerlager .	2658	2658	1677	1677	4335	4335
Gewölbe .	2616	2616	1578	1578	4194	4194

Die Ausbrucharbeiten sind auf der Südseite am 31. März in Angriff genommen worden; mit der Mauerung wurde auf der Nordseite im Januar und auf der Südseite im Mai begonnen.

Die Bauprojekte für den doppelspurigen Ausbau der Strecken Thörishaus-Bern und Gümligen-Kiesen wurden am 19. Juli und 26. August genehmigt; mit der Bauausführung ist im Berichtjahre noch begonnen worden.

Die Arbeiten für die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Sursee-Rothenburg sind bereits so weit gefördert worden, dass die Aufnahme des zweigeleisigen Betriebs zwischen Sursee und Notwil auf den 1. Mai 1914 in Aussicht genommen werden kann.

Nach der am 3. September erfolgten Genehmigung des Bauprojektes sind die Arbeiten für die Doppelspur Scherzligen-Spiez sofort in Angriff genommen worden. Der zweigeleisige Betrieb soll im Laufe des Sommers 1914 aufgenommen werden.

In Behandlung standen am Ende des Berichtjahres die Bauprojekte der Doppelspuranlagen Siviriez-Romont, Visp-Brig, Basel S. B. B.-Basel Bad. Bahn (Basler Verbindungsbahn), Thalwil-Richterswil, Rätterschen-Winterthur und Lugano-Maroggia.

Terrainaufnahmen und Projektierungsarbeiten sind im Gange für den Bau der Doppelspur auf den Strecken Kiesen-Thun, Zwingen-Liesberg, Lengnau-Mett, Flums-Mels, Schwarzenbach-Uzwil, St. Fiden-Goldach, Rorschach-St. Margrethen, Winkeln-Bruggen und Giubiasco-Lugano.

Grenz- und Katasterpläne

sind im Berichtjahre für 20 Linien mit einer Länge von zusammen 186.8 km eingereicht und geprüft worden.

Einführung des elektrischen Betriebes.

Die schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb; deren Zusammensetzung im Berichtjahre unverändert geblieben ist, hat im Januar 1913 die letzten Vorlagen der Unterausschüsse III und IV genehmigt und erachtet damit ihre Aufgabe in der Hauptsache als erfüllt.

Die einheitliche, zusammenfassende Bearbeitung aller Berichte für die Drucklegung und letztere selbst sind im Gange.

Im Berichtjahre sind nur die ordentlichen Mitgliederbeiträge erhoben worden.

Mit der Eröffnung der Löttschbergbahn ist der elektrische Betrieb auf der ganzen Strecke Spiez-Brig aufgenommen worden, und bei der Rhätischen Bahn mit der Eröffnung der neuen Engadinerlinien auf den Strecken St. Moritz-Schuls und Samaden-Pontresina. Ebenso ist die Bahn Tramelan-Tavannes im Berichtjahr zum elektrischen Betrieb übergegangen.

Für die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Berner Oberland-Bahnen sind die bezüglichen Vorlagen eingereicht und genehmigt worden, und die Bauausführung wurde derart gefördert, dass die Fahrleitungen der Schynige-Platte-Bahn und der Strecke Interlaken-Lauterbrunnen bereits unter Spannung gesetzt, die Umformerstation Zweilütschinen kollaudiert und die Brems- und Fahrproben mit den Lokomotiven der Schynige-Platte-Bahn vorgenommen werden konnten.

b. Bahnunterhalt.

Linien im Betrieb auf Ende 1913.

I. Hauptbahnen.

	Betriebslänge	
	km	km
a. Schweizerische	2486,921	
b. Ausländische auf Schweizergebiet	68,794	
	2555,715	
	Übertrag	2555,715

Übertrag 2555,715

II. Nebenbahnen.

a. Normalspurige Adhäsionsbahnen	1125,744	
b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen	1305,144	
c. Zahnradbahnen	109,886	
d. Tramways	504,092	
e. Drahtseilbahnen	47,562	
		<hr/>
		3092,427
		<hr/>
		5648,143
Hiervon gehen ab:		
Die für die Zweiglinien doppelt gerechneten		
Betriebslängen	123,398	
Die im Ausland gelegenen Strecken	52,621	
		<hr/>
		176,019
Einfache Länge sämtlicher, dem öffentlichen Verkehr		
dienenden Eisenbahnen in der Schweiz		<hr/>
		5472,123
		<hr/>
Davon werden zweispurig betrieben		807,933

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

Inspektionen und Kontrolle der Bahnen.

Die Kontrolle über den Unterhalt der Bahnen ist in der bisherigen Weise ausgeführt worden. Die durchgehenden Inspektionsreisen zu Fuss über Haupt- und Nebenbahnen, ausser Zahnrad- und Seilbahnen, erstrecken sich auf 5130 km, wozu noch zahlreiche Sonderuntersuchungen und Augenscheine kommen.

Auf die Kontrolle der Zahnrad- und Drahtseilbahnen entfallen:

Allgemeine Inspektionen	137
Besuche bei besonderen Anlässen (Untersuchungen von neuem Rollmaterial, Bremsproben, Augenscheine usw.)	175

Anlässlich der Inspektionen wurden 387 km Streckenbegehungen ausgeführt.

Auf den elektrisch betriebenen Adhäsionsbahnen wurden 295 Inspektionen vorgenommen, die sich auf die elektrischen Einrichtungen und das Rollmaterial erstreckten.

Zustand der Bahnen.

Unterbau.

Grössere Störungen des Bahnbetriebes durch Naturereignisse haben sich im Berichtsjahre nur wenige ereignet.

Die Linie Cadenasso-Locarno ist am 9. Oktober um 4 Uhr 20 morgens bei km 163 zwischen Cadenazzo und Reazzino durch ein ausserordentliches Hochwasser unterbrochen worden. Der erste Morgenzug stürzte an der Unterbruchstelle in die Fluten des hochgehenden Tessins, wobei der Lokomotivführer und ein Postangestellter ums Leben kamen. Während der Linienunterbrechung wurde der Verkehr Bellinzona-Locarno über Magadino und den Langensee geleitet. Am 13. Oktober konnte der regelmässige Verkehr auf der provisorisch hergestellten Linie wieder aufgenommen werden.

Bei der Pilatusbahn fand am 15. September ein Felssturz statt, wodurch das Geleise an mehreren Stellen beschädigt wurde und der Betrieb an diesem Tage nur durch Umsteigen aufrecht erhalten werden konnte.

Auf der II. Sektion der Salvatorebahn hat ein Steinschlag am 20. Juli die Zahnstange auf zirka 10 m Länge beschädigt und eine 4stündige Betriebsunterbrechung verursacht.

In bezug auf die Unterhaltungsarbeiten ist zu bemerken, dass im Kreise III der schweizerischen Bundesbahnen die Brücken bei Wetzikon der Linie Effretikon-Hinwil ausgewechselt worden sind. Auf der Linie Glarus-Linthal sind 2 neue Brücken zum Ersatz der bestehenden im Bau.

Die neue Verordnung über eiserne Brücken ist am 7. Juni in Kraft getreten.

Für die neuen Vorschriften über Bauten in Eisenbeton ist ein Entwurf aufgestellt worden, der den Beteiligten demnächst zugestellt werden wird.

Oberbau.

Geleiseerneuerungen und Verstärkungen haben im Berichtsjahre stattgefunden:

mit neuem Material für Hauptbahnen:

Stahlschienen	137,300	km
Eisenschwellen	96,200	„
Holzschwellen	37,900	„

mit neuem Material für Nebenbahnen:

Stahlschienen	104,000	km
Eisen- und Holzschwellen	35,700	„

Verstärkungen der Geleise durch Vermehrung der Schwellen und Verbesserungen des Schienenstosses:

auf Hauptbahnen	56,300 km
auf Nebenbahnen	23,000 „

Mechanische Einrichtungen der Drahtseilbahnen.

Die Kontrolle dieser Einrichtungen fand in gewohnter Weise statt.

Bei 7 Bahnen gelangten 9 Seile zur Auswechslung.

Festigkeitsproben wurden vorgenommen mit:

- 8 Ersatzseilen bestehender Bahnen,
- 1 Seil für eine neue Bahn,
- 8 ausrangierten Seilen.

Bei 3 Seilen musste eine erhöhte Beaufsichtigung angeordnet werden, weil sie schadhafte Stellen aufwiesen. Bei der Braunwaldbahn verursachte ein Wellenbruch in der Antriebsstation, der auf Setzungen der Lagerfundamente zurückgeführt werden muss, einen viertägigen Betriebsunterbruch. Sonst waren diese mechanischen Einrichtungen im allgemeinen in befriedigendem Zustand.

Unsere Untersuchungen über das innere Verrosten der Drahtseile und dessen Verhütung wurden weitergeführt. Zu erwähnen ist noch die Betriebseröffnung der „Funicolare degli Angioli“ in Lugano, einer Seilbahn, deren mechanischer Teil von der sonst üblichen Bauart abweicht und mehr derjenigen der gewöhnlichen Aufzüge entspricht.

Maschinen, Apparate und Leitungsanlagen der elektrischen Bahnen.

Hauptsächlich bei den neueröffneten Betrieben sind verschiedentliche Schäden und Störungen zutage getreten. Sonst sind diese Teile im allgemeinen in einem befriedigenden Zustand befunden worden.

Die wenigen Fahrleitungsbrüche, die uns gemeldet wurden, sind meistens durch Entgleisungen der Stromabnehmer verursacht worden und hatten weder Verletzungen noch grössere Beschädigungen zur Folge, sondern lediglich längere oder kürzere Zugverspätungen.

Stationen und Hochbauten.

Auf betriebenen Linien sind neu eröffnet worden die Haltestellen Leuggelbach auf der Linie Glarus-Linthal, Quartino auf

der Linie Bellinzona-Luino und Ronchini auf der Linie Locarno-Bignasco.

Aufnahmegebäude sind auf 15 Stationen neu erstellt und auf 9 Stationen vergrößert worden.

Neue Perrondächer sind auf 19 Stationen angebracht worden.

Die elektrische Beleuchtung ist auf 43 Stationen neu eingerichtet und auf 21 Stationen verbessert worden.

Signale und Riegelungen.

Neue Riegelungen wurden erstellt auf 9 Stationen und ältere ergänzt auf 14 Stationen.

Eine neue Blockanlage ist auf der Strecke Basel-Münchenstein errichtet worden.

Niveaübergänge und Bahnabschluss.

Ausser der Unterdrückung von Niveaübergängen beim Bau zweiter Geleise sind 33 weitere durch die Erstellung von Unter- oder Überführungen beseitigt worden.

Bahnbewachung.

Die Vorlagen über den Dienst der Streckenwärter sind in der bisherigen Weise geprüft worden und haben nur in geringem Masse zu Bemerkungen Anlass gegeben.

c. Elektrische Leitungsanlagen längs und quer zu Eisenbahnen.

Die Aufsicht des Eisenbahndepartements erstreckt sich auf die Bahnkreuzungen durch elektrische Starkstromleitungen und die Längsführung solcher neben Bahnen, sowie auf Kreuzungen elektrischer Bahnen mit Schwachstromleitungen.

Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen.

Im Jahre 1913 wurden Planvorlagen behandelt für:

359	Starkstromüberführungen	gegen	380	im	Vorjahre,
59	Starkstromunterführungen	"	20	"	"
17	Starkstromlängsführungen	"	24	"	"
46	neue Stationsbeleuchtungsanlagen	"	53	"	"
33	Änderungen und Erweiterungen bestehender Anlagen	"	25	"	"
514		gegen	502	im	Vorjahre.

Unter Ausschluss der Starkstromleitungen längs und quer zu reinen Strassenbahnen und solcher Leitungen, die den Bahnverwaltungen selbst gehören, ergibt sich auf Ende 1913 folgender Bestand:

2810 Starkstromüberführungen (2503)

548 Starkstromunterführungen (501)

199 Starkstromlängsführungen (184).

Kreuzungen elektrischer Bahnkontaktleitungen mit Schwachstromleitungen.

Nach den Ausweisen der Obertelegraphendirektion sind 32 neue Überführungen von Schwachstrom- über Bahnfahrleitungen erstellt worden. Die im Laufe des Jahres eröffneten Bahnen und Bahnstrecken weisen im ganzen 90 Überführungen von Schwachstromleitungen auf. Die Gesamtzunahme beträgt somit 122. Ausserdem sind durch Linienausbau und Umbauten viele Kreuzungen geändert worden.

Es sind dem Departement keine durch diese Leitungen verursachten Störungen des Bahnbetriebes zur Kenntnis gelangt. Die Leitungen werden von den Kontrollbeamten, soweit möglich, jährlich einmal besichtigt, und die wahrgenommenen Mängel den in Frage kommenden Bahnverwaltungen behufs Abhülfe zur Kenntnis gebracht.

Als Kontrollstelle für elektrische Anlagen hat das Departement teilgenommen an der in das Berichtsjahr fallenden Umarbeitung der Vorschriften betreffend Planvorlagen für elektrische Starkstromanlagen vom 13. November 1913, sowie des Geschäftsreglements über den Verkehr zwischen den in Art. 21 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 vorgeschriebenen Kontrollstellen für elektrische Anlagen.

2. Rollmaterial.

Die Kontrolle bestand wie bisher in der Prüfung der Planvorlagen für Neuanschaffungen und Umbauten, ferner in der Untersuchung neuer oder umgebauter Fahrzeuge vor deren Inbetriebsetzung, sowie in der Beobachtung des Rollmaterials im Betrieb und des Zugförderungsdienstes.

Im Berichtjahre kam auch eine Abänderung der Verordnung über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom

10. März 1906 zur Behandlung. Es betraf in der Hauptsache eine Erhöhung der zulässigen Fahrgeschwindigkeiten bei Strassenbahnen.

Diese Abänderung trat am 1. Juli 1913 in Kraft.

Im Berichtjahre wurden 511 Vorlagen für Rollmaterial behandelt (83 für neue und 428 für bestehende Bahnen) gegen 484 im Vorjahre.

Bezüglich näherer Angaben über die erfolgten Änderungen im Rollmaterial-Bestand verweisen wir auf die vom Eisenbahndepartement jedes Jahr herausgegebene Rollmaterialstatistik. Wir wollen nur erwähnen, dass sich diesmal unter den Neuanschaffungen verschiedene neue Bauarten befinden, und zwar sowohl bei Lokomotiven wie bei den Wagen.

Unter den Lokomotiven sind besonders bemerkenswert die C 5/6 der S. B. B., die Ea 3/6 der Bern-Neuenburg Bahn, die Fb 5/7 der Bern-Lötschberg-Simplon Bahn, eine Zahnradlokomotive der Vitznau-Rigi Bahn mit verdoppelter Leistungsfähigkeit und die 2 neuen Schneeschleudermaschinen der Rhätischen Bahn.

Bei den Wagen sind zu erwähnen die für elektrisch geführte Züge bestimmten Heizkesselwagen der Lötschbergbahn, die Kehrtrichtransportwagen der Bern-Neuenburg- und Gürbetalbahn und ein Schienenreinigungswagen der Zürcher Strassenbahnen.

Die Bestrebungen zur Verbilligung des Eisenbahnbetriebes führten zur Beschaffung eines zweiten Dampfmotorwagens durch die Saignelégier-Glovelier Bahn. Auch die neue Schmalspurbahn Biel-Meinisberg hat ihren Betrieb mit zwei Dampfmotorwagen aufgenommen und weiter beabsichtigt die Pruntrut-Bonfol Bahn die Beschaffung eines solchen.

Die Beförderung normalspuriger Wagen mittelst Rollwagen auf Schmalspurbahnen macht weitere Fortschritte. Der Bestand an solchen Fahrzeugen hat sich im Berichtjahre um 19 Rollwagen vermehrt.

Bezüglich Verbesserungen am Rollmaterial ist zu erwähnen, dass auf Ende des Jahres 675 oder 43,7 % aller Dampflokomotiven mit Rauchverminderungseinrichtungen ausgerüstet sind gegenüber 38,2 % im Vorjahre, und mit Dampfüberhitzung 239 oder 15,5 % aller Dampflokomotiven gegenüber 190 oder 14,4 % im Vorjahre.

Mit elektromagnetischen Schienenbremsen sind heute ausgerüstet:

- 5 oder 16,66 % aller Lokomotiven von elektrischen Schmal-
spurbahnen mit Adhäsionsbetrieb;
429 oder 37,2 % aller Motorwagen von elektrischen Schmal-
spurbahnen mit Adhäsionsbetrieb;
6 oder 1 % aller Anhängewagen von elektrischen Schmal-
spurbahnen mit Adhäsionsbetrieb.

Mit selbsttätigen Schutzfangvorrichtungen 119
oder 13,7 % aller Tramways-Motorwagen.

Über den Stand der Personenwagenbeleuchtung
bei den normalspurigen Bahnen gibt nachfolgende Zusammenstel-
lung Auskunft :

	Wagen	%	% im Vorjahr
Petrolbeleuchtung	291	7,45	8,8
Gasbeleuchtung	480	12,8	13,3
Elektrische Beleuchtung	3125	80,0	77,9

Bei den Bundesbahnen wird auch eine Verbesserung der
Ventilation der Personenwagen angestrebt. Unsererseits wurde die
Vermehrung der Güterwagen für Lebensmittel-, Gemüse- und
Früchtetransport befürwortet.

Das Gesuch einer Hauptbahn, Drittklasswagen mit 5 Sitz-
plätzen in der Wagenbreite bauen zu dürfen, mussten wir abweisen,
weil dieses Vorgehen einen Rückschritt in bezug auf die Be-
quemlichkeit der Reisenden bedeutet hätte.

An Lokomotivschäden sind dem Departement 525 zur
Kenntnis gebracht worden; dieselben verteilen sich wie folgt:

Schweizerische Bundesbahnen	236
Übrige Bahnen	289
Zusammen	<u>525</u>

Eingelangt sind ferner:

384	Berichte über Kupplungsbrüche;
37	„ „ Radreifenbrüche;
43	„ „ Achsenbrüche.

Schwere Unfälle sind infolge dieser Brüche nicht entstanden.

An ausserordentlichen Vorkommnissen ist der Unfall auf dem
11,5 % Gefälle der Teilstrecke Riponne-Pontaise der Tramways
Lausannois, der 2 Reisenden das Leben kostete, zu erwähnen.
Obwohl der Unfall sich auf die fehlerhafte Handhabung der
Bremsen zurückführen liess, zeigt der Fall doch, dass mit der

Zulassung so grosser Gefälle bei Adhäsionsbahnen eine gewisse Grenze gewahrt werden muss.

Unter Mitwirkung unserer Kontrollingenieure fanden statt:
 Innere Kesseluntersuchungen 50,
 Periodische Druckproben 97,
 Druckproben neuer Kessel 46 (wovon 5 Ersatzkessel).

Ferner haben wir auf Ansuchen der Lokomotivfabrik Winterthur auch dieses Jahr wieder 8 Druckproben von neuen Lokomotivkesseln für eine ausländische Bahnverwaltung durch unsere Beamten besorgen lassen.

Kohlenvorräte waren im Berichtjahre meistens genügend vorhanden. Vorstellungen mussten nur in vereinzelt Fällen erhoben werden.

3. Bahnbetrieb.

a. Fahrplanwesen.

Trotz der in den letzten Jahren eingeführten zahlreichen Verbesserungen bewegt sich die Zahl der Abänderungsbegehren zu den Fahrplänen noch immer in aufsteigender Richtung. Sie hat im Berichtjahre die bis dahin nie erreichte Höhe von 1359, gegen 1124 im Vorjahre, betragen. Von diesen Begehren bezweckten 447 die Bewilligung neuer Halte von Zügen oder Schiffskursen.

Über 319 Begehren wurde der Entscheid des Eisenbahndepartements angerufen, und die übrigen haben durch Zugeständnisse der Bahn- und Dampfschiffverwaltungen oder durch Verzicht seitens der Begehrensteller in den Fahrplankonferenzen ihre Erledigung gefunden. In 48 Fällen sind die Verfügungen des Departements auf dem Rekurswege an den Bundesrat gezogen worden, und zwar richteten sich die meisten Rekurse gegen ablehnende Verfügungen des Departements betreffend neue Schnellzugshalte und Vermehrung der Fahrleistungen auf den Bundesbahnen.

Die Eröffnung der Lötschbergbahn nötigte die Bundesbahnen zur Übernahme von bedeutenden neuen Fahrleistungen im Interesse des internationalen Durchgangsverkehrs über die neue Bahn. Die Betriebseröffnung mit einem beschränkten Fahrplan erfolgte am 15. Juli; der vollständige Sommerfahrplan konnte vom 18. September ab durchgeführt werden.

Da in neuerer Zeit immer nachdrücklicher vermehrten Verbindungen für den Lokalverkehr auf den Bundesbahnen gerufen wird, und mit solchen Verbindungen eine bessere Trennung des Fernverkehrs vom engern Lokalverkehr ermöglicht wird, hat das Departement die Generaldirektion der Bundesbahnen darauf aufmerksam gemacht, dass eine wesentliche Verbesserung bezw. Vermehrung der Zugverbindungen für den Lokalverkehr in absehbarer Zeit nicht zu umgehen sein werde, und dass es angezeigt erscheine, zu prüfen, mit welchen Mitteln den fortschreitenden Verkehrsbedürfnissen ohne allzugrossen Kostenaufwand entsprochen werden könne. Nachdem im Auslande und vereinzelt auch auf schweizerischen Nebenbahnen Versuche mit leichten Zügen (Triebwagen und leichte Lokomotiven) gemacht worden seien und dieselben befriedigt haben, werde die Generaldirektion ersucht, auch ihrerseits der Prüfung der Frage der Einführung eines solchen Verkehrsmittels näherzutreten. Der Bericht über das Ergebnis dieser Prüfung ist noch ausstehend.

Auf die im letztjährigen Berichte erwähnte Einführung der Stundenzählung von 0—24 bei den Verkehrsanstalten haben wir für einmal verzichtet, nachdem wir auf gestellte Anfrage die Auskunft erhielten, dass weder in Deutschland noch in Österreich bei den zuständigen Behörden der Wunsch bestehe, in nächster Zeit die neue Stundenzählung bei den Verkehrsanstalten einzuführen. Dabei war für uns die Erwägung mitbestimmend, dass, entsprechend den anderwärts gemachten Erfahrungen, das bürgerliche Leben auch in der Schweiz der bei den Verkehrsanstalten eingeführten neuen Zeitbezeichnung nicht ohne weiteres folgen würde, so dass wir dann im eigenen Lande mit zwei Zeitbezeichnungen zu rechnen hätten.

An der am 26. und 27. November 1913 in Neapel abgehaltenen europäischen Fahrplankonferenz haben wir uns in üblicher Weise vertreten lassen. In dieser Konferenz sind mehrere für unser Land wertvolle Verbesserungen im internationalen Durchgangsverkehr vereinbart worden.

b. Prüfung und Genehmigung der Dienstvorschriften.

Vom Eisenbahndepartement sind im Laufe des Berichtjahres die Dienstvorschriften von 10 neuen Bahnunternehmungen geprüft und nach längeren Verhandlungen genehmigt worden.

Die Verwaltungen von mehreren Bahnen haben im Benehmen mit dem Departemente Ausführungsbestimmungen zu dem auf

1. Januar 1912 in Kraft getretenen Reglemente über den Fahrdienst elektrischer Schmalspurbahnen erlassen.

3 Verwaltungen mussten wegen Lässigkeit in der Behandlung von Dienstvorschriften ernstlich gemahnt werden.

Der Entwurf zu den im letztjährigen Berichte erwähnten Vorschriften über die Anstellung, dienstliche Ausbildung und die Prüfung des Betriebspersonals der Sekundärbahnen ist zur Vorlage gelangt, und es hat das Departement dem Verband dieser Bahnen eine Reihe von Abänderungsvorschlägen unterbreitet.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat dem Departement den Entwurf zu einem neuen Signalreglemente für Normalspurbahnen zur Prüfung vorgelegt. Da der Entwurf gegenüber dem bestehenden Reglemente einzelne Änderungen von weittragender Bedeutung vorsieht, wird die endgültige Bereinigung des Reglements voraussichtlich zeitraubende Verhandlungen erfordern.

c. Vollziehung des Arbeitsgesetzes.

Mit Rücksicht auf besondere Verhältnisse mussten einer Reihe von Bahn- und Dampfschiffverwaltungen ausnahmsweise Anordnungen hinsichtlich der Dauer der Dienst- und Ruhezeiten bewilligt werden.

Bezüglich des Verbots des Güterdienstes an Sonntagen haben wir nachstehende Ausnahmen bewilligt:

1. Den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie den Bundesbahnen an den Sonntagen des Monats März, den Charfreitag und den Ostersonntag ausgenommen, die Führung von je 3 Güterzügen auf den Linien St. Ludwig-Basel, Basel-Gotthard, Basel-Zürich, Basel-Bern und Basel-Renens.

2. Den Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbandes und der Rhätischen Bahn für die Sonn- und Festtage, den eidgenössischen Betttag ausgenommen, in der Zeit vom 7. September bis 30. November:

- a. Arbeit in den Güterschuppen am Vormittage;
- b. Beförderung von Güterwagen mit den hierzu geeigneten Personenzügen, soweit nötig;
- c. Ausführung von Güterzügen und auf dem Bodensee von Trajektfahrten, soweit dies zur Bewältigung des starken Herbstverkehrs erforderlich war.

3. Den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen für die Sonntage vom 5. Oktober bis 23. November die Ausführung von je 6 Güterzügen auf der Strecke Basel-St. Ludwig.

4. Den Bundesbahnen für die Sonntage im Dezember, Weihnachten ausgenommen, Besorgung des Ladedienstes in den Güterhallen in Genf.

Ausserdem wurden, behufs Vermeidung von Güterstauungen, und zwar namentlich in Chiasso, wiederholt für einzelne Sonn- und Festtage Ausnahmen bewilligt.

Von den Kontrollorganen des Eisenbahndepartements ist in üblicher Weise eine grosse Zahl der im Art. 11 des Gesetzes vorgesehenen Tagebücher des Personals der Transportanstalten geprüft, und es sind die dabei zutage getretenen Unregelmässigkeiten, behufs deren Abstellung, den betreffenden Verwaltungen mitgeteilt worden. Die Prüfung der Tagebücher hat zum Teil unterwegs, in den Stationen, auf den Wärtterposten u. s. w., und zum andern Teil im Bureau der Kontrollorgane in Bern stattgefunden. Das letztere Verfahren scheint indessen nicht bei allen Angestellten beliebt zu sein, indem verschiedentlich Befürchtungen darüber laut wurden, dass die Einsichtnahme der Tagebücher durch die Verwaltungen, welche die Übermittlung der Bücher an das Departement und deren Rückstellung an das Personal besorgen, zur Massregelung der betreffenden Angestellten führen könnten. Auf diese Befürchtungen, mögen sie nun begründet sein oder nicht, kann leider nur wenig Rücksicht genommen werden, wenn die Kontrolle ihren Zweck erfüllen soll; denn wie könnte anders, soweit es sich um Einzelfälle handelt, auf Abstellung von Unregelmässigkeiten gedrungen werden als eben durch Angabe von Ort und Zeit, sowie Bezeichnung des betreffenden Angestellten. Es wäre sogar sehr zu begrüssen, wenn die Verwaltungen selbst, resp. deren Oberbeamte die Tagebücher periodisch durchsehen würden, wie es übrigens an einigen Orten tatsächlich geschieht. Den guten Willen der Verwaltungen vorausgesetzt, würden alsdann bestehende Unzukömmlichkeiten viel rascher beseitigt, als wenn die letztern erst durch die Kontrollorgane des Departements entdeckt und gemeldet werden.

Die im letztjährigen Berichte erwähnte Beschwerde des Zugpersonals gab zu keinen besondern Massnahmen Anlass, indem dieselbe in der Hauptsache sich mehr gegen das Gesetz selbst als gegen Nichtbeachtung desselben richtete, eine Anzahl von Unregelmässigkeiten mit Zugverspätungen im Zusammen-

hange standen und die wenigen, wirklichen Verstösse gegen das Gesetz längst beseitigt waren.

Die Untersuchung der ebenfalls im letztjährigen Berichte erwähnten Beschwerde des Lokomotivpersonals ist noch nicht zum Abschlusse gelangt. Zur Unterstützung der Beschwerde hat die Geschäftsleitung des Verbandes des schweizerischen Lokomotivpersonals unterm 11. August 1913 dem Eisenbahndepartement 46 Tabellen eingesandt, in welchen zahlreiche Überschreitungen der gesetzlichen Arbeitszeit und Dienstbereitschaft, sowie Kürzungen der Ruhezeiten, entsprechend den Aufzeichnungen des Personals dargestellt waren. Von diesen Tabellen bezogen sich drei auf Nebenbahnen und die übrigen auf die Bundesbahnen. Die zahlreichen, vom Personale der Bundesbahnen gemeldeten Unregelmässigkeiten erforderten umfangreiche und zeitraubende Erhebungen in den verschiedenen Personaldepots; es steht aber demnächst der Abschluss dieser Erhebungen zu erwarten. Es kann schon jetzt gesagt werden, dass ein grosser Teil der gemeldeten Abweichungen von den Gesetzesbestimmungen auf Zugverspätungen, sowie verlängerten Lade- und Verschubdienst in den Stationen zurückzuführen ist, also auf Verhältnisse, welche bei Aufstellung der Dienstenteiler auch nicht annähernd genau berücksichtigt werden können. Auffallend erscheint es, dass von 550 Tagebüchern von Lokomotivpersonalen der Bundesbahnkreise III und IV, welche im Winter 1911/12 geprüft wurden, nur deren 20 Unregelmässigkeiten meldeten und in 678, im Winter 1912/13 geprüften Tagebüchern der Kreise I und II keinerlei Aufzeichnungen über Unregelmässigkeiten enthalten waren.

Auf von verschiedenen Seiten gestellte Anfragen hat das Eisenbahndepartement mit Bezug auf das Zusammentreffen von Militärdienst mit gesetzlichen Ruhetagen sich wie folgt ausgesprochen:

1. Für Angestellte, welchen während eines vollen Dienstjahres 52 Ruhetage, einschliesslich Erholungsurlaub, zukommen, werden die zum voraus bestimmten einzelnen, mit der Abwesenheit des Angestellten für Militärdienst zusammenfallenden Ruhetage als konsumiert betrachtet; der Erholungsurlaub ist aber beizubehalten. Immerhin soll die Gesamtzahl der als konsumiert betrachteten Ruhetage, im Mittel einen Tag für jede Woche Abwesenheit des betreffenden Angestellten, nicht übersteigen.

2. Für Angestellte, welche gemäss Gesetz 52 Ruhetage und einen Erholungsurlaub von 8 oder mehr Tagen erhalten, gilt das vorstehend Gesagte, mit dem Unterschiede, dass im Sinne von

Art. 21 der Vollziehungsverordnung vom 22. September 1903 der Erholungsurlaub für die durch eine Rekrutenschule oder irgendeinen Militärdienst von gleicher Dauer bedingte Abwesenheit um 2 Tage gekürzt werden kann.

3. Der Erholungsurlaub wird als konsumiert betrachtet für alle zu einem unvorhergesehenen Militärdienste (wie z. B. bei teilweiser oder gänzlicher Mobilisierung) einberufenen Angestellten, sofern dieser Urlaub zufällig mit der Abwesenheit der betreffenden Angestellten zufolge des Militärdienstes zusammenfällt.

4. Ist der Militärdienst zum voraus bekannt, so darf der Erholungsurlaub nicht auf die Zeit des Militärdienstes angesetzt werden.

d. Fahrleistungen und Zugverspätungen.

Gemäss der beiliegenden Tabelle ist die Zahl der ausgeführten Züge mit Personenbeförderung, wie auch diejenige der reinen Güterzüge gegenüber dem Vorjahre beträchtlich gestiegen und dementsprechend ist auch eine bedeutende Zunahme der gefahrenen Zugs- und Achskilometer zu verzeichnen.

Mit der Verkehrszunahme haben die Zugverspätungen Schritt gehalten, indem die Gesamtzahl der Verspätungsfälle, und zwar sowohl der von auswärts übernommenen als der auf der eigenen Bahn entstandenen, gestiegen ist. Die in Ausführung begriffene Legung des zweiten Geleises auf einigen Hauptlinien dürfte in Zukunft von wohltätigem Einflusse sein.

e. Unfälle.

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

	1913	1912
Entgleisungen in Stationen	52	52
„ auf offener Bahn	24	22
Zusammenstösse in Stationen	39	39
„ auf offener Bahn	7	9
Sonstige Unfälle:		
Unfälle, von welchen Personen betroffen wurden	1930	1980
Andere Unfälle	62	62
Gesamtzahl der Unfälle	<u>2114</u>	<u>2164</u>

Zusammenstellung der im Jahre 1913 auf den wichtigsten schweizerischen Normalspurbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

Tableau des trains ayant circulé pendant l'année 1913 sur les plus importants chemins de fer suisses à voie normale et des retards qu'ils ont subis.

1 Bezeichnung der Eisenbahnen	2 Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien Longueur moyenne des lignes en exploitation Kilometer — Kilomètres	3 Davon doppel-spurig Dont à double voie	4 Anzahl der beförderten — Nombre total des trains expédiés						10 Anzahl der zurückgelegten Nombre total de kilomètres parcourus		12 Auf die regelmässigen Personenzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung entfallen: Zugskilometer Kilomètres de trains revenant aux trains réguliers de voyageurs et aux trains réguliers de marchandises avec service de voyageurs	13 Von den Achskilometern kommen auf 1 Kilometer Bahnlänge Kilomètres d'essieux correspondant à un kilomètre exploité	14-19 An den Endpunkten der Fahrt trafen ein: Retards à l'arrivée à la gare destinataire:						20 Gesamtzahl der Verspätungsfälle Nombre total des retards	21-27 Anzahl der Verspätungen nach Ursachen: Nombre des retards d'après les causes:						28 Prozente Nombre pour cent		30 Anzahl der verspäteten Züge im Verhältnis zur Gesamtzahl der Züge Nombre des correspondances manquées	31 Designation des lignes	
			5 im Fahrplan vorgesehenen regelmässigen Trains prévus à l'horaire comme réguliers			6 Fakultativ- und Extra-ordinaires Trains facultatifs et extra-ordinaires			7 Personenzüge Trains de voyageurs	8 Güterzüge mit Personenbeförderung Trains de marchandises avec service de voyageurs			9 reinen Güterzüge Trains de marchandises sans service de voyageurs	11 Zugskilometer Kilomètres de trains	11 Achskilometer Kilomètres d'essieux	14 Personenzüge mit 10 und mehr Minuten Verspätung Trains de voyageurs avec 10 minutes et plus de retard		15 Güterzüge mit Personenbeförderung mit 15 und mehr Minuten Verspätung Trains de marchandises avec service de voyageurs avec 15 min. et plus de retard		16 Gesamtzahl der Verspätungen Nombre total des retards	22 Von den Anschlüssen überkommen Provenant d'autres entreprises		23 auf der eigenen Linie entstanden: Sur leur propre ligne:		24 auf eigener Bahn entstanden sur leur propre ligne	25 im Vorjahre de l'année précédente	26 im Vorjahre de l'année précédente			
			14 Anzahl Nombre	15 Durchschnittliche Verspätung Retard moyen	16 Grösste Verspätung Retard maximum	17 Anzahl Nombre	18 Durchschnittliche Verspätung Retard moyen	19 Grösste Verspätung Retard le plus fort								22 infolge von Unfällen ensuite d'accidents	23 infolge von atmosphärischen Einflüssen ensuite d'influences atmosphériques	24 infolge von Rollmaterialdefekten ensuite d'avaries au matériel roulant			25 durch den Stations- und Fahrdienst à cause des services des gares et du mouvement	26 auf eigener Bahn entstanden sur leur propre ligne	27 im Vorjahre de l'année précédente							
																								14 Minuten — Minutes						15 Minuten — Minutes
1. Hauptbahnen.			1. Chemins de fer principaux.																											
Schweizerische Bundesbahnen:			Chemins de fer fédéraux:																											
Kreis I			Arrondissement I.																											
II ¹⁾	2715 ⁺	771 ⁸	II ¹⁾																											
III			III.																											
IV			IV.																											
V			V.																											
Gesamt- und Durchschnittszahlen			Totaux et chiffres moyens.																											
Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn ²⁾	164 ^{**}	8 [*]	42 005	601	6 729	499	—	911	1 176 050	20 257 058	983 554	123 519	4 699	16	338	—	—	—	4 699	3 099	18	158	79	1 345	1 600	427	3,34	1,01	419	Berne-Lötschberg-Simplon ²⁾
Bodensee-Toggenburg	61	2	18 582	1 230	2 253	90	—	295	510 040	8 401 739	456 997	137 733	208	15	66	—	—	—	208	175	—	—	6	27	33	28	0,16	0,14	57	Bodensee-Toggenburg.
Bern-Neuenburg-Bahn	43	—	8 382	—	664	30	—	73	390 639	5 075 434	360 426	118 033	847	15	149	—	—	—	847	581	—	—	4	262	266	185	3,17	2,46	246	Berne-Neuchâtel.
Jura-Neuchâtelois	20 [†]	1 ⁸⁹	7 412	—	1 722	32	—	126	221 878	2 847 701	188 764	142 385	119	15	38	—	—	—	119	96	—	—	4	19	23	23	0,31	0,29	7	Jura-Neuchâtelois.
2. Nebenbahnen.			2. Chemins de fer secondaires à voie normale.																											
Seetalbahn (elektrisch)	55	—	11 042	1 036	1 132	45	—	560	396 988	4 926 576	356 456	89 574	131	13	35	—	—	—	131	114	—	2	3	12	17	37	0,12	0,20	40	Seetal (électrique).
Südostbahn	50	—	18 973	—	939	395	—	1 081	332 156	3 344 207	296 820	66 884	450	14	109	—	—	—	450	284	6	—	5	155	166	69	0,24	0,37	121	Sud-Est.
Tösstalbahn ³⁾	46	—	8 419	1 047	1 779	14	—	100	304 951	3 477 031	275 312	75 588	87	14	36	—	—	—	87	64	1	—	2	20	23	45	0,23	0,46	31	Tösstal ³⁾ .
Emmentalbahn	43	—	13 559	—	3 554	36	15	72	341 618	4 679 029	279 583	108 815	981	15	60	2	39	54	983	883	2	—	—	98	100	67	0,12	0,50	61	Emmental.
Mittel-Thurgaubahn	43	—	5 840	—	924	19	—	125	245 720	2 653 482	217 616	61 708	31	17	83	—	—	—	31	28	—	—	1	2	3	41	0,05	0,01	6	Thurgovie central.
Burgdorf-Thun-Bahn (elektrisch)	41	—	9 433	—	2 350	59	13	369	409 038	3 959 902	339 982	96 583	546	14	77	—	—	—	546	500	—	17	—	29	46	35	0,30	0,16	118	Berthoud-Thoune (électrique).
Langenthal-Huttwil-Wolhusen-Bahn	40	—	10 444	1 236	—	11	—	210	222 842	3 061 946	219 730	76 549	128	13	27	6	19	23	134	82	—	—	—	52	52	128	0,44	1,10	2	Langenthal-Huttwil-Wolhusen.
Freiburg-Murten-Ins (elektrisch)	33	—	6 500	616	—	24	—	73	222 643	1 911 046	220 945	57 911	613	15	77	17	21	64	630	446	3	7	7	167	184	140	2,44	2,06	77	Freiburg-Morat-Anet (électrique).
Uriikon-Bauma	26	—	5 727	—	—	17	—	9	127 380	645 135	127 110	24 813	25	13	24	—	—	—	25	3	—	—	—	21	22	33	0,38	0,58	49	Uriikon-Bauma.
Saignelégier-Glovelier	25	—	3 660	732	—	24	—	4	110 425	597 819	109 800	23 913	65	20	100	—	—	—	65	22	1	6	2	34	43	53	0,81	1,00	2	Saignelégier-Glovelier.
Ramsei-Sumiswald-Huttwil	25	—	12 963	—	—	11	—	3	133 933	712 589	133 824	28 505	245	15	70	—	—	—	245	143	1	—	—	101	102	91	0,77	0,77	2	Ramsei-Sumiswald-Huttwil.
Solothurn-Münster	23	—	4 201	—	1 545	12	5	197	135 141	1 658 177	96 371	66 774	418	15	41	—	—	—	418	349	—	—	—	68	69	33	1,04	0,77	38	Soleure-Moutier.
Martigny-Orsières (elektrisch)	20	—	3 612	—	—	—	—	—	71 953	453 139	71 953	22 657	32	41	305	—	—	—	32	16	—	5	2	9	16	45	0,30	1,08	2	Martigny-Orsières (électrique).
Sihltalbahn	19	—	7 080	—	1 842	51	—	12	127 202	1 289 628	115 581	67 875	10	16	25	—	—	—	10	6	—	—	—	4	4	4	0,05	0,05	1	Sihltal.
Bulle-Romont	19	—	3 578	618	—	4	—	69	76 842	1 195 935	75 528	62 944	99	13	50	2	18	19	101	81	—	—	—	20	20	16	0,47	0,36	—	Bulle-Romont.
Val de Travers	14	—	14 615	1 200	1 434	27	—	1 506	117 343	1 324 801	105 714	94 628	489	17	90	43	20	45	532	324	—	9	1	198	208	301	0,44	1,99	11	Val-de-Travers.
Pont-Brassus	14	—	2 920	—	—	1	—	—	37 973	347 202	37 960	24 800	33	18	37	—	—	—	33	20	—	6	—	7	13	15	0,23	0,47	—	Pont-Brassus.
Sensetalbahn	12	—	6 492	—	272	28	—	104	65 725	464 352	64 623	38 696	3	20	32	—	—	—	3	1	—	—	—	2	2	14	0,03	0,21	—	Sensetal.
Pruntrut-Bonfol	14	—	4 608	680	—	5	—	—	78 047	480 047	77 895	34 289	63	20	30	1	35	35	64	38	1	3	3	19	26	89	0,41	1,58	—	Porrentruy-Bonfol.
Sursee-Triengen	9	—	5 240	—	—	9	—	12	46 447	318 138	46 300	34 237	146	15	32	—	—	—	146	143	—	—	—	3	3	3	0,05	0,54	—	Sursee-Triengen.
Vevey-Puidoux	8	—	4 990	850	—	1	—	—	46 728	368 006	46 720	46 002	119	14	27	—	—	—	119	116	—	—	—	1	2	3	0,05	0,11	—	Vevey-Chexbres.
Nyon-Crassier	6	—	4 380	—	—	—	—	—	26 280	235 466	26 280	39 244	46	14	42	—	—	—	46	31	—	—	—	14	15	8	0,34	0,18	—	Nyon-Crassier.
Gesamt- und Durchschnittszahlen			Totaux et chiffres moyens.																											
Im Jahre 1912			En 1912.																											

1) Inkl. Basler Verbindungsbahn.
 2) Inkl. Spiez-Erlenbach, Erlenbach-Zweisimmen, Gurbetalbahn und Bern-Schwarzenburg-Bahn.
 3) Inkl. Wald-Rütli.
 † Übergang der Jura-Neuchâtelois an die S. B. B. am 1. Juli 1913.

Y compris le raccordement de Bâle.
 Y compris les lignes de Spiez à Erlenbach, d'Erlenbach à Zweisimmen, Gurbetalbahn et Bern-Schwarzenburg.
 Y compris Wald-Rütli.
 Transfert du Jura-Neuchâtelois aux C. F. F. le 1^{er} juillet 1913.

* 181 Tage	2695 km	181 jours à 2695 km	\$ 120 Tage	750 km	120 jours à 750 km
** 184 "	2734 "	184 " à 2734 "	153 "	773 "	153 " à 773 "
*** 195 "	136 "	195 " à 136 "	10 "	781 "	10 " à 781 "
170 "	196 "	170 " à 196 "	82 "	784 "	82 " à 784 "
*** 181 "	40 "	181 " à 40 "	\$ 181 "	2 "	181 " à 2 "
			* 170 "	17 "	170 " à 17 "

Von den 76 (74) Entgleisungen fanden 55 (56) bei Personen- und Güterzügen, 17 (11) im Verschiebdienst, 3 (5) bei Tramwagen und 1 (2) bei Seilwagen statt.

Nach den Ursachen reihen sich die Entgleisungen ein wie folgt:

	1913	1912
Schadhafte Bahnanlage	2	6
Hindernisse auf der Bahn	3	8
Befahren unrichtig bedienter Weichen . . .	23	21
Schäden an Fahrzeugen	7	7
Andere und unermittelte Ursachen	41	32

Von den 46 (48) Zusammenstössen ereigneten sich 28 (24) bei fahrenden Zügen, sei es, dass solche mit andern Zügen oder mit einzelnen Wagen zusammenstiessen; 13 (14) Fälle beziehen sich auf Vorkommnisse im Verschiebdienst und 5 (10) betreffen Zusammenstösse von Tramwagen.

Das bedeutendste Ereignis ist der Zusammenstoss einer Lokomotive mit einem Werkstättezug im Bahnhof Zürich am 28. Juli, bei dem 28 Arbeiter verletzt wurden.

Nach den Ursachen reihen sich die Zusammenstösse ein wie folgt:

	1913	1912
Unrichtige Anordnungen des Personals, mangelhafte Verständigung	9	11
Unrichtige Weichen- oder Signalstellung . .	12	10
Vorschriftswidriges Verfahren beim Verschiebdienst und Unachtsamkeit des Zug- und Fahrpersonals	12	19
Unrichtige Aufstellung von Fahrzeugen . . .	4	6
Andere Ursachen	9	2

Nach Bahnen zusammengestellt, entfallen von den Entgleisungen und Zusammenstössen:

	Entgleisungen		Zusammenstösse	
	1913	1912	1913	1912
Auf die schweiz. Bundesbahnen, einschliesslich mitbetriebene normalspurige Linien und die vormalige Neuenburger Jura-Bahn . . .	42	40	32	28
" " übrigen schweizer. normalspurigen Adhäsionsbahnen	13	8	4	—
" " ausländischen Bahnen auf Schweizergebiet	1	—	—	2
" " schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	12	11	2	3
" " schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf Strassen	6	8	6	13
" " Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken	1	4	2	2
" " reinen Zahnradbahnen	—	1	—	—
" " Seilbahnen	1	2	—	—

Die sämtlichen Unfälle hatten 95 Tötungen (im Vorjahre 99) und 1920 Verletzungen (gegen 1939) von Personen zur Folge, und zwar wurden

	getötet					
	Reisende		Bahnbedienstete		Drittpersonen	
	1913	1912	1913	1912	1913	1912
bei Entgleisungen und Zusammenstössen	2	—	2 ¹	1 ¹	—	—
infolge sonstiger Ereignisse	12	18	46	44	33	36
	verletzt					
	Reisende		Bahnbedienstete		Drittpersonen	
	1913	1912	1913	1912	1913	1912
bei Entgleisungen und Zusammenstössen	23	25	47 ²	13	—	1
infolge sonstiger Ereignisse	105	112	1641 ³	1667 ²	104	121

¹ Ein Postangestellter.

² Inbegriffen drei Postangestellte.

³ Inbegriffen neun Postangestellte.

Nach Bahnen zusammengestellt, entfallen hiervon:

	Tötungen		Verletzungen	
	1913	1912	1913	1912
Auf die schweiz. Bundesbahnen, einschliesslich mitbetriebene normalspurige Linien und die vormalige Neuenburger Jura-Bahn . .	61	57	1420	1363
" " übrigen schweizer. normalspurigen Adhäsionsbahnen	8	9	89	80
" " ausländischen Bahnen auf Schweizergbiet . . .	2	6	19	48
" " schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	7	1	85	67
" " schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf Strassen . .	13	22	264	327
" " Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken . . .	1	2	30	40
" " reinen Zahnradbahnen . .	1	2	1	5
" " Seilbahnen	2	—	12	9

Die Tötungen und Verletzungen, welche nicht auf Entgleisungen und Zusammenstösse zurückzuführen sind, reihen sich den Ursachen nach ein wie folgt (siehe folgende Tabelle).

In selbstmörderischer Absicht haben sich 25 Personen getötet, 7 wurden nur verletzt (im Vorjahr 22 getötet und 3 verletzt).

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

	1913	1912
Tötungen	4	10
Verletzungen	4340	4145

gemeldet.

	Reisende				Bahnbedienstete				Drittpersonen			
	Tötung		Verletzung		Tötung		Verletzung		Tötung		Verletzung	
	1913	1912	1913	1912	1913	1912	1913	1912	1913	1912	1913	1912
Überfahren von Fuhrwerken, Rollwagen und Draisinen	—	—	2	1	—	—	5	—	—	5	22	25
Scheuwerden von Tieren bei der Fahrt von Zügen	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	5
Ausgleiten auf Fahrzeugen, Fehltreten beim Auf- und Absteigen	—	1	15	8	3	3	245	244	—	—	—	—
Fehltreten beim Begehen der Geleise	—	1	1	8	—	—	115	124	—	—	—	3
Springen auf und von im Gang befindlichen Fahrzeugen	7	10	38	37	3	4	57	59	—	—	—	—
Unvorsichtiges Überschreiten der Geleise und Gehen in denselben	1	4	2	1	20	18	19	15	29	31	64	75
Unvorsichtiges Benehmen im fahrenden Zug und bei Verschiebbewegungen	4	2	5	4	2	1	36	25	—	—	—	—
Mitwirkung von Drittpersonen beim Verschieb- dienste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1
Unglücklicher Zufall beim Verschiebdienste	—	—	—	2	4	2	239	208	—	—	3	5
An- und Abkuppeln von Fahrzeugen	—	—	—	—	7	9	183	186	—	—	—	—
Verbotene oder unrichtig ausgeführte Verschieb- bewegungen	—	—	2	5	1	—	14	15	—	—	—	2
Ein-, Aus- und Umlad von Gütern	—	—	—	—	—	—	304	371	—	—	—	—
Öffnen oder Schliessen von Wagentüren	—	—	21	34	—	—	60	75	—	—	—	—
Fremdkörper in die Augen	—	—	—	—	—	—	73	66	—	—	—	—
Einfuern auf der Lokomotive und Zerkleinern von Kohlen	—	—	—	—	—	—	47	60	—	—	—	—
Starkströme	—	—	—	—	3	—	12	8	—	—	—	1
Andere Ursachen	—	—	19	12	3	7	231	211	4	—	12	4

4. Schifffahrt.

Für die Kantone haben unsere Kontrollbeamten auch im Berichtsjahre aushilfsweise noch einige Schiffsuntersuchungen besorgt, nämlich für:

Kanton Bern	16	Untersuchungen
„ Schwyz	26	„
„ Graubünden	4	„
Zusammen	46	Untersuchungen

gegen 52 im Vorjahre.

Ferner haben unsere Beamten mitgewirkt an der Ausarbeitung der kantonalen Verordnungen für den Vierwaldstättersee, für den Zürichsee, für den Bodensee, den Untersee und Rhein und für den Thuner- und Brienersee.

Zur Genehmigung durch das Eisenbahndepartement gelangten die Verordnungen für den Vierwaldstättersee und den Hallwilersee.

Über den Umfang der Kontrolle der konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen geben nachfolgende Zusammenstellungen Aufschluss:

a. Betriebsbewilligungen.

	Dampf- schiffe	Motor- schiffe	Motor- boote	Schlepp- kähne	Zu- sammen	(1912)
Erneuert	1	—	—	—	1	(8)
Neu erteilt	5	1	1	12	19	(7)
Entzogen	—	—	1	1	2	(9)

b. Änderungen im Schiffspark.

		(1912)
Dampfschiffe neu unter Kontrolle gestellt	5	(1)
Motorschiffe „ „ „ „	1	(4)
Motorboote „ „ „ „	1	(1)
Schleppkähne „ „ „ „	12	(2)
Dampfschiffe aus der Kontrolle gestrichen	—	(1)
Motorschiffe „ „ „ „	—	(—)
Motorboote „ „ „ „	1	(6)
Schleppkähne „ „ „ „	1	(—)
Dampfschiffe umgebaut	—	(4)
Motorschiffe „	—	(—)
Motorboote „	—	(—)
Schleppkähne „	—	(—)
Dampfschiffe mit neuen Kesseln versehen	1	(2)
„ „ „ Maschinen versehen	—	(—)
Motorschiffe „ „ Motoren versehen	—	(1)
Motorboote „ „ „ „	—	(—)

c. Bestand des Schiffsparkes. (1912)

Dampfschiffe für den Personen- und Gütertransport	105	(100)
" nur für den Gütertransport	6	(6)
" für den Schleppdienst	2	(2)
Motorschiffe für den Personen- und Gütertransport	9	(8)
" nur für den Gütertransport	5	(5)
Motorboote nur für den Personentransport	24	(24)
Schleppkähne	17	(5)
Zusammen	168	(150)

Im Bau oder angemeldet und voruntersucht sind 4, und zurzeit ohne Betriebsbewilligung 2 Schiffe.

Schiffsuntersuchungen wurden vorgenommen:

(1912)		
Äussere Untersuchungen von Dampfschiffen	112	(111)
" " " Motorschiffen	14	(9)
" " " Motorbooten	29	(30)
Innere Untersuchungen von Dampfschiffen	119	(104)
wovon auf Stapel 44 (34)		
Innere Untersuchungen von Motorschiffen	7	(3)
wovon auf Stapel 6 (2)		
Innere Untersuchungen von Motorbooten	10	(2)
wovon auf Stapel 5 (2)		
Untersuchungen von Schleppkähnen	22	(12)
Belastungsproben und Krängungsversuche	17	(14)
Zusammen	330	(285)

Ferner haben unsere Kontrollbeamten 5 Kesselrevisionen und 8 Druckproben beigewohnt. Die Anzahl der im Betriebe befindlichen Schiffskessel beträgt 171.

d. Bestand der regelmässig befahrenen Landungseinrichtungen.

Bestand auf Ende 1912	298
Neu erstellt wurden	20
Aufgehoben oder nicht mehr befahren	2
Bestand auf Ende 1913	316

Umgebaut wurden 16 Landungsstege. Untersuchungen solcher Einrichtungen wurden im Berichtjahre 222 vorgenommen.

Betreffend die Vermehrung der Sicherheit des Schiffahrtsbetriebes sind uns von den Schiffahrtsverwaltungen die ein-

verlangten Vorschläge noch nicht eingereicht worden. Immerhin ist zu bemerken, dass einzelne Unternehmungen das an Bord befindliche Rettungsmaterial vermehrt haben, und dass auch von den Regierungen der Uferkantone Verfügungen erlassen wurden, die eine Verbesserung des Rettungsdienstes vom Ufer aus bezwecken.

Die Schiffsverwaltungen haben wir aufgefordert, die im Art. 49 der bundesrätlichen Verordnung betreffend die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen, vom 19. Dezember 1910, vorgesehenen Normen für den Bau, die Stabilitätsverhältnisse und die zulässige Belastung der Schiffe aufzustellen und zur Genehmigung einzureichen, und es fand in dieser Angelegenheit bereits eine vorbereitende Besprechung statt zwischen Vertretern der Verwaltungen, der Schiffsbauer und unseres Departements.

Verschiedentlich mussten wir uns mit Schiessanlagen beschäftigen, die für die Schifffahrt ungenügenden Schutz bieten.

An ausserordentlichen Vorkommnissen sind zu erwähnen: Ein Wellenbruch auf Schiff „Helvetia“ auf dem Luganersee, 3 Zusammenstösse von Schiffen auf dem Vierwaldstättersee und ein solcher zweier Schleppzüge auf dem Bodensee. Bei einem dieser Zusammenstösse erkrank ein Insasse eines Ruderbootes, die andern Zusammenstösse hatten nur unerhebliche Beschädigungen zur Folge.

Beim Betrieb wurden nach den eingegangenen Mitteilungen 1 Angestellter getötet und 71 Schiffsbedienstete verletzt (im Vorjahre 63 verletzt). 1 Schiffsrestaurationsangestellter erkrank. Bei den Hilfsarbeiten des Betriebes wurden 57 Personen verletzt (im Vorjahre 58).

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 geben folgende Zahlen Auskunft:

a. Automobilunternehmungen.

Zahl der erteilten Konzessionen auf			
auf 1. Januar 1913	. . . . .	14	(im Vorjahre 15)
Im Berichtjahr erteilte Konzessionen	. . . . .	6	(„ „ 1)
„ „ erloschene	„	1	(„ „ 2)
Stand auf Ende 1913		19	(im Vorjahre 14)

Auf 1. Januar 1913 standen in regelmässigem Betrieb	13	Unternehmungen
Eröffnet haben im Berichtjahr den Betrieb	3	„
Eingestellt hat „ „ „ „	1	Unternehmung
Stand auf Ende 1913	15	Unternehmungen

Die Gesamtlänge der von obigen 15 Unternehmungen befahrenen Strecken beträgt 163 km. Für den Betrieb standen 42 Personenwagen mit 574 Plätzen zur Verfügung.

Im Berichtjahr ereignete sich bei der Unternehmung Locarno-Brissago ein schwerer Unfall, bei dem der Billeteur getötet und ein Fahrgast schwer verletzt wurde. Dieser Unfall ist durch den Bruch der Lenkvorrichtung verursacht worden und veranlasste uns, von der Unternehmung die Anordnung häufigerer Revisionen ihrer Wagen zu verlangen.

Von den Kontrollingenieuren wurden 26 Inspektionen vorgenommen.

Die Zahl der geprüften Vorlagen beträgt 32.

b. Luftseilbahnen und Aufzüge.

Die Zahl der unter unserer Kontrolle stehenden Unternehmungen ist die gleiche geblieben.

Über den Betrieb ist nur zu bemerken, dass bei einer Unternehmung ein Seil ausgewechselt wurde.

Von den Kontrollbeamten wurden 6 Inspektionen und 2 Besuche bei besonderen Anlässen vorgenommen.

D. Administrative Kontrolle.

1. Tarif- und Transportwesen.

a. Tarifwesen.

Die Tarifkontrolle war auch im Berichtjahr voll beschäftigt. Die Zahl der Genehmigungen ist von 252 im Jahre 1912 auf 287 gestiegen, was einer Zunahme von zirka 14 % entspricht. Die Zahl der von den schweizerischen Transportunternehmungen erlassenen Tarifpublikationen beträgt 1076 gegenüber 997 im Jahre 1912 und 962 im Jahre 1911. Die aus diesen Zahlen sich ergebende Vermehrung rührt her von der Eröffnung zahlreicher neuer Linien, namentlich auch von den zahlreichen Tarif-

änderungen und Neuerstellungen von Tarifen infolge der Eröffnung der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon.

Der kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportanstalten sind im Berichtjahr eine Normalspurbahn und 5 Schmalspurbahnen beigetreten. Durch diese Neueintritte und infolge von Veränderungen in den Längen der Linien verschiedener Verwaltungen beträgt die Länge der Linien der Verwaltungen, die der Konferenz angehören, auf Ende 1913:

Normalspurbahnen	3699 km	(Ende 1912	3635 km)
Schmalspur- und Spezialbahnen	1269 „	(Ende 1912	1138 km)
Dampfschiffe	520 „	(Ende 1912	520 km)
zusammen	<u>5488 km</u>	(Ende 1912	<u>5293 km)</u>

Die kommerzielle Konferenz hat im Berichtjahr drei Sitzungen abgehalten, nämlich am 29. Januar, 15. April und 15. Dezember. Es wurden folgende Geschäfte behandelt: Entwurf zu einer Neuausgabe des Tarifs für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen; Revision der Bestimmungen über die Beförderung von landwirtschaftlichen und gewerblichen Traglasten; Änderung der Anwendungsbestimmungen des schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 7 für Wein, Weinmost (Sausser), Obstwein und Obstmost in Fässern; Vordruck der Warenbezeichnungen in den Frachtbriefen; Neuordnung der Umladegebühren im Reglement und Tarif für den Bezug der Nebengebühren; Neuausgabe des Tarifs für schweizerische Generalabonnements; Begünstigungen für die schweizerische Landesausstellung in Bern 1914; Aufhebung der Bestimmung betreffend die Verlängerung der Lieferfristen in verschiedenen schweizerischen Ausnahmetarifen; Übernahme der in den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der deutschen Bahnen eingetretenen Änderungen und Ergänzungen auf den schweizerischen Verkehr; Streichung der Position „Graphiterde, kristallinische, roh, auch pulverisiert“ in der schweizerischen Güterklassifikation; Änderung des Artikels 32 der schweizerischen Tarifvorschriften betreffend gebrauchte Emballagen.

Die Verhandlungen über die Revision der Tarife für den Dampfschiffbetrieb wurden im Berichtjahr fortgesetzt, ohne aber zum Abschluss gebracht werden zu können.

Personentarifwesen. Taxerhöhungen für den Personen- und Gepäckverkehr gelangten bei verschiedenen Verwaltungen

zur Durchführung, so bei der Oensingen-Balsthal-Bahn (Gepäck und Leichen), bei der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn (Personen-taxen für die III. Wagenklasse), bei der Uerikon-Bauma-Bahn (Personen- und Gepäcktaxen), bei der Sierre-Montana-Vermala-Bahn (Gepäck).

Die schweizerischen Bundesbahnen haben die Einwirkungen der Taxen der neuen Linie Frutigen-Brig (Brigue) auf diejenigen ihres internen Tarifs durch Ausgabe eines Nachtrages berücksichtigt. Dagegen haben sie die bisher berücksichtigte Konkurrenz der Burgdorf-Thun-Bahn in den Relationen Burgdorf und weiter — Thun und weiter über Bern-Münsingen fallen gelassen und für den in Frage kommenden Verkehr die höhern normalen Taxen über die befahrene Linie eingerechnet.

Die Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon hat für die Linie Spiez-Brig (Brigue) das Taxschema der schweizerischen Bundesbahnen zur Einführung gebracht, unter Anwendung entsprechender Tarifkilometer. Für die Linie Scherzligen-Bönigen wurde vorerst noch das hisherige Taxschema beibehalten.

Das Taxschema der schweizerischen Bundesbahnen für den Personenverkehr findet zurzeit auf folgenden Unternehmungen, zum Teil auf Grund von Distanzzuschlägen, Anwendung: schweizerische Bundesbahnen (ausschliesslich der Linien des Kreises V und der Strecke Giswil-Meiringen [Brünigbahn]), Vevey-Chexbres-Bahn, Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon, Strecke Spiez-Brig (Brigue), Spiez-Erlenbach-Bahn, Bern-Neuenburg-Bahn, Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

Die Unternehmung der Furkabahn, Brig (Brigue)-Gletsch-Andermatt-Disentis wurde, gestützt auf die Vorschriften der Konzessionen, ermächtigt, eine erste Wagenklasse für den Personenverkehr zur Einführung zu bringen. Die Grundtaxe wurde einheitlich für die ganze Linie auf 45 für den Kilometer der Bahnlänge festgesetzt.

Die Verwaltung der Berninabahn hat beschlossen, ihre der einheimischen Bevölkerung zur Verfügung gestellten ermäßigten Personentaxen auch den italienischen Arbeitern zu gewähren, die im Frühjahr aus Italien nach dem Engadin kommen und im Herbst wieder nach Italien zurückkehren. Diese Arbeiter müssen sich durch eine Bescheinigung der Arbeitskammer der Provinz Sondrio ausweisen. Entsprechende Transporte schweizerischer Herkunft, denen die gleiche Begünstigung gewährt werden könnte, bestehen zurzeit nicht.

Nachdem festgestellt worden war, dass ein Bedürfnis zur Aufrechterhaltung der Haltestelle auf Verlangen der Bremgarten-Dietikon-Bahn „im Hohnert“, zurzeit wenigstens, nicht besteht, wurde die Bahnverwaltung ermächtigt, die Bedienung dieser Haltestelle auf den Zeitpunkt der Eröffnung der dem Verkehr günstiger gelegenen Haltestelle „im Bergfrieden“ einzustellen (10. Juli 1913). Ein Rekurs gegen diese Verfügung ist abgelehnt worden (12. September 1913).

Die Ausarbeitung eines Entwurfes zu einer Neuausgabe des Tarifes der schweizerischen Transportunternehmungen für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen machte die Umarbeitung zahlreicher Tarife für den internen Verkehr der Verwaltungen notwendig, was zu sehr vielen, zum Teil langwierigen Verhandlungen Veranlassung gab. Diese Arbeit konnte noch nicht abgeschlossen werden, so dass eine Genehmigung des Entwurfes des schweizerischen Tarifes im Berichtjahr nicht mehr möglich war.

Am 1. Juni 1913 ist eine Neuausgabe des Tarifes für die Beförderung von Personen mit Generalabonnements zur Einführung gelangt. Eine Anzahl neuer Verwaltungen sind in den Tarif einbezogen worden, so dass dadurch und durch neu eröffnete Linien schon beigetretener Verwaltungen der Geltungsbereich von 4582 km am 1. Januar 1912 auf 4920 km erhöht wurde. Die Verwaltungen sahen sich infolgedessen veranlasst, eine Steigerung der Preise der Generalabonnements eintreten zu lassen. Damit sind die Preise der kurzfristigen Abonnements wohl an der Grenze des Zulässigen angelangt.

Für die Jahresabonnements wurde die Ausgabe mittelst Ratazahlung eingeführt. Die Frage der Rückerstattung eines Teiles des bezahlten Abonnementspreises bei Verhinderung in der Ausnützung der Abonnements wurde zum Teil neu geordnet. Namentlich wurden die Gründe für eine solche Rückerstattung in entgegenkommender Weise ausgedehnt und erweitert.

Das kantonale Arbeitsamt in Liestal wurde unter die Amtsstellen des Reglements betreffend Fahrbegünstigungen zum Zwecke der Arbeitsvermittlung aufgenommen, die zur Ausstellung von Empfehlungsscheinen berechtigt sind.

Dem Übereinkommen betreffend Rückerstattung von Fahrgeld sind im Berichtjahr wieder verschiedene Verwaltungen beigetreten, so dass ihm jetzt nur noch einige wenige

Verwaltungen nicht angehören. Diese haben zudem nur einen ganz unbedeutenden direkten Personenverkehr.

Für den Transport von Kranken und Verunglückten in den Dienstgepäckwagen sind besondere Vorschriften aufgestellt und genehmigt worden, die in Ausnahmefällen die Durchführung dieser Transporte erleichtern und allgemein regeln sollen.

Die im letzten Bericht erwähnten Erhebungen zum Entwurf einer Neuausgabe des Reglements über die Heimbeförderung mittelloser Schweizer aus dem Ausland und die Heimbeförderung mittelloser Ausländer konnten zum Abschluss gebracht werden, so dass nunmehr die Verhandlungen über den Entwurf weitergeführt werden können.

Zur Vereinfachung der Bildung der direkten Tarife für die Beförderung von Reisegepäck, Expressgut und Leichen wurde eine Vereinheitlichung der Transporttaxen in dem Sinne angestrebt, dass Transportunternehmungen, die Anspruch auf erhöhte Taxen hatten, ein entsprechender Zuschlag zu den Kilometerdistanzen bewilligt wurde. Es ergaben sich hieraus zahlreiche Änderungen sowohl der internen, als auch der direkten Tarife und vielfache Verhandlungen mit den Verwaltungen.

Zwischen den Verwaltungen der Arth-Rigi-Bahn und der Rigibahn sind im Berichtjahr neuerdings Meinungsverschiedenheiten entstanden, zu deren Schlichtung der Entscheid des Eisenbahndepartements gestützt auf den Pachtvertrag für die Linie Staffelhöhe-Rigikulm vom 18. Januar 1912 in zwei Fällen angerufen wurde. Wir haben in beiden Fällen dem gestellten Ansuchen Folge gegeben und die Streitigkeiten beigelegt.

Gütertarifwesen. Die Neuausgabe der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen trat am 1. März 1913 in Kraft. Im Laufe des Berichtjahres sind daran nur einige unwesentliche Änderungen vorgenommen worden. (Siehe Publikationsorgan 303/13 und 478/13.)

Neuausgaben oder Änderungen an den bestehenden Ausgaben der Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation für den internationalen Verkehr sind im Berichtjahr 31 genehmigt worden, gegenüber 25 im Jahre 1912.

Von den im Berichtjahr neu eröffneten Linien haben folgende ihre Tarife nach dem Reformtarifsystem ausgearbeitet: Strecke Bevers-Schuls-Tarasp der rhätischen Bahn, Strecke Frutigen-Brig (Brigue) der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon, Worblentalbahn, Strassenbahnen im Kanton Zug, Strecke Gossau (St. Gallen)-Herisau der Appenzellerbahn, Eisenbahn Tramelan-Breuleux-Noirmont, Mett-Meinisberg-Bahn.

Mit Ausnahme der neuen Linie der rhätischen Bahn ist auf allen diesen Linien das Taxschema der schweizerischen Bundesbahnen zur Anwendung gelangt. Ferner haben folgende Verwaltungen im Berichtjahre ihre internen Gütertarife auf Grund dieses Taxschemas umgearbeitet: Spiez-Erlenbach-Bahn, Südostbahn, Sihltalbahn, Oensingen-Balsthal-Bahn, Emmentalbahn, Burgdorf-Thun-Bahn, Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon rücksichtlich ihrer Strecken Scherzligen-Bönigen und Spiez-Frutigen. Dabei wurde den Verwaltungen die Einrechnung von Distanzzuschlägen bewilligt, deren Höhe sehr verschieden ist. In verschiedenen Fällen traten bei diesem Anlasse Taxerhöhungen ein.

Am 1. Mai 1913 ist eine Neuausgabe des internen Gütertarifes des Kreises V der schweizerischen Bundesbahnen (ehemalige Gotthardbahn) in Kraft getreten. Vorläufig wurden nur die Einwirkungen, die sich aus der Herabsetzung der Tarifkilometer der Gotthardlinie im internationalen Verkehr ergeben, durchgeführt. Die Verwaltung der Bundesbahnen wurde aber eingeladen, innert Jahresfrist die Untersuchungen über die Einführung des Taxschemas der Bundesbahnen, sowie über die neue Festsetzung der Distanzzuschläge abzuschliessen und eine entsprechende Vorlage einzureichen. Die Vorlage erfolgte im Berichtjahr nicht mehr.

Der im letzten Bericht erwähnte neue Gütertarif der Verbindungsbahn in Basel ist am 1. Mai 1913 in Kraft getreten.

Die Verhandlungen über die im Jahre 1910 vom Eisenbahndepartement angeregte Vereinheitlichung der schweizerischen Gütertarife sind soweit gediehen, dass die Ausarbeitung der neuen direkten Tarife in Angriff genommen werden konnte. Die Distanzzuschläge, die von den beteiligten Verwaltungen bei Annahme des Bundesbahntarifes eingerechnet werden dürfen, stellen sich wie folgt:

Bahn	Distanzzuschläge
Aarau-Schöftland	100 % mit besonderen Zuschlägen für die Ausnahmetarife.
	50 % auf Strecke Scherzligen-Därli- ligen.
	100 % für Strecke Därli- ligen-Bönigen.
Bern-Lötschberg-Simplon	30 % auf Linie Spiez-Frutigen für Strecken mit 15 ‰ und mehr Steigung.
	50 % für Nord- und Südrampe des Lötschbergtunnels.
	100 % für Tunnelstrecke.
Bern-Neuenburg	25 ‰
Berner Oberland	100 ‰
Bern-Schwarzenburg	50 ‰
Bern-Worb	75 ‰
Bodensee-Toggenburg	31 ‰ für Strecke St. Gallen-Wattwil und für Strecke Romanshorn-St. Gallen gemäss Botschaft vom Jahre 1873.
Bremgarten-Dietikon	125 ‰
Bulle-Romont	180 ‰
Burgdorf-Thun	34 ‰
Emmental	12 ‰
Erlenbach-Zweisimmen	80 ‰
Freiburg-Murten-Ins	30 ‰
Gürbetal	15 ‰
Huttwil-Wolhusen	80 ‰ für die ersten 4000 m; für Gesamtstrecke nur 10 ‰ Zuschlag.
Langenthal-Huttwil	70 ‰ für die ersten 4000 m; Langenthal-Industriequartier Ausnahmedistanz 5 km.
Martigny-Orsières	200 ‰
Mittelthurgau	14,7 ‰
Nyon-Crassier	36 ‰
Oensingen-Balstal	100 ‰
Pruntrut-Bonfol	50 ‰
Ramsei-Sumiswald-Huttwil	—
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	—

gemäss Botschaft vom Jahre
1873, um 10 ‰ erhöht.

Bahn	Distanzzuschläge
Saignelégier-Glovelier	60 %
Seetal	82 %
Sensetal	80 %
Sihltal	{ 100 % auf Strecke Zürich-Wiedikon-Giesshübel. 35 % auf Strecke Zürich-Giesshübel-Sihlbrugg; bei A. T. Nr. 20 Zuschlag 1 Rp. für 100 kg.
Solothurn-Münster	82 %
Spiez-Erlenbach	70 %
Südost	{ 130 % auf Seedammstrecke. 75 % auf übrigen Strecken.
Sursee-Triengen	50 %
Tösstal	{ 70 % bis 10 km. 35 % von 10 km an.
Traverstal	40 % bei A. T. 13 und 20 Zuschlag 1 Rp. für 100 kg.
Uerikon-Bauma	50 %
Vevey-Chexbres	118,3 %
Wald-Rüti	5 km.
Wynental	{ 135 % bis 10 km. 35 % von 10 km an.

Bei Konkurrenzverhältnissen wird von dieser Berechnungsweise zum Teil abgewichen.

Mit der Pont-Brassus Bahn, den elektrischen Greyerzernbahnen, der Montreux-Oberland Bahn und den elektrischen Viviserbahnen ist eine Einigung über die anzunehmenden Distanzzuschläge noch nicht erzielt worden.

Im Zusammenhange mit dieser Tarifreform ist im Berichtjahre für den direkten schweizerischen Güterverkehr ein allgemeines Tarifheft zur Ausgabe gelangt, das für alle dem direkten Verkehr beigetretenen Bahnen gilt. Dieses Tarifheft enthält neben einer Aufzählung der schweizerischen Ausnametarife die besonderen für den Verkehr mit den Schmalspurbahnen geltenden Vorschriften, die Verkehrsbeschränkungen für einzelne Stationen und das Taxschema der schweizerischen Bundesbahnen.

Für den direkten Güterverkehr jeder der oben aufgeführten Bahnen soll ein besonderes Tarifheft erstellt werden. Im Berichtjahre sind 6 dieser Tarifhefte herausgegeben worden.

Am 1. Mai 1913 sind sowohl für den deutsch-italienischen als auch für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr neue Tarife in Kraft getreten, durch welche die durch den Gotthardvertrag vorgeschriebenen Distanzkürzungen zur Durchführung gebracht wurden. Vom Tage der Betriebseröffnung der Lötschbergbahn an gelangten diese Tarife auch für den Verkehr über den Lötschberg-Simplon zur Anwendung.

Während im Transit durch die Schweiz sowohl aus Österreich-Ungarn als auch aus Deutschland direkte Gütertarife mit den französischen Eisenbahnen seit längerer Zeit bestehen, fehlen solche Klassentarife im sehr wichtigen Nachbarverkehr Schweiz-Frankreich noch immer. Da auch die sogenannten Grenztarife, die bis zu einem gewissen Grade den Ersatz für die direkten Tarife bilden sollen, seit Jahren revisionsbedürftig sind und den seit 1904 bestehenden neuen Taxgrundlagen größtenteils nicht entsprechen, so muss die endliche Ausgabe von direkten Tarifen für den französisch-schweizerischen Verkehr als dringend wünschbar bezeichnet werden.

Wesentliche Änderungen an den allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarifen sind nur bei den Ausnahmetarifen Nr. 15 und 33 eingetreten, die neu ausgegeben wurden. Der neue Ausnahmetarif Nr. 15 ordnet nun die Tarifverhältnisse für Kalzium-Karbid im allgemeinen, und zwar sowohl desjenigen, das zur Herstellung von Düngemitteln und chemischen Erzeugnissen dienen soll, als auch desjenigen, das für andere Zwecke und für den Export bestimmt ist. Der bisherige Ausnahmetarif Nr. 33 wurde infolgedessen auf den Export von Eisenlegierungen beschränkt.

Die Vorschriften und Taxen des Reglements und Tarifs für den Bezug der Nebengebühren über den Umlad der Güter aus Normalspurbahnwagen in Schmalspurbahnwagen und umgekehrt wurden im Sinne einer Vereinfachung geändert, wobei eine kleine Erhöhung der Taxen zur Durchführung gelangte.

Im Transit durch die Schweiz wurden die Ausnahmetarife für Lebensmittel im belgisch-, niederländisch- und englisch-italienischen Verkehr neu ausgegeben zur Berücksichtigung der Distanzherabsetzungen im Gotthardverkehr. Ferner veranlassten die deutschen Bahnen eine Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Steinkohlen etc. aus Deutschland nach Italien, wobei wieder zu den vor 1908 bestandenen Taxgrundlagen zurückgekehrt wurde.

Im Berichtjahr wurden nur wenige Tarife für den Camionnagedienst geändert oder neu eingeführt. Die Zahl der Stationen der schweizerischen Bundesbahnen, für die ein auf den neuen Grundlagen beruhender Camionnagedienst eingerichtet worden ist, beträgt auf Ende 1913 95.

Zur Zusammenstellung der Rückvergütungen und Ausnahmefrachtsätze der schweizerischen Eisenbahnen ist auf 1. Januar 1914 ein neues, das frühere aufhebendes Berichtigungs- und Ergänzungsblatt ausgegeben worden.

b. Transportwesen.

Der Nachtrag I zur Anlage V zum Transportreglement wurde unter Einverleibung des Inhaltes der Ergänzungsblätter I—VI neu aufgelegt. Die Neuausgabe ist am 1. August 1913 in Kraft getreten. Am 15. November 1913 ist sodann ein neues Ergänzungsblatt I zur Anlage V eingeführt worden.

Auch im Berichtjahr waren wir genötigt, verschiedenen Verwaltungen Ausnahmen von den Vorschriften des Transportreglements zu gewähren, einmal um ihnen die Durchführung der Vorschriften des Arbeitsgesetzes zu erleichtern (Kürzung der Dienstzeiten der Stationen und Gestattung der Geschlossenhaltung einzelner Stationen bei Früh- oder Spätzügen) und sodann, um einer Bergbahn die Durchführung des Winterbetriebes zu ermöglichen (Einschränkung in der Transportpflicht bei Ersetzung des Bahnbetriebes durch Schlittentransporte) (siehe Publikationsorgan, Jahrgang 1913, 115, 292, 334 und 420).

Der elektrischen Eisenbahn Monthey-Champéry-Morgins musste wegen grossem Güterandrang und kleinem Wagenpark eine Kürzung der Entlade-fristen auf 8 Tagesstunden bewilligt werden (siehe Publikationsorgan 94/13). Während des Herbstverkehrs wurde den Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbandes, sowie der rhätischen Bahn, die seit Jahren übliche Kürzung der Entlade-fristen unter den gewöhnlichen Bedingungen bewilligt (siehe Publikationsorgan 332/13 und 375/13).

Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen wurden der Verwaltung der Berninabahn für den Fall bewilligt, dass sie während des Winterbetriebes genötigt sein sollte, an Stelle des Bahntransportes den Schlittentransport treten zu lassen (siehe Publikationsorgan 115/13).

Art. 64, Absatz 3, des Reglements für Militärtransporte wurde dahin ergänzt, dass die amtliche Beglaubigung der

Unterschrift des Absenders unter der Erklärung, dass Beschaffenheit und Verpackung der Schiessbaumwolle den bestehenden Vorschriften entspreche, bei Sendungen nicht mehr erforderlich ist, die von eidgenössischen oder kantonalen Stellen aufgegeben werden (siehe Publikationsorgan 430/13).

Auf Veranlassung des Vorortes des schweizerischen Verbandes der Renngesellschaften wurde die Vorschrift des § 29 der Ausführungs- und Zusatzbestimmungen zu den Vorschriften über Militärtransporte dahin abgeändert, dass Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten in Uniform, welche an Pferderennen teilnehmen, ihre Pferde zur Militärtaxe nach und von den Rennorten befördern lassen können. Eine allgemeine Taxbegünstigung für die Pferde der Teilnehmer an Rennen wurde von den an der kommerziellen Konferenz beteiligten Verwaltungen abgelehnt.

Zu den einheitlichen reglementarischen Zusatzbestimmungen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr gelangte am 1. Mai 1913 ein Nachtrag I zur Einführung. Er enthält unter anderem eine neue Fassung der Vorschriften betreffend den Frankaturvermerk des Absenders im Frachtbrief.

Neuausgaben oder Änderungen an den bestehenden Ausgaben der reglementarischen Vorschriften für den Güterverkehr wurden im Berichtjahr 15 genehmigt, gegenüber 5 im Jahre 1912.

Im Jahre 1913 sind folgende schweizerische Unternehmungen dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr neu unterstellt worden: die elektrischen Greyerzerbahnen, die Montreux-Berner Oberland-Bahn, einschliesslich der Eisenbahn Montreux-Glion, aber unter Ausschluss der Linien Clarens Blonay und Les Avants-Sonloup, die elektrischen Viviserbahnen, unter Ausschluss der Linie Blonay-Les Pléiades. Die Länge der schweizerischen Linien, welche dem Übereinkommen unterstellt sind, ist hierdurch und infolge der Eröffnung von Teilstrecken von schon unterstellten Unternehmungen von 4234 km (Ende 1912) auf 4490 km (Ende 1913) gestiegen. Die Länge aller dem Übereinkommen unterstellten Linien der Vertragsstaaten betrug am 31. März 1913 260,902 km gegenüber 257,608 km am 31. März 1912.

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 1913 sind approximativ. — Les résultats pour 1913 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		1912	1913	
		1912	1913	1912	1913	1912	1913	1912	1913	1912	1913	1912	1913	
km	km	Anzahl — Nombre	Anzahl — Nombre	Tonnen — Tonnes	Tonnen — Tonnes	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
2745	2800	Schweiz. Bundesbahnen — Ch. de fer fédéraux ¹	88,862,006	91,628,309	14,921,437	14,623,266	80,258,239	84,589,152	118,275,802	119,200,111	198,534,041	203,789,263	72,307	73,288
62	62	Bodensee-Toggenburg ²	2,518,340	2,707,842	280,661	300,473	1,198,221	1,276,103	808,703	796,443	2,006,924	2,072,546	35,831	33,428
19	19	Bulle-Romont	153,508	157,073	66,291	63,391	102,064	105,322	315,405	286,784	417,469	392,106	21,972	20,637
6	6	Nyon-Crassier	99,921	97,400	24,771	24,971	40,372	40,659	31,167	32,069	71,539	72,728	11,323	12,121
7	7	Wald-Rätti	214,806	222,009	27,447	27,865	72,125	72,783	45,184	46,053	117,309	118,836	16,758	16,977
45	105	Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon ³	1,317,178	1,548,806	308,173	313,802	938,253	1,846,445	810,805	1,376,139	1,749,058	3,222,584	38,868	44,504
21	21	Bern-Schwarzenburg	285,541	287,478	46,955	43,255	137,304	144,542	104,600	101,726	241,904	246,268	11,519	11,727
24	24	Erlenbach-Zweismimmen	229,994	227,088	42,133	35,769	341,164	331,928	190,954	168,286	532,118	500,214	22,172	20,842
34	34	Gürbetalbahn	833,416	864,937	219,135	224,632	313,437	331,101	286,644	307,163	600,081	638,264	17,649	18,772
12	12	Spiez-Erlenbach	285,686	281,991	50,893	45,094	163,657	165,428	101,896	96,641	265,553	259,009	22,129	21,689
43	43	Bern-Neuchâtel	841,036	854,671	138,278	149,393	709,347	741,681	472,998	460,961	1,181,645	1,202,642	27,480	27,968
43	43	Emmentalbahn	1,308,548	1,395,082	436,866	415,382	420,920	449,513	641,789	625,795	1,062,709	1,075,808	24,714	25,007
41	41	Burgdorf-Thun	736,570	773,313	140,419	129,869	284,349	303,490	410,521	427,327	694,870	730,817	16,948	17,835
23	23	Solothurn-Münster	293,530	301,833	172,292	164,371	140,408	148,871	350,900	341,872	491,908	490,243	21,361	21,315
33	33	Fribourg-Murten	298,698	306,946	76,693	73,383	163,634	179,635	179,635	178,517	343,269	353,445	10,402	10,710
30	—	Jura Neuchâtelois ⁴	896,452	845,465	108,036	96,885	444,956	432,207	325,513	305,904	770,469	738,111	38,844	37,213
15	15	Langenthal-Huttwil	360,768	353,234	149,906	148,991	114,388	116,080	199,310	199,801	313,698	315,881	20,913	21,059
26	26	Huttwil-Wolhusen	226,538	232,497	90,142	86,520	102,098	102,626	193,739	189,294	295,837	291,920	11,378	11,228
25	25	Ramsei-Sumiswald-Huttwil	256,286	258,642	46,530	45,604	87,272	89,454	86,960	85,561	174,232	175,015	6,969	7,001
14	14	Le Pont-Brissus	94,824	98,069	14,340	13,491	52,047	58,932	46,712	42,839	98,759	96,771	7,054	6,912
3	3	Trambahn Luzern (Kriens-Luzern) ⁵	—	—	54,304	56,404	—	—	47,811	46,468	47,811	46,468	15,937	15,489
20	20	Martigny-Orsières	90,873	93,081	9,904	7,713	100,641	102,730	53,696	46,738	154,337	149,468	7,717	7,479
43	43	Mittelthurgaubahn	448,265	417,051	66,356	76,361	264,020	239,245	160,134	197,313	424,154	436,558	9,864	10,153
5	5	Oensingen-Balsthal	543,162	571,762	90,658	86,589	43,603	46,554	103,911	100,534	147,514	147,088	29,503	29,418
4	4	Orbe-Chavornay	124,009	128,741	70,757	74,529	31,903	32,922	68,112	72,130	100,072	105,052	25,018	26,263
14	14	Porrentruy-Bonfol	203,240	209,764	30,924	31,312	61,072	60,847	57,022	60,792	118,094	121,630	8,435	8,688
25	25	Saignelégier-Glovelier	67,907	63,871	18,860	21,010	56,391	55,703	64,764	71,885	121,155	127,588	4,846	5,104
55	55	Schweiz. Seetalbahn	903,069	925,590	137,297	138,660	415,600	415,959	449,097	438,866	864,697	854,825	15,722	15,542
50	50	Schweiz. Sudostbahn	859,317	875,000	144,594	129,250	713,393	735,199	368,913	338,048	1,082,306	1,073,247	21,646	21,465
12	12	Sensetalbahn	95,996	100,586	67,833	45,679	32,539	33,490	96,500	64,577	129,039	98,067	10,753	8,172
19	19	Sihltalbahn	739,423	784,580	202,929	177,459	168,260	169,274	213,533	195,557	381,793	364,831	20,094	19,202
9	9	Sursee-Triengen-Bahn ⁶	20,503	139,198	1,141	9,860	4,886	40,656	2,660	20,334	7,546	60,990	7,869	6,777
40	40	Tösentalbahn	826,042	814,717	115,949	113,348	292,620	293,891	276,058	268,319	568,660	562,210	14,216	14,055
26	26	Uriikon-Bauma	190,538	180,307	37,225	33,207	63,674	65,658	62,014	60,251	125,688	125,909	4,834	4,843
10	10	Uetlibergbahn	85,858	76,576	625	628	87,022	83,338	16,989	16,173	104,011	99,511	10,401	9,951
14	14	Val-de-Travers	668,372	681,482	91,925	148,901	120,562	125,251	168,590	191,300	289,152	316,551	20,654	22,611
3627	3702	Total	—	—	—	—	88,540,480	94,016,962	126,088,341	127,455,071	214,628,321	221,472,033	—	—
—	75	Vermehrung absolute — absolute	—	—	—	—	—	5,476,482	—	1,366,30	—	6,843,212	—	—
—	2,1	Augmentation %	—	—	—	—	—	6,2	—	1,1	—	3,2	—	—
12	12	Aarau-Schöftland	369,807	377,832	24,705	25,225	87,869	84,504	54,821	55,502	142,690	140,006	11,891	11,667
7	7	Aigle-Leyssin	94,701	110,836	14,641	17,269	186,980	227,390	199,025	241,977	386,005	469,367	53,144	67,052
12	12	Aigle-Ollon-Monthey	201,212	210,436	3,410	5,719	74,016	74,897	15,220	15,503	89,236	90,400	7,436	7,593
—	14	Aigle-Sépey-Diablerets ⁷	—	911	—	85	—	2,203	—	991	—	3,194	—	8,318
10	10	Allaman-Aubonne-Gimel	146,475	148,724	3,130	3,514	44,566	42,363	14,863	15,567	59,429	57,930	5,943	5,793
10	10	Allstätten-Gais ⁸	93,574	88,811	882	1,978	59,922	54,350	10,617	17,399	70,439	71,749	7,799	7,175
20	20	Appenzellerbahn ⁹	506,701	508,306	42,108	39,342	253,172	259,272	135,816	124,587	388,988	383,859	15,560	15,201
25	25	Appenzeller Strassenbahn	487,271	499,624	25,968	25,922	313,457	326,727	126,782	115,622	440,230	442,349	22,012	22,117
32	32	Bellinzona-Mesocor	279,728	285,768	14,411	15,497	90,986	94,000	61,887	66,075	152,673	160,075	4,771	5,002
10	10	Bern-Muri-Worb	480,392	483,119	11,363	10,745	108,745	121,315	24,583	24,434	133,328	145,749	13,333	14,575
—	13	Worbentalbahn ^{10, 20}	—	100,916	—	8,480	—	28,382	—	9,588	—	37,920	—	8,254
7	7	Bern-Zollikofen ¹¹	172,726	407,720	10,367	29,735	29,735	64,640	19,324	47,767	48,463	112,407	14,730	16,058
32	32	Berner Oberland-Bahnen	437,494	452,279	29,778	22,515	840,932	851,570	149,319	127,009	990,251	978,579	30,945	30,581
61	61	Berninabahn	314,138	311,826	16,452	18,071	874,890	944,840	228,462	274,181	1,103,352	1,219,021	13,088	19,984
14	14	Bex-Gryon-Villars-Chesières	208,806	220,257	16,984	21,846	157,945	172,241	135,759	190,781	293,524	363,022	20,966	25,930
14	14	Biasca-Acquarossa	87,767	104,301	5,332	7,004	52,067	53,060	34,220	31,988	86,287	85,048	6,163	6,075
30	30	Bière-Apples-Morges	143,185	141,192	19,031	18,000	97,022	98,983	59,005	58,453	156,027	157,436	5,201	5,248
17	17	Birsigtalbahn	1,762,020	1,903,866	5,459	5,413	348,012	376,515	26,875	26,327	374,887	402,842	22,052	23,697
19	19	Bremgarten-Dietikon-Bahn ¹²	350,655	377,348	18,687	20,963	136,395	138,936	48,026	52,395	184,421	191,331	10,150	10,070
5	5	Brenets-Le Locle	177,062	179,676	1,048	964	45,130	45,586	4,668	3,760	49,698	49,346	9,940	9,869
17	17	Forchbahn ¹³	17,995	179,653	42	3,377	9,262	101,088	1,425	28,790	106,687	129,878	9,711	7,640
18	18	Frauenfeld-Wil	276,323	246,585	26,800	24,446	116,608	101,574	73,454	62,128	190,062	163,702	10,659	9,095
122	122	Tramways électriques Genève	21,462,847	23,116,009	124,540	128,067	2,824,816	2,987,437	219,565	231,811	3,044,381	3,219,248	24,954	26,387
6	6	Genève-Veyrier	852,442	879,931	866	372	169,377	179,902	3,142	3,239	172,519	176,141	28,753	29,557
49	49	Gland-Begnins	89,324	91,238	1,494	2,068	22,627	22,969	9,429	10,774	32,056	33,743	8,014	8,

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			
1912	1913		1912	1913	1912	1913	1912	1913	1912	1913	1912	1913	1912	1913
km	km		Anzahl — Nombre	Anzahl — Nombre	Tonnen — Tonnes	Tonnen — Tonnes	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
12	12	Arth-Rigi-Bahn ³³	199,222	197,425	4,283	4,249	140,293	158,332	34,400	28,433	174,693	186,765	14,558	15,564
8	8	Brunen-Rothorn-Bahn	10,430	11,442	126	102	31,029	32,625	2,420	1,148	33,449	34,773	4,181	4,347
3	3	Brunen-Morschach-Bahn	52,592	51,922	682	606	57,609	52,698	5,990	5,500	63,599	58,248	21,200	19,416
9	9	Gümlen-Bahn	31,599	33,246	342	298	81,389	82,061	8,027	7,594	89,416	89,655	9,935	9,962
8	8	Glion-Rochers-de-Naye	128,928	126,163	3,526	3,253	304,796	294,810	27,593	25,610	332,389	320,420	41,549	40,562
10	10	Gornegräsbahn	36,570	37,709	396	313	271,856	282,697	10,835	8,589	282,691	291,286	28,269	29,139
10	10	Jungfraubahn ³⁴	77,626	85,719	895	309	614,036	803,667	1,171	980	615,207	804,647	80,084	80,465
3	3	Montreux-Glion	139,300	143,996	6,166	7,605	87,288	88,833	36,832	44,250	124,090	133,083	41,363	44,361
5	5	Pilatusbahn	44,083	49,355	211	218	249,809	257,879	4,007	3,958	253,816	261,837	50,763	52,367
7	7	Rorschach-Holden-Bahn	129,689	132,668	24,243	24,093	106,320	105,752	97,116	85,131	203,436	190,883	29,062	27,269
4	4	Villars-Chesières-Brétaye ³⁵	—	826	—	1	—	1,560	—	—	1,560	—	10,412	
7	7	Vitznau-Rigi-Bahn ³⁶	138,840	142,222	2,485	2,444	504,651	520,265	34,555	32,879	539,206	553,144	77,029	79,021
20	20	Wengernalpbahn	168,549	174,527	9,237	6,905	831,420	859,322	114,104	81,668	945,524	940,990	47,276	47,050
3,08	3,08	Aldorf-Flühelen	236,767	228,319	50	90	48,853	48,219	619	443	49,472	48,662	16,062	15,800
11,04	11,04	Achstätten-Berneck ³⁷	698,681	704,280	—	—	80,465	100,964	6,375	9,160	106,840	110,124	9,505	9,787
35,10	36,46	Kant. Strassenbahnen Basel ³⁸	23,147,507	24,660,387	—	—	2,580,804	2,756,225	—	—	2,580,804	2,756,225	74,061	77,227
7,08	7,08	Basel-Aesch	650,694	695,277	—	—	79,517	79,308	—	—	79,517	79,308	10,130	10,107
6,08	6,08	Birseckbahn ³⁹	1,705,356	1,771,169	—	—	178,310	184,613	300	—	178,610	184,613	28,441	29,397
14,40	14,40	Städt. Strassenbahnen Bern ^{38, 39}	13,780,389	15,692,847	—	—	1,275,614	1,446,859	—	—	1,275,614	1,446,859	96,019	100,476
5,00	7,00	Tramway Biel ⁴⁰	1,376,647	1,591,175	—	—	148,200	173,668	11,300	11,300	159,500	184,968	31,773	36,264
4,77	4,77	Carouge-Croix-de-Rozon	190,987	212,648	72	66	54,248	58,364	727	612	54,975	58,976	11,525	12,568
11,06	11,06	Chissac-Cupolox-Riva-San-Vitale	462,320	469,555	—	—	104,657	101,530	—	—	104,657	101,530	8,832	8,364
5,18	5,18	Clarens-Chailly-Blonay	153,176	139,195	24	26	33,880	30,563	223	313	34,103	30,876	6,583	5,961
4,01	6,07	Tramways Fribourg ⁴¹	1,133,041	1,270,887	—	—	93,048	111,553	—	—	93,048	111,553	28,719	20,612
3,00	3,00	Tramways La Chaux-de-Fonds ⁴²	969,272	1,161,054	—	—	85,991	102,899	6,600	—	92,591	102,899	27,855	26,183
65,06	65,06	Tramways Lausanne ⁴³	9,809,198	10,268,217	31,690	36,814	1,346,848	1,416,103	78,820	79,243	1,425,668	1,495,346	21,937	22,918
12,01	12,01	Limmattal-Strassenbahn	950,557	888,838	6,551	6,037	120,598	119,534	11,567	10,632	132,165	130,166	11,005	10,838
4,09	4,09	Tramvie elettrica locarnese	279,079	285,327	11,016	11,146	30,250	31,255	4,239	5,045	34,489	36,300	8,558	9,007
6,78	6,78	Tramvie elettrica luganese	1,832,483	1,832,483	215	155	159,365	167,697	786	694	160,151	168,391	23,621	24,836
10,70	11,03	Trambahn Luzern ⁴⁴	3,909,814	3,953,966	—	—	503,835	504,703	2,168	—	506,003	504,703	47,070	46,184
2,77	2,77	Mairingen-Relchenbach-Aareschlucht ⁴⁵	12,120	83,691	—	—	3,739	28,293	—	—	3,739	28,293	4,064	10,214
26,02	26,02	Tramways Neuchâtel	5,112,417	5,204,697	1,622	2,240	649,492	658,268	16,419	20,044	665,911	678,312	25,015	25,481
2,08	2,08	Neuchâtel-La Coudre	203,307	193,151	213	596	20,538	18,663	2,651	2,760	23,189	21,423	8,653	7,994
11,71	12,04	Trambahn St. Gallen ⁴⁶	6,581,100	6,744,100	—	—	757,726	767,396	—	—	757,726	767,396	64,708	64,311
1,04	1,04	Strassenbahn St. Moritz	152,628	144,940	—	—	25,545	23,775	—	—	25,545	23,775	15,576	14,497
5,10	7,04	Strassenbahn Schaffhausen ⁴⁷	1,279,761	1,402,120	7,255	10,614	159,815	171,888	6,876	25,844	166,691	197,732	32,118	30,014
1,70	1,70	Schwyz-Seewen	220,042	215,263	82	75	33,536	32,872	4,656	4,596	38,192	37,468	22,076	21,668
1,25	1,25	Spiez-Verbindungsbahn ⁴⁸	70,191	77,003	—	—	11,079	12,851	406	464	11,845	13,315	9,188	10,652
10,88	13,40	Vevay-Montreux-Chillon-Villeneuve ⁴⁹	2,627,139	2,882,193	2	—	376,271	410,995	10	—	376,281	410,995	32,632	35,643
2,01	—	Chillon-Byron-Villeneuve ⁴⁹	93,092	98,254	—	—	12,019	13,350	—	—	12,019	13,350	6,251	6,991
1,01	1,01	Winterthur-Töss ⁵⁰	761,240	883,500	—	—	67,539	79,047	—	—	67,539	79,047	37,150	41,386
3,00	3,00	Zuger Berg- u. Strassenb. (Tramwaystrasse)	154,483	147,759	720	309	23,744	22,214	3,443	1,487	27,187	23,701	9,062	7,900
37,04	40,15	Städt. Strassenbahn Zürich ⁴⁰	38,006,902	39,292,948	—	—	4,466,587	4,597,432	1,360	—	4,467,947	4,597,432	121,504	114,506
1,10	1,10	Albisgütlibach	51,501	57,795	—	—	9,559	11,081	—	—	9,559	11,081	8,241	9,509
9,70	9,70	Zürich-Oerlikon-Seebach	3,167,545	3,187,754	—	—	376,868	378,516	—	—	376,868	378,516	38,733	38,902
—	0,14	Drahtseilbahn degli Angioli ⁴¹	—	63,386	—	2	—	4,917	—	11	—	4,928	—	—
1,00	1,00	Beatenbergbahn	61,871	63,770	1,992	1,395	66,782	68,364	25,922	19,425	92,704	87,789	—	—
0,80	0,80	Biel-Evilard	267,954	302,203	370	419	54,328	57,085	3,281	4,047	58,071	61,732	—	—
1,00	1,00	Biel-Magglingen	41,250	41,700	180	213	21,400	21,773	3,188	3,198	24,689	24,971	—	—
0,84	0,84	Burgenstockbahn	90,543	90,018	1,472	972	77,642	79,662	9,479	7,580	87,126	87,242	—	—
1,57	1,57	Cassarate-Monte Brè ⁴²	124,094	135,058	113	138	63,802	65,967	1,069	1,268	64,871	67,235	—	—
1,21	1,21	Cossoney-gare C. F. F. -ville	95,506	107,505	1,008	998	15,189	16,664	4,292	4,282	19,481	20,947	—	—
0,64	0,64	Davosplatz-Sohatzalp	116,755	113,216	1,944	1,633	72,438	70,907	24,539	22,200	96,977	93,107	—	—
1,44	1,44	Dietschibergbahn Luzern ⁴³	23,731	60,676	6	116	10,824	26,033	78	418	10,902	26,451	—	—
0,88	1,44	Dolderbahn Zürich ⁴⁴	240,487	249,607	384	349	47,336	48,227	1,555	1,492	48,891	49,719	—	—
0,88	0,88	Eoluse-Plan	275,174	296,652	56	50	35,254	37,553	353	342	35,607	37,895	—	—
—	0,81	Engelberg-Garschnalp ⁴⁵	—	43,246	—	864	—	27,923	—	1,277	—	29,200	—	—
0,10	0,10	Engelberg-Grand Hôtel Terrasso	46,272	37,502	231	201	4,335	3,713	485	430	4,820	4,143	—	—
1,02	1,02	Gurtenbahn	54,301	58,203	218	193	31,070	32,537	1,234	745	32,304	33,282	—	—
0,10	0,10	Gütschbahn	93,937	84,939	30	28	26,405	24,706	120	111	26,525	24,817	—	—
1,04	1,04	Interlaken-Heinwerli	36,324	37,864	19	19	62,143	64,675	362	364	62,505	65,039	—	—
0,10	0,10	Interlaken-Heimwehli	32,138	30,050	22	25	12,168	11,343	52	55	12,220	11,398	—	—
0,80	0,80	Kriens-Sonnenberg	44,880	41,884	84	191	35,393	32,399	914	746	36,307	33,145	—	—
2,01	2,01	La Coudre-Chaumont	51,065	51,364	445	357	44,227	42,813	9,491	8,153	53,718	50,966	—	—
1,80	1,80	Lausanne-Ouchy	2,053,406	2,176,629	133,530	119,629	223,662	233,658	168,754	142,909	382,416	376,567	—	—
0,40	0,40	Lausanne-Signal	125,801	125,065	90	69	26,585	26,651	452	343	27,037	26,994	—	—
5,00	5,00	Lauterbrunn-Mürren	65,728	61,790	5,399	3,417	171,259	158,682	115,057	78,336	286,356	237,018	—	—
0,48	0,48	Les Avants-Sonloup	50,139	52,025	1,505	579	24,420	25,236	7,266	3,288	31,686	28,524	—	

2. Rechnungswesen und Statistik.

a. Allgemeines.

Es konnte schon in der Botschaft vom 9. Mai 1913 zum Geschäftsbericht der Bundesbahnen von 1912 auf die vom Eisenbahndepartement angestrebte abgekürzte Darstellung der Jahresrechnung hingewiesen werden. Weitere Vereinfachungen sind noch erreichbar durch die Zusammenfassung von Bericht und Rechnungen, durch den Anschluss der Erläuterungen an die Zahlenreihen, durch die Wahl eines einheitlichen Formates, in gleicher Weise, wie das für die eidgenössische Staatsrechnung geschehen ist.

Die nämlichen Erleichterungen sind auch bei der Aufstellung der jährlichen Voranschläge der Bundesbahnen zu erzielen.

b. Vollziehung des Rechnungsgesetzes.

Neue Rechnungsverordnung. Wie schon eingangs unter Titel A. 2 erwähnt, ist die Verordnung über die Aufstellung und Vorlage der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahnunternehmungen neu bearbeitet worden.

Das Bedürfnis nach Ersetzung der veralteten Verordnung vom Jahre 1884 machte sich angesichts der stetig sich mehrenden Bahnen mit elektrischem Betrieb, für die im bisherigen Schema noch jegliche Anleitung fehlte, immer dringender fühlbar. Vor der endgültigen Abfassung der neuen Vorschriften fand am 24. Juni 1913 eine Konferenz mit den Fachleuten der wichtigsten Bahnunternehmungen statt, in der die vom Eisenbahndepartement ausgearbeiteten Entwürfe gemeinsam geprüft und besprochen und die Wünsche der Bahnvertreter zu möglicher Berücksichtigung entgegengenommen wurden. Im Grundsatz ist die Anordnung des früheren Rechnungsschemas, die sich viele Jahre hindurch im allgemeinen bewährt hatte, beibehalten worden; die durch die seither gesammelten Erfahrungen und die Entwicklung des Eisenbahnwesens bedingten Änderungen und Erweiterungen tragen hauptsächlich den besonderen Verhältnissen des elektrischen Betriebes Rechnung.

Der bereinigte Erlass vom 7. November 1913, dessen Bestimmungen für die Rechnungsaufstellung des Jahres 1915 erstmals zur Anwendung zu kommen haben, ist sämtlichen Bahnunternehmungen, gleichzeitig mit einem neuen Kreisschreiben des Eisenbahndepartements, das dasjenige vom 28. Dezember 1893

und frühere ersetzt, und ergänzende Weisungen über die der Aufsichtsbehörde alljährlich einzureichenden Vorlagen aller Art enthält, zugestellt worden.

Rechnungsprüfung. Im Jahre 1913 gelangten zur gesetzmässigen Prüfung und Vorlage an den Bundesrat die Rechnungen und Bilanzen des Jahres 1912 von 38 Normalbahnen, 55 Schmalspurbahnen, 12 Zahnradbahnen, 32 Trambahnen und 41 Seilbahnen oder insgesamt von 178 Unternehmungen gegen 168 im vorhergehenden Jahre.

Die zu diesen Rechnungsausweisen erfolgten Beanstandungen konnten in allen Fällen, entweder durch Verständigung mit den Bahnverwaltungen oder durch Verfügung des Bundesrates geordnet werden. Beurteilungen von Streitigkeiten durch das Bundesgericht sind daher nicht erforderlich geworden.

Baurechnungen. Nach bisheriger Übung wurde anhand des Rechnungsmaterials untersucht, ob die für Neu- und Ergänzungsbauten nachgewiesenen Ausgaben nach den Bestimmungen des Eisenbahnrechnungsgesetzes zur Belastung des Baukontos zulässig und ob für die untergegangenen Anlagen und Einrichtungen entsprechende Wertabschreibungen erfolgt seien. Es ergab sich auch diesmal zu zahlreichen Beanstandungen Anlass. Bei 58 Unternehmungen mussten nachträgliche Berichtigungen verlangt werden, die sich im ganzen auf Fr. 335,496 bezifferten. Davon sind in den Rechnungen des Jahres 1912 Fr. 238,403 bereits vom Baukonto ausgeschieden und auf andere Konti übertragen worden, Fr. 97,093 werden in den nächsten Rechnungen abgeschrieben werden.

Infolge der von Jahr zu Jahr zunehmenden Zahl der Bahnunternehmungen und der dadurch eingetretenen Arbeitsvermehrung sah sich das Eisenbahndepartement veranlasst, zur Entlastung der mit der Untersuchung der Baurechnungen betrauten Organe und zur Vermeidung von Neuanstellungen beim technischen Personal für die Zukunft eine Vereinfachung des Prüfungsverfahrens anzuordnen. Ohne dabei die Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften ausser acht zu lassen, sollen namentlich die belegmässige Nachprüfung der Bauverwendungen der Bundesbahnen auf die Objekte von einer gewissen Bedeutung beschränkt und für die Prüfung der Rechnungen der Privatbahnen ebenfalls angemessene Erleichterungen eingeführt werden.

Die gesamten, im Jahre 1912 auf Baukonto getragenen Verwendungen belaufen sich auf netto Fr. 90,089,980. Die Ver-

mehrung ist annähernd die gleiche wie im Vorjahr. Nach den einzelnen Bahngruppen zusammengestellt, ergeben sich folgende Ziffern:

Bauausgaben:	Gesamtausgaben bis Ende 1912 Fr.	Zuwachs im Jahr 1912 Fr.
Normalspur-, Schmalspur- und Zahnradbahnen:		
auf Baukonto	1,721,622,517	
auf Konto unvollendeter Objekte	201,563,295	
	<hr/>	
	1,923,185,812	84,275,472
Tramways:		
auf Baukonto	73,513,780	
auf Konto unvollendeter Objekte	1,755,328	
	<hr/>	
	75,269,108	3,652,787
Drahtseilbahnen:		
auf Baukonto	27,604,629	
auf Konto unvollendeter Objekte	300	
	<hr/>	
	27,604,929	2,161,721
Zusammen 1912	<hr/>	
	2,026,059,849	90,089,980
1911	1,935,969,869	90,742,763
1910	1,845,227,106	-17,899,224

Über die auffallende Verminderung der Anlagekosten im Jahre 1910 haben wir in unserem letzten Berichte die Erklärung gegeben.

Im Zuwachs für das Jahr 1912 sind die nachverzeichneten Posten von Wichtigkeit inbegriffen:

a. Ergänzungen und Erweiterungen auf bestehenden Linien:

1. Bundesbahnen.

Anschaffung von Rollmaterial	Fr. 1,869,042
Vermehrung der Mobilien und Gerätschaften	" 315,557
Rickenbahn, Nachträge	" 1,348,463
Verbesserung der Hauensteinlinie durch Er- stellung eines Basistunnels	" 3,285,154
Renens, Bahnhoferverweiterung	" 230,320
Lausanne, Bahnhofumbau und Erweiterung	" 714,734
Vallorbe, internationaler Bahnhof	" 1,921,982
Payerne, Bahnhoferverweiterung	" 338,817

Martigny-Riddes, II. Geleise	Fr.	243,210
St. Blaise-Neuveville, II. Geleise	„	229,833
Brig, Bahnhöferweiterung	„	364,172
Basel, Neueinführung der Juralinie	„	177,291
„ Transitpostgebäude	„	1,186,909
Pratteln, Stationserweiterung	„	286,431
Bern, Rangierbahnhof, Lokomotivdepot etc.	„	1,601,040
Biel, Bahnhofumbau	„	1,273,658
Basel-Delsberg, II. Geleise	„	335,217
Aarburg-Luzern, II. Geleise	„	635,670
Wylerfeld-Gümligen, II. Geleise	„	572,014
Emmenbrücke-Luzern, Strassenunterführung	„	202,094
Limmatbrücken bei Wettingen, Ersatz der obern Brücke	„	256,350
St. Gallen, Bahnhofumbau	„	1,163,655
Winterthur-Wil, II. Geleise	„	1,662,572
Romanshorn, Bahnhofumbau und Erweiterung	„	307,355
Wil, Bahnhofumbau und Erweiterung	„	341,270
Gossau, Verlegung der Station	„	453,826
St. Fiden, Stationsumbau und Erweiterung	„	704,343
Melide, Geleiserweiterung	„	313,500
Chiasso, Bahnhöferweiterung und Umbau	„	833,456
Giubiasco-Chiasso, II. Geleise	„	842,400

2. Andere Bahnen.

Bodensee-Toggenburg, Nachträge (teilweise Über- tragungen)	„	2,540,519
Emmenthalbahn, Neu- und Erweiterungsbauten	„	195,569
Mittel-Thurgaubahn, Restzahlungen	„	566,679
Altstätten-Gais, Vollendungsbauten	„	229,934
Berner Oberland-Bahnen, Elektrifizierung	„	449,057
Berninabahn, Vollendungsbauten und Roll- material	„	362,273
Bremgarten-Dietikon, Verbindungslinie Brem- garten-Weststation, Umbau und Elektrifizie- rung	„	714,103
Montreux-Oberland bernois, Neu- und Erweite- rungsbauten und Rollmaterial	„	372,987
Rhätische Bahn, Ergänzungsbauten und Roll- material	„	945,158
Wengernalpbahn, Restzahlungen für Elektrifi- zierung und Rollmaterial	„	529,622

vorzulegen sein wird, die Belastungen, die Subventionen und die Abschreibungen für die alten Anlagen genügend auseinandergehalten und den mit der Rechnungsprüfung betrauten Vertretern des Bundes die Rechnungsbelege zur Einsicht bereitgehalten werden. Die hohe finanzielle Bedeutung der neuen Anlagen und die im Staatsvertrag vorgesehene Möglichkeit des Erwerbes der badischen Bahnbauten auf Schweizergebiet durch die Eidgenossenschaft liessen diese Massnahme als geboten erscheinen.

Erneuerungsfonds. Nachdem die Bereinigung der Verhältnisse des Erneuerungsfonds in den Vorjahren zum grössten Teil ihre Erledigung gefunden hatte, war nur noch die Ermittlung der Sollbestände der Fonds bei den elektrischen Bahnen nachzuholen. Die in Betracht fallenden Unternehmungen würden eingeladen, die erforderlichen Berechnungen zu veranstalten und sie dem Eisenbahndepartement zur Nachprüfung einzureichen. Am Ende des Berichtsjahres war noch eine grosse Anzahl der Vorlagen, namentlich von städtischen Strassenbahnen, bei denen die Berechnungen mit bedeutenden Schwierigkeiten verbunden sind, ausstehend.

Zu amortisierende Verwendungen. Auf diesem Bilanzkonto finden sich diejenigen Posten, die nicht auf die Bau-rechnung getragen werden dürfen oder von ihr abgeschrieben worden sind, sowie grössere Summen für Kursverluste, Fehlbeträge in den Sollbeständen der Erneuerungsfonds u. dgl. Die Tilgung dieser Verlustbeträge hat im Sinne des Gesetzes allmählich aus den jährlichen Betriebsergebnissen zu erfolgen.

Für das Rechnungsjahr 1912 ergaben sich auf dem Amortisationskonto nachstehende Veränderungen und Schlussbestände:

	Neubelastungen 1912 Fr.	Abschreibungen 1912 Fr.	Bestand Ende 1912 Fr.
Normalspur-, Schmalspur- und Zahnradbahnen	6,675,308	9,121,423	36,700,014
Tramways	943,032	220,545	1,257,456
Drahtseilbahnen	263,648	155,159	1,077,827
Zusammen 1912	7,881,988	9,497,127	39,035,297
1911	10,234,807	4,598,858	40,641,193
1910	2,126,751	12,732,791	35,005,244

An den Neubelastungen sind in der Hauptsache die Bundesbahnen mit Fr. 1,141,700 für untergegangene Anlagewerte und die Berner Alpenbahngesellschaft mit Fr. 2,282,630 für die Linie

Frutigen-Brig und Fr. 1,437,823 für Münster-Lengnau für Anleihekosten etc. beteiligt.

Von den bedeutenden Abschreibungen entfallen auf die Bundesbahnen allein Fr. 8,181,280, die für die Tilgung von Emissionskosten verschiedener Anleihen und von sonstigen Verlusten verwendet worden sind.

c. Reingewinn der Privatbahnen.

Am 13. Juni fasste auch der Nationalrat über die aus zwei Postulaten hervorgegangene Frage Beschluss. Er genehmigte die Anträge seiner Kommission, die vom Beschluss des Ständerates teilweise abweichen. Die Rücklagen in verschiedene Reserven sollen inskünftig nicht zum Reingewinn gerechnet und die Taxherabsetzung erst verlangt werden, wenn die Ertragsgrenze von 6% während sechs Jahren überschritten sein wird.

Der Ständerat hielt am 5. Dezember über den Gegenstand nochmals Beratung. Er zeigte Geneigtheit, dem Beschlusse des Nationalrates grundsätzlich beizustimmen. Die Entscheidung wurde jedoch wegen schwebender Erörterungen über die Herabsetzung der Taxen einer Privatbahn verschoben.

Mittlerweile erfolgt die Einschätzung der Reingewinne nach den Normen von 1904.

Die anhaltend günstigen Rechnungsergebnisse der Rhätischen Bahn boten uns Anlass, mit den Vertretern des Bundes im Verwaltungsrate und in der Aktionärversammlung Beratung zu halten und ihnen die gutschheinenden Weisungen zu erteilen für den Fall, dass für die Prioritätsaktien eine über 3½% gehende Dividende beschossen werden sollte. Die Intervention wurde aber nicht nötig.

Zugleich wurde die Bahngesellschaft ersucht, ihre früheren Vorbehalte zu den von der Bundesbehörde berechneten Rein-erträgnissen fallen zu lassen, welchem Begehren sie entsprach.

d. Konzessionsgebühren.

Die auf Grund der Rechnungsergebnisse des Jahres 1912 und der bisherigen Berechnungsnormen erhobenen Gebühren betragen:

für 39 Bahnunternehmungen	Fr.	89,065
„ 18 Schiffahrtsunternehmungen	„	12,706
„ 1 Automobilunternehmung	„	884
Zusammen 1912	Fr.	102,655
	1911	„ 82,983
	1910	„ 66,355

Auf die Besteuerung der übrigen 14 Automobilunternehmungen und 3 Gesellschaften von Personenaufzügen und Luftseilbahnen wurde in Anbetracht ihrer ungünstigen Rechnungsabschlüsse wieder verzichtet.

Das Mehrergebnis bei den Bahnen von rund Fr. 25,000 gegenüber dem Vorjahr erklärt sich daraus, dass die Rhätische Bahn, entsprechend ihrem beträchtlichen Einnahmewachst, die Höchstgebühr von Fr. 200 für den Kilometer oder Fr. 42,000 zu entrichten hatte. Andererseits sind die Abgaben, auch von den Schifffahrtsanstalten, infolge der durch die Witterungsverhältnisse des Jahres 1912 bewirkten Mindererträge bei verschiedenen Unternehmungen niedriger oder ganz ausgefallen.

e. Vollziehung des Hilfskassengesetzes.

Allgemeines. Die Inkraftsetzung des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung vom 13. Juni 1911 hat zur Folge, dass die Hilfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, soweit sie die Krankenversicherung betreiben und dafür die Anerkennung durch den Bund erwirken, unter doppelter Bundesaufsicht, nämlich unter die des Eisenbahndepartements (Hilfskassengesetz vom 28. Juni 1889) und die des Bundesamtes für Sozialversicherung gelangen. Dieses Verhältnis wird durch Erlass einer hierauf bezüglichen Verordnung zu ordnen sein. Bevor ein Antrag gestellt wird, sollen Erfahrungen gesammelt werden. Vorläufig wurde im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Sozialversicherung folgendes festgesetzt:

a. Die Aufsicht über die reinen und anerkannten Krankenkassen des Eisenbahn- und Dampfschiffpersonals wird durch das Bundesamt für Sozialversicherung ausgeübt. Dem Eisenbahndepartement werden die Statuten, die Nachträge und die Jahresrechnungen zum Mitberichte überwiesen.

b. Den Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, die Hilfskassen für gemischte Versicherung besitzen, soll empfohlen werden, die Krankenversicherung rechnerisch und organisch von der andern Versicherung abzutrennen und beim Bundesamt die Anerkennung nur für reine Krankenkassen nachzusuchen.

Die Verwaltungen sind hierüber mit Kreisschreiben vom 15. Dezember 1913 verständigt worden.

Wenn dieses Vorgehen sich bewährt, so wird seine endgültige Festlegung in diesem Sinne erfolgen.

Mit der französischen Regierung wurde eine Übereinkunft betreffend die Pensionierung des auf französischem Gebiet beschäftigten Personals der Bundesbahnen vereinbart und von den Bevollmächtigten beider Staaten, unter Ratifikationsvorbehalt, unterzeichnet. Danach sollen die betreffenden Angestellten und Arbeiter, wenn sie den Bestimmungen der Pensions- und Hilfskassen der S. B. B. unterworfen sind, dem französischen Pensionsgesetz nicht unterstellt sein.

Die Pensions- und Hilfskasse der Angestellten des ehemaligen Jura Neuchâtelois ist von den S. B. B. übernommen worden und wird einstweilen auf bisheriger Grundlage weitergeführt.

Organisation der Hilfskassen. Im Sinne des Hilfskassengesetzes wurden geprüft und endgültig behandelt: Die Statuten von vier für das Personal neu gegründeten Hilfsinstituten, die revidierten Statuten einer bereits vorhandenen Anstalt und zwei versicherungstechnische Eintrittsbilanzen von neu gegründeten Pensionskassen.

Um der Vorschrift der Konzession zu genügen, haben neun neue Eisenbahn- und drei Automobilunternehmungen das Personal bei öffentlichen Krankenkassen gegen Krankheit versichert und zahlen einen Teil der statutenmässigen Beiträge. Einige Verwaltungen, die später für das Personal eigene Krankenkassen einführen wollen, unterstützen es einstweilen aus der Betriebskasse.

Jahresrechnungen. Im Geschäftsjahre sind die Jahresrechnungen und Bilanzen für 1912 von 140 Hilfsinstituten der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vorgelegt worden. Für sechs Pensionskassen wurde das Deckungskapital im Sinne von Art. 3, Abs. 2, des Hilfskassengesetzes auf Ende 1912 neu berechnet. Die bezüglichen Vorlagen wurden nach erfolgter Prüfung genehmigt.

Aus dem Verkehr und dem Bestande sämtlicher Hilfsinstitute für 1912 führen wir an:

Beiträge der Mitglieder	Fr.	7,059,497
Beiträge der Verwaltungen	„	10,352,239
Sonstige Einnahmen	„	5,850,950
Summe der Einnahmen	Fr.	23,262,686
Unterstützungen	Fr.	7,089,546
Rückerstattungen an die Mitglieder	„	328,152
Sonstige Ausgaben	„	493,389
Summe der Ausgaben	Fr.	7,911,087

Einnahmen-Überschuss	Fr. 15,351,599
Aktivbestand auf Ende 1911	„ 119,947,980
Aktivbestand auf Ende 1912	Fr. 135,299,579
Von den Verwaltungen zu ersetzende Fehlbeträge der Pensions- und Hilfskassen	„ 30,418,968
Gesamtbestände auf Ende 1912	Fr. 165,718,547

Nachstehende Tabelle gibt auf Ende 1912 eine Übersicht der Bilanzen der Kassen, die der Invaliditäts- oder Todesversicherung dienen.

Die schweizerische Eisenbahnstatistik für 1912 enthält noch weitere Einzelheiten über die Rechnungsergebnisse der Hilfskassen.

f. Sicherstellung des Hilfsfonds und der Barkautionen des Eisenbahnpersonals.

Die Eisenbahnen allein besaßen auf Ende 1912 129 Hilfsinstitute mit einem Wertbestand von Fr. 132,405,994; davon waren Fr. 1,539,662 oder 1.16% noch nicht im Sinne des Gesetzes vom Vermögen der Bahneigentümer ausgeschieden.

An Barkautionen hatte das Eisenbahnpersonal auf Ende des Jahres Fr. 630,370 hinterlegt; davon fanden sich noch Fr. 47,712 oder 7.6% in den Passiven der Bahngesellschaften eingeschlossen. Bei 28 Gesellschaften hat das Personal nur Bürgschaften zu leisten, und bei 94 Verwaltungen wird vom Personal keine Kaution verlangt.

g. Versicherungsverträge gegen Unfall.

Im Berichtsjahre haben 25 Unternehmungen 52 Unfallversicherungsverträge im Sinne der Konzession vorgelegt. Davon bezogen sich neun Ausweise auf die Erneuerung der Versicherung der Reisenden und des Betriebspersonals von vier Eisenbahn- und einer Automobilunternehmung, 22 Verträge auf die Versicherung der Reisenden und des Betriebspersonals von 11 neu eröffneten Bahnen und 13 Policen auf die Versicherung des Baupersonals bei fünf im Bau begriffenen Bahnen.

Bilanzen der Hilfskassen auf Ende 1912.

Bezeichnung der Hilfskassen	Letzte Deckungs-kapital-berechnung auf Ende	Wertbestände	Fehlbeträge	Deckungs-kapital
		Fr.	Fr.	Fr.
1. Bundesbahnen:				
a. Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1912	98,407,783	29,802,473	128,210,256
b. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der ehemaligen Gotthardbahn	1908	19,537,679	—	19,537,679
c. Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter	1912	1,076,128	—	1,076,128
2. Bern-Neuenburg und Thunerseebahn:				
a. Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1911	1,270,412	— 149,917	1,120,495
b. Kranken- und Hilfskasse für die ständigen Arbeiter	1911	37,098	28,271	65,369
3. Emmentalbahn: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1912	755,021	—	755,021
4. Jura Neuchâtelois: Pensions- und Hilfskasse der Angestellten und Arbeiter	1907	892,842	115,850	1,008,692
5. Langenthal-Huttwil und Huttwil-Wolhusen: Hilfs- und Pensionskasse der Beamten und Angestellten	1910	304,246	13,198	317,444
6. Seetalbahn: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1908	318,316	—	318,316
7. Südostbahn: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1910	402,176	—	402,176
8. Martigny-Châtélard: Pensions- und Hilfskasse der Angestellten und Arbeiter	1909	59,283	4,201	63,484
<i>Übertrag</i>	. . . . .	123,060,984	29,814,076	152,875,060

Bilanzen der Hilfskassen auf Ende 1912.

Bezeichnung der Hilfskassen	Letzte Deckungs- kapital- berechnung auf Ende	Wertbestände	Fehlbeträge	Deckungs- kapital
		Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag		123,060,984	29,814,076	152,875,060
9. Montreux-Oberland bernois: Pensions- und Hilfskasse der Angestellten und Arbeiter	1909	219,194	3,636	222,830
10. Rhätische Bahn: Pensions- und Hilfskasse der Angestellten	1912	2,146,535	—	2,146,135
11. Yverdon-S ^{te} Croix: Pensions- und Hilfskasse der Angestellten und Arbeiter	1910	93,174	—	93,174
12. Rigibahn: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1910	313,168	31,255	344,423
13. Berner städtische Strassenbahnen: Pensionskasse der städtischen Beamten und Angestellten	1909	684,807	—	684,807
14. Lausanne, Tramways: Hilfskasse für die Angestellten	1912	468,491	—	468,491
15. St. Gallen, städtische Trambahn: Hilfskasse der städtischen Beamten und Angestellten	1908	741,159	—	741,159
16. Winterthurer städtische Strassenbahnen: Pensionskasse der städtischen Angestellten und Arbeiter	1912	85,032	336,912	421,944
17. Vierwaldstättersee: Unterstützungs- und Pensionskasse der Angestellten	1912	1,201,875	88,474	1,290,349
18. Thuner- und Brienersee: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1910	543,348	144,615	687,963
Zusammen	. . . .	129,557,767	30,418,968	159,976,735

h. Eisenbahnstatistik.

Der Band für 1911 kam im Februar aus der Druckerei. Obschon die statistischen Veröffentlichungen über die schweizerischen Eisenbahnen weit früher als die der andern Staaten erscheinen, wird gleichwohl danach gestrebt, die Fertigstellung der spätern Bände so zu fördern, dass sie, wenn immer möglich, bis Ende des auf den Abschluss folgenden nächsten Jahres vorliegen. Es soll auch erwogen werden, ob nicht ein Teil der finanziellen Ergebnisse vor Ausgabe des ganzen Bandes zur Verfügung gehalten werden könne.

Der 40., die Ergebnisse des Jahres 1912 enthaltende Statistikband wird Ende Februar 1914 abgeschlossen sein. Die Ausdehnung der Angaben über das Rollmaterial bedingte vermehrte Arbeit.

Der im Jahr 1908 an die europäischen Staaten ergangene Vorschlag auf Erstellung einer internationalen Eisenbahnstatistik hat noch keine Verwirklichung gefunden, weil die grundsätzliche Erklärung einer Nachbarregierung noch fehlt.

E. Starkstromkontrolle.

Das technische Personal des Starkstrominspektorates ist im Berichtjahre um einen Beamten vermehrt worden. Dieses besteht zurzeit aus dem Oberingenieur, dem Adjunkten, neun Inspektoren und einem technischen Sekretär.

Es sind im Jahre 1913 insgesamt 2524 Vorlagen (gegen 2586 im Vorjahre) beim Starkstrominspektorat eingelaufen. Von diesen Vorlagen beziehen sich 1843 (1862) auf Leitungen und 681 (724) auf Maschinen-, Transformatoren- und Schaltanlagen. Zum ersten Male seit Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 betreffend die elektrischen Anlagen ist eine kleine Verminderung in der Bautätigkeit zu verzeichnen.

Von den Vorlagen für Leitungen hatten 478 (570) Hochspannungsanlagen und 1346 (1261) Niederspannungsnetze oder Erweiterungen solcher zum Gegenstand. 19 (31) Eingaben betrafen Tragwerke besonderer Konstruktion.

Unter den Vorlagen für Maschinenanlagen bezogen sich 18 (29) auf Zentralen von Elektrizitätswerken, worunter 8 (8) für eine Leistung von mehr als 200 KW. Von diesen letztern

entfielen 6 (4) auf Neubauten und 2 (4) auf Erweiterungen bestehender Anlagen. Weitere 61 Eingaben hatten Bezug auf Schaltanlagen oder Einzelanlagen für eigene Zwecke industrieller Unternehmungen und Erweiterungen derartiger bestehender Anlagen. Den weit überwiegenden Anteil an den Vorlagen für Maschinenanlagen hatten wiederum die Transformatorstationen mit 602 (695) Vorlagen für insgesamt 794 (834) Transformatoren, worunter 655 (668) zur Speisung von Ortsnetzen und 129 (166) zum Betriebe industrieller Etablissements oder zu internen Zwecken der Elektrizitätswerke bestimmt waren.

Für die Inspektionen fertiger Anlagen wurden im abgelaufenen Jahre 628 (622) Tage, und für Augenscheine betreffend Projekte für Neuanlagen vor deren Erstellung 121 (156) Tage aufgewendet.

Gegen Weisungen des Starkstrominspektorates sind Rekurse nicht erhoben worden, und es mussten auch seitens des Starkstrominspektorates keine Bussenanträge gegen elektrische Unternehmungen gestellt werden. Einem an den Bundesrat gerichteten Gesuche um Gewährung von Ausnahmen von den Vorschriften zur Erstellung einer Leitung nach neuern Konstruktionsprinzipien wurde, in Würdigung der vorliegenden speziellen Verhältnisse, entsprochen.

Im Jahre 1913 sind beim Starkstrominspektorate 19 (24) Expropriationsgesuche eingelaufen, wovon 8 (19) vom Bundesrat durch Erteilung des Expropriationsrechtes erledigt wurden. 6 (3) Gesuche wurden zurückgezogen, 4 (7) konnten wegen Unvollständigkeit der Akten noch nicht behandelt werden und für 1 (4) Gesuch stand der Entscheid des Bundesrates Ende 1913 noch aus. Von den noch aus dem Vorjahre anhängigen 7 Expropriationsgesuchen haben 5 ihre Erledigung gefunden, während 2 derselben auf Wunsch der Gesuchsteller vorläufig zurückgelegt worden sind.

Die Statistik der Starkstromanlagen in der Schweiz wurde, wie bisher, unter Mitwirkung des Starkstrominspektorates vom Generalsekretariat des Schweizerischen elektrotechnischen Vereins bearbeitet. Die letzte Ausgabe derselben enthält insgesamt von 766 Elektrizitätswerken die wichtigsten Angaben über Stromart, Spannung und verfügbare Leistung. Eine weitere Ausgabe wird demnächst wieder in einem besondern Band als Beigabe zum Bulletin des Schweizerischen elektrotechnischen Vereins erscheinen.

Die vom Starkstrominspektorat geführte Unfallstatistik weist für das Berichtjahr 51 (im Vorjahr 44) bei Elektrizitätswerken durch Starkstrom vorgekommene Unfälle auf, von denen insgesamt 52 (46) Personen betroffen wurden. Von den Verunfallten gehören 18 (14) dem eigentlichen Betriebspersonal und 31 (22) dem Monteur- und Hülfspersonal der Werke an. 3 (10) Verunfallte sind Drittpersonen.

33 (30) Personen sind bei Berührung von Hochspannungsanlagen verunfallt, während die Niederspannungsanlagen 19 (16) Opfer forderten. Von den Unfällen an Hochspannungsanlagen verliefen 10 (16) und von denjenigen an Niederspannungsanlagen 9 (9) tödlich. Während die Totalzahl der dem Starkstrominspektorat zur Kenntnis gekommenen Unfälle wohl infolge gewissenhafterer Anzeige auch der leichteren Fälle im Berichtjahre eine Steigerung von 44 auf 51 erfahren hat, ist erfreulicherweise die Zahl der Unfälle mit tödlichem Ausgange, die in den letzten drei Jahren 26, 25, 25 betrug, auf 19 zurückgegangen.

Bei 21 Verunfallten wurden Wiederbelebungsversuche in sachgemässer Weise vorgenommen. In 7 Fällen waren die Wiederbelebungsversuche von Erfolg begleitet.

Die eidgenössische Kommission für elektrische Anlagen hat im Berichtjahre vier Sitzungen behufs Prüfung der ihr gemäss Art. 19 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 überwiesenen Geschäfte abgehalten.

II. Postverwaltung.

I. Allgemeines.

1. Das finanzielle Ergebnis der schweizerischen Postverwaltung im Jahr 1913 ist folgendes:

Einnahmen	Fr. 66,433,846. 79
Ausgaben	„ 65,429,236. 63
Reinertrag	<u>Fr. 1,004,610. 16</u>

Im Jahr 1912 betrug der Reinertrag Fr. 2,513,888 49. Es ergibt sich somit für 1913 gegen 1912 eine Verminderung des Reinertrages um Fr. 1,509,278. 33.

Der Voranschlag sah ein Erträgnis von Fr. 2,136,000 vor. Davon sind in Abzug zu bringen die bewilligten Nachtragskredite in der Höhe von Fr. 8400 und zwei Kreditübertragungen von 1912 auf 1913 im Betrage von Fr. 303,200, so dass nach dem Voranschlag noch ein Reinertrag von Fr. 1,824,400 verbliebe. Das wirkliche Ergebnis steht somit um Fr. 819,789.84 hinter den Schätzungen des Voranschlages zurück. Es ist dies ausschliesslich dem Ausfall in den Einnahmen zuzuschreiben.

Die Wenigereinnahme gegenüber dem Voranschlag beträgt	Fr. 2,730,153. 21
In den Ausgaben konnten gegenüber den Ansätzen des Voranschlages Ersparnisse erzielt werden im Betrage von	„ 1,910,363. 37
Minderertrag gegenüber dem Voranschlag wie oben	<u>Fr. 819,789. 84</u>

Das wenig erfreuliche Ergebnis des Postbetriebes im Berichtsjahr ist eine Folge der unbefriedigenden allgemeinen Geschäfts- und Wirtschaftslage. Der regnerische Sommer übte auf den Fremdenverkehr einen sehr ungünstigen Einfluss aus. In manchen Industrien und Gewerben herrschte Mangel an lohnender Arbeit. Die obst- und Weinbautreibenden Gegenden hatten unter einer Missernte zu leiden.

Bei der wichtigen Rolle, welche die Postanstalt als Vermittlerin im Geistes- und Erwerbsleben des Volkes spielt, ist es natürlich, dass die Schwankungen auf diesen Gebieten ihre unmittelbare Wirkung auf die Einnahmen aus dem Postbetrieb ausüben.

So belief sich die Vermehrung des Ertrags aus dem Verkauf der Postwertzeichen, die im Jahr 1910 5,17 %⁰, im Jahr 1911 6,32 %⁰, im Jahr 1912 6,44 %⁰ gegenüber dem Vorjahr betrug und im Voranschlag für 1913 mit 6,5 %⁰ in Rechnung gestellt worden war, in Wirklichkeit nur auf 3,48 %⁰, was gegenüber dem Ansatz des Voranschlags einem Ausfall von Fr. 2,448,391. 96 gleichkommt. Im Monat August blieb der Erlös sogar um 1,4 %⁰ hinter dem Ertrag des gleichen Monats im Vorjahr zurück. Im Monat Februar belief sich der Zuwachs nur auf 0,11 %⁰, im Monat Juli auf 2,12 %⁰ und im Monat November auf 1,90 %⁰, während die Vermehrung im Monat Dezember dann auf 7,81 %⁰ anstieg, so dass die Hoffnung, es werde eine Besserung der Verhältnisse eintreten, nicht ganz ungerechtfertigt erscheint.

Im übrigen gestatten wir uns, auf Beilage I, Übersicht der finanziellen Ergebnisse der Postverwaltung im Jahr 1913, zu verweisen.

2. Die Stückzahl der hauptsächlichsten Postgegenstände vermehrte sich gegenüber dem Vorjahr für den In- und Auslandverkehr bei einer Gesamtstückzahl

von 216,257,042 Briefen	um 11,554,861
„ 112,543,804 Postkarten	„ 3,151,171
„ 88,016,398 Drucksachen	„ 1,678,053
„ 209,449,964 Zeitungen (nur Inlandverkehr)	„ 8,767,231
„ 3,255,873 ausländischen Postanweisungen	„ 54,618
„ 8,870,153 Einzahlungen auf Postcheckrechnungen	„ 1,078,813
„ 3,463,720 Einzugsmandaten	„ 197,397
„ 41,106,895 Paketen	„ 1,058,072

Die inländischen Postanweisungen verminderten sich bei einer Gesamtstückzahl von 5,921,150 um 183,654, was eine Folge der Entwicklung des Postcheckverkehrs, sowie des Umstandes ist, dass die Poststellen den monatlichen Ausgleich im Nachnahmenverkehr nicht mehr durch Postanweisungen, sondern im Rechnungsabschluss bewerkstelligen.

Wenn auch, wie die vorstehende Übersicht zeigt, in den meisten Sendungsarten eine Vermehrung festgestellt werden kann, so hat doch die Zunahme des Verkehrs mit der Zunahme früherer Jahre nicht Schritt gehalten.

Ein besonders starker Rückschlag macht sich bei den Drucksachen, Zeitungen und Paketpostsendungen geltend, wie aus den nachstehenden Angaben hervorgeht:

	Zunahme 1912 gegen 1911	Zunahme 1913 gegen 1912
	Stück	Stück
Drucksachen	3,867,429	1,678,053
Zeitungen	15,950,806	8,767,231
Pakete	2,296,839	1,058,072

3. Eine nennenswerte Vermehrung weisen dagegen auch im Berichtsjahr die uneingeschriebenen portofreien Briefpostsendungen auf, die bei einer Gesamtzahl von 17,680,312 gegenüber dem Vorjahr um 1,262,737 Stück zunahmen. Ebenso ergab sich bei den mit Postfreimarken frankierten Sendungen bei einer Gesamtzahl von 1,006,066 Stück eine Zunahme von 95,565 Stück.

Schweizerische Postverwaltung.

Übersicht

der

finanziellen Ergebnisse der Postverwaltung im Jahre 1913 und Vergleichung mit dem Vorjahr und dem Voranschlag.

Rechnungsrubriken	1913	1912	Voranschlag 1913, einschliesslich Nachkredite	Das Ergebnis ist folgendes: gegenüber			
				dem Vorjahre		dem Voranschlag für 1913, einschliesslich Nachkredite	
				Mehr	Weniger	Mehr	Weniger
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. Einnahmen.							
1. Reisende	2,049,513. 45	2,318,408. 41	2,375,000. —	—	268,894. 96	—	325,486. 55
2. Wertzeichen	55,115,440. 94	53,292,127. 61	57,600,000. —	1,823,313. 33	—	—	2,484,559. 06
3. Zeitschriften	1,897,088. 13	1,778,985. 67	1,850,000. —	118,102. 46	—	47,088. 13	—
4. Briefposttransit	334,415. 62	320,507. 72	320,000. —	13,907. 90	—	14,415. 62	—
5. Abrechnungen mit andern Transportanstalten	2,227,399. 89	2,344,152. 35	2,200,000. —	—	116,752. 46	27,399. 89	—
6. Besondere Gebühren	1,268,373. 55	1,243,951. 50	1,254,000. —	24,422. 05	—	14,373. 55	—
7. Konzessionsgebühren	885. 50	894. 60	900. —	—	9. 10	—	14. 50
8. Bussen	1,599. 70	1,360. 70	2,000. —	239. —	—	—	400. 30
9. Kursdifferenzen und Zinsen	124,861. 78	131,587. 44	120,000. —	—	6,725. 66	4,861. 78	—
10. Untermiete von Lokalen	520,413. 50	468,490. 80	520,000. —	51,922. 70	—	413. 50	—
11. Besoldungsbeiträge	343,354. 95	449,614. 68	295,000. —	—	106,259. 73	48,354. 95	—
12. Erlös aus verkauftem Material	99,628. 50	93,052. 90	92,000. —	6,575. 60	—	7,628. 50	—
13. Vermehrung des Betriebsmaterials	705,260. 06	101,661. 74	550,000. —	603,598. 32	—	155,260. 06	—
14. Postcheck- und Giroverkehr	1,704,076. 40	1,773,440. 85	1,950,000. —	—	69,364. 45	—	245,923. 60
15. Verschiedenes	41,534. 82	49,330. 18	35,100. —	—	7,795. 36	6,434. 82	—
	66,433,846. 79	64,367,567. 15	69,164,000. —	2,642,081. 36	575,801. 72	326,230. 80	3,056,384. 01
				575,801. 72			326,230. 80
Mehreinnahmen 1913 gegenüber 1912				2,066,279. 64			
Mindereinnahmen 1913 gegenüber dem Voranschlag							2,730,153. 21
B. Ausgaben.							
I. Besoldungen und Vergütungen	42,773,305. 70	40,456,655. 55	43,129,000. —	2,316,650. 15	—	—	355,694. 30
II. Inspektionen und Dienstreisen	97,981. 50	86,997. 20	102,000. — ¹	10,984. 30	—	—	4,018. 50
III. Bureaustellen	1,564,961. 75	1,497,576. 51	1,598,000. — ³	67,385. 24	—	—	33,038. 25
IV. Dienstkleidung	1,186,417. 84	953,893. 85	1,242,500. —	232,523. 99	—	—	56,082. 16
V. Lokale	3,058,288. 18	2,840,895. 32	3,098,030. —	217,392. 86	—	—	39,741. 82
VI. Mobiliar und Bureaugerätschaften	400,967. 01	406,472. 81	450,000. —	—	5,505. 80	—	49,032. 99
VII. Fuhrwesen- und Rollmaterial	2,240,966. 25	1,543,087. 45	2,391,200. — ⁴	697,878. 80	—	—	150,233. 75
VIII. Transportkosten	10,844,607. 11	10,710,447. 71	11,486,000. —	134,159. 40	—	—	641,392. 89
IX. Wertzeichenfabrikation	372,732. 80	326,933. 87	385,000. —	45,798. 93	—	—	12,267. 20
X. Einlage in den Unfallversicherungsfonds der Postverwaltung	100,000. —	100,000. —	100,000. —	—	—	—	—
XI. Entschädigungen für Verluste usw.	41,615. 68	28,460. 71	40,000. —	13,154. 97	—	1,615. 68	—
XII. Kursdifferenzen und Zinsen	67,354. 26	69,934. 81	70,000. —	—	2,580. 55	—	2,645. 74
XIII. Briefposttransit	5,720. 95	9,136. 78	15,000. —	—	3,415. 83	—	9,279. 05
XIV. Saldozahlungen und Rückvergütungen	2,161,000. 84	2,341,398. 15	2,691,000. —	—	180,397. 31	—	529,999. 16
XV. Postcheck- und Giroverkehr, Zinsen	203,011. 35	176,452. 80	220,000. —	26,558. 55	—	—	16,988. 65
XVI. Verzinsung des Betriebsmaterials	260,046. 05	255,979. 60	270,000. —	4,066. 45	—	—	9,953. 95
XVII. Verminderung des Betriebsmaterials	—	—	—	—	—	—	—
XVIII. Porti und Provisionen	28,003. 25	27,462. 19	29,000. —	541. 06	—	—	996. 75
XIX. Prozesse und Expertisen	5,906. 35	6,486. 70	6,000. —	—	580. 35	—	93. 65
XX. Verschiedenes	16,349. 76	15,406. 65	16,870. — ²	943. 11	—	—	520. 24
	65,429,236. 63	61,853,678. 66	67,339,600. —	3,768,037. 81	192,479. 84	1,615. 68	1,911,979. 05
				192,479. 84			1,615. 68
Mehrausgabe 1913 gegenüber 1912				3,575,557. 97			
Minderausgabe 1913 gegenüber dem Voranschlag							1,910,363. 37
C. Abschluss.							
Einnahmen	66,433,846. 79	64,367,567. 15	69,164,000. —				
Ausgaben	65,429,236. 63	61,853,678. 66	67,339,600. —				
Reinertrag	1,004,610. 16	2,513,888. 49	1,824,400. —				
		1,004,610. 16	1,004,610. 16				
Weniger-Reinertrag 1913 gegenüber 1912		1,509,278. 33					
Weniger-Reinertrag 1913 gegenüber dem Voranschlag, einschliesslich Nachkredite			819,789. 84				

¹ Nachkredit Fr. 7,000
² „ „ 1,400
³ Kreditübertragung „ 12,000
⁴ „ „ 291,200

Die einschränkenden Bestimmungen des neuen Postgesetzes, das auf 1. Januar 1911 in Kraft trat, bewirkten anfänglich eine beträchtliche Verminderung der portofreien Briefpostsendungen. Im Berichtsjahr aber wuchs deren Zahl, einschliesslich der mit Postfreimarken frankierten Sendungen, auf 18,686,378 an, und übersteigt damit um 401,201 Stück die Zahl der portofreien Sendungen im Jahr vor dem Inkrafttreten des neuen Postgesetzes. Diese Erscheinung liefert den Beweis, dass auch unter der Herrschaft des neuen Postgesetzes die Begehrlichkeit in bezug auf Inanspruchnahme der Portofreiheit nicht abgenommen hat.

4. Der in den Beilagen II und III enthaltene Auszug aus der Statistik der Postverwaltung gibt nähern Aufschluss über den Verkehr der einzelnen Dienstzweige im Jahr 1913 gegenüber dem Vorjahr.

II. Vorlagen an die Bundesversammlung und Erlasse derselben.

1. Die Frage der Einführung der Postsparkasse (siehe Geschäftsbericht von 1912, Abschnitt II, Ziffer 1) wurde im Berichtsjahre weiter gefördert. Am 8./9. September fand in Bern eine neue Tagung des Sachverständigenausschusses statt, in welcher die Beratungen über den vorgelegten Entwurf des Postdepartements zum Abschluss gelangten. Nachdem dieses Departement noch über einige Fragen rechtlicher Natur Gutachten eingeholt hatte, legte es uns unterm 10. November 1913 den bereinigten Entwurf zu einem Bundesgesetz betreffend die Errichtung einer Postsparkasse, sowie zu einer bezüglichen Botschaft vor. Wir haben für nötig erachtet, zu einzelnen Punkten finanzieller Natur auch noch die schweizerische Nationalbank anzuhören. Das Gutachten dieser Stelle ging Ende Dezember ein. Es dürfte nun möglich sein, die Angelegenheit den eidgenössischen Räten im Laufe des Jahres 1914 zu unterbreiten.

2. Anlässlich der Beratung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1910 erteilte der Nationalrat dem Bundesrat den Auftrag, die Wünschbarkeit der Schaffung von Postkreditbriefen zu prüfen. Ein abschliessender Bericht über diesen Gegenstand kann noch nicht vorgelegt werden, weil, wie wir im Geschäftsbericht von 1912 (Abschnitt II, Ziffer 3) ausführten, es sich empfiehlt, zuzuwarten, bis entschieden ist, ob die Postsparkasse eingeführt wird oder nicht.

3. Von den im Laufe der Beratung des Geschäftsberichtes des Bundesrates von 1911 im Nationalrat gefallenen Anregungen

Beilage II.

Auszug aus der Statistik der Postverwaltung.

	Anzahl	
	1913	1912
Postbureaux	2,097	2,093
Postablagen, rechnungspflichtige	1,617	1,571
„ nicht rechnungspflichtige	349	355
Agenturen im Auslande	14	14
Beamte (fest angestellte)	5,887	5,667
Gehilfen, Aspiranten und Lehrlinge	958	990
Angestellte (Ablagehalter, Briefträger, Kondukteure usw.), ohne Aushelfer	9,150	8,804
Angestelltenaushelfer, ständig verwendete	763	670
Zahl der beförderten Reisenden	1,803,521	1,860,765
Briefpost:		
Inlandsverkehr:		
Briefe	180,471,603	175,485,129
Postkarten	87,657,820	87,100,792
Drucksachen	71,330,198	69,780,150
Warenmuster	1,350,092	1,206,206
Zeitungen	209,449,964	200,682,733
Eingeschriebene Briefpostgegenstände	6,667,980	6,540,498
Zahlungsbefehle und Konkursandro-		
hungen	339,005	324,602
Gerichtliche Akte	82,465	80,920
Auslandsverkehr:		
Briefe Versand	35,785,439	29,217,052
Postkarten „	24,885,984	22,291,841
Drucksachen „	16,686,200	16,558,195
Warenmuster „	1,693,788	1,686,608
Zeitungen „	2,444,110	2,374,285
Geschäftspapiere „	263,835	258,677
Eingeschriebene Briefpost-		
gegenstände „	2,569,602	2,312,458

	1913		1912	
	Anzahl	Wert oder Betrag	Anzahl	Wert oder Betrag
		Fr.		Fr.
Postanweisungen:				
Inlandsverkehr	5,921,150	671,800,365	6,104,804	815,538,413
Auslandsverkehr				
{ Versand	2,020,340†	92,631,337†	2,049,277†	93,092,469†
{ Empfang	1,235,533	80,177,360	1,151,920	74,062,772
Paketpost:				
Inlandsverkehr	32,783,291	1,534,544,957	31,767,106	1,539,351,824
Auslandsverkehr (einschl. Poststücke — colis postaux)				
{ Versand	2,547,283	114,383,223	2,500,983	113,175,424
{ Empfang	4,164,985	64,792,475	4,157,818	61,715,870
{ Durchgang	1,611,336	31,523,938	1,622,916	32,141,220
Nachnahmen:				
Inlandsverkehr	13,375,883	104,286,954	13,093,966	101,924,129
Auslandsverkehr				
{ Versand	356,495	7,789,977	340,414	7,454,738
{ Empfang	485,570	10,543,587	498,472	10,636,857
Einzugsmandate:				
Inlandsverkehr	3,276,911	249,642,030	3,091,980	241,759,928
Auslandsverkehr				
{ Versand	40,935	—	44,787	—
{ Empfang	145,874	5,895,501	129,556	5,683,401
Postcheck- und Giroverkehr				
{ Gutschriften	10,173,947	2,698,800,031	8,914,360	2,472,495,062
{ Lastschriften	2,355,946	2,697,738,039	2,099,947	2,467,317,238

† Vorläufiger Abschluss.

bleibt noch der Vorschlag zu erledigen, es sei zur Deckung der Gebühr für Eilbestellung eine besondere Marke zu schaffen (siehe Geschäftsbericht von 1912, Abschnitt II, Ziffer 5, *a*).

Nach eingehender Prüfung des Vorschlages kommen wir zum Schluss, dass eine solche Marke weder für den Absender noch in dienstlicher Hinsicht Vorteile zu bieten vermöchte, und dass deshalb auf deren Ausgabe zu verzichten sei.

Durch die roten Klebzettel, mit denen man Eilgegenstände jetzt versieht, werden diese Gegenstände ebenso deutlich gekennzeichnet, als dies durch eine besondere Marke geschehen könnte. Für den Absender aber ist es einfacher, wenn er die Eilbestellgebühr nach dem jetzigen Verfahren mit gewöhnlichen Marken decken kann, als wenn er besondere Marken verwenden müsste, die er oft nicht zur Hand hätte und die er sich, besonders wenn die Postschalter geschlossen sind, auch nicht immer leicht verschaffen könnte.

4. Bei der Beratung des Geschäftsberichtes der Postverwaltung für das Jahr 1912 sprach Herr Nationalrat Ed. Scherrer den Wunsch aus, der Bundesrat möchte prüfen, ob Art. 150, Ziffer 4, der Postordnung (A. S. n. F. XXVI, 1125) nicht in dem Sinne abgeändert werden könnte, dass die öffentlichen Anstalten die gleichen Rechte geniessen wie die privaten Anstalten.

Der Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements nahm die Anregung zur Prüfung entgegen.

Der genannte Artikel regelt die Abgabe von Postfreimarken an private Wohltätigkeitsanstalten und bestimmt in Ziffer 4, dass an kantonale, Bezirks-, Kreis- oder Gemeindeanstalten, welche auf Grund von Art. 56, Absätze *b* und *c*, des Postgesetzes (A. S. n. F. XXVI, 1015) bereits Portofreiheit geniessen, solche Marken nicht abgegeben werden. Gemeindeanstalten haben nun allerdings nur Portofreiheit für den amtlichen Briefverkehr unter sich und mit den Oberbehörden, während die an private Anstalten abgegebenen Postfreimarken auch im Verkehr mit Privaten Verwendung finden können.

Den Gemeindeanstalten ohne weiteres Portofreiheit auch für die an Private gerichteten Briefpostsendungen zu gewähren, geht angesichts der bestimmten Fassung von Art. 56, Absatz *c*, des Postgesetzes (A. S. n. F. XXVI, 1015) nicht an. Es bliebe also nur übrig, ihnen zu der Portofreiheit, die sie bereits geniessen, auch noch Postfreimarken abzugeben. Nach dem Wortlaut von Art. 150, Ziffer 4, der Postordnung ist dies nicht angängig, und

dadurch würde übrigens die Portofreiheit in einer Weise ausgedehnt, wie sie selbst das Posttaxengesetz vom 26. Juni 1884 (A. S. n. F. VII, 584) nicht gewährte, während doch bei Beratung des Gesetzes eher eine Einschränkung dieses Vorrechtes beabsichtigt war (siehe auch Abschnitt I, Ziffer 3).

Es darf übrigens darauf hingewiesen werden, dass die privaten Wohltätigkeitsanstalten nur eine nach den in Art. 150 der Postordnung (A. S. n. F. XXVI, 1125) niedergelegten Grundsätzen berechnete Anzahl Postfreimarken erhalten, während die Zahl der Sendungen, welche Gemeindeanstalten in Amtssachen unter sich und mit den Oberbehörden auswechseln können, keiner Beschränkung unterworfen ist.

Aus den vorstehend dargelegten Gründen möchten wir dringend davor abraten, eine Änderung in den jetzt geltenden Bestimmungen im angeregten Sinne eintreten zu lassen.

5. Durch Beschluss vom 13. Juni 1913 hat der Nationalrat nachstehende, von Herrn Nationalrat Zurburg eingereichte Motion erheblich erklärt:

„Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen und Bericht zu erstatten, ob nicht die Sonn- und Feiertagsruhe der Postbeamten und Postangestellten durch Einführung besonderer Postwertzeichen oder in anderer Weise zu fördern sei, wodurch es ermöglicht würde, die als nicht dringlich bezeichneten Postgegenstände von der Behandlung und Zustellung an Sonn- und Feiertagen auszuschliessen.“

Eine eingehende Untersuchung hat ergeben, dass die Einführung sogenannter Sonntagspostmarken voraussichtlich kein wirksames Mittel zur Erreichung der durch die Motion angestrebten Verminderung der Sonntagsarbeit des Postpersonals bilden würde.

In Belgien, dem einzigen Lande, wo solche Marken eingeführt worden waren, scheinen sie sich nicht bewährt zu haben. Dem Vernehmen nach soll auf 1. Januar 1914 deren Aufhebung angeordnet worden sein.

Auf Antrag des Postdepartements ermächtigten wir dagegen die Postverwaltung, versuchsweise folgende Neuerungen einzuführen:

a. Beschränkung der Schalterstunden der Poststellen an den Sonn- und Feiertagen auf eine Stunde, in der Meinung, dass da, wo besondere Verhältnisse es erheischen, der Schalter länger offenzuhalten sei.

b. Aufhebung der Leerung der Briefeinwürfe am Vormittag an den Sonn- und Feiertagen bei den Postbureaux I. Klasse, wo Abendleerungen bestehen.

Bei den übrigen Poststellen Beschränkung der Zahl der Leerungen der Briefeinwürfe an den Sonn- und Feiertagen am Vormittag auf eine.

c. Ausschluss:

der uneingeschriebenen Drucksachen, mit Ausnahme der abonnierten Zeitungen und Todesanzeigen, und der gewöhnlichen Warenmuster von der Vertragung an den Sonn- und Feiertagen.

d. Nichtbeförderung der gewöhnlichen Nachnahmesendungen an den Sonn- und Feiertagen.

Bei der Festlegung dieser Einschränkungen wurde sorgsam abgewogen, was im Sinne der durch die Motion gegebenen Wegleitung getan werden kann, ohne berechnete Interessen der Bevölkerung in Mitleidenschaft zu ziehen. Es steht deshalb zu hoffen, dass die Neuerungen auf keinen zu grossen Widerstand stossen werden, und dass, nach Ablauf der Versuchszeit, gegen Ende des Jahres 1914 deren endgültige Beibehaltung verfügt werden könne.

III. Wichtigere Erlasse und Abschluss wichtiger Verträge.

Inland.

1. Die Postordnung wurde im Laufe des Berichtsjahres durch Beschlüsse des Bundesrates vom 17. und 31. Januar, 5. April, 19. Juni, 26. August, 11. Oktober und 15. Dezember 1913 (A. S. n. F. XXIX, 5, 9, 61, 205, 327, 377 und 498) in folgenden Punkten abgeändert und ergänzt:

a. Art. 9, Ziffern 3, 4, 5 und 6. Nach reiflicher Prüfung trafen wir in bewusster Abweichung von der frühern Praxis einen Entscheid, wonach die sog. gemischten Lotterien, zu denen auch der Prämienloshandel zu zählen ist, unter den Begriff der Lotterie fallen, und daher von den Kantonen verboten werden können (siehe Bundesbl. 1911, I, 312).

Diesem Beschluss mussten die Bestimmungen der Postordnung betreffend die Beförderung von Lotterieranzeigen usw. mit der Post angepasst werden.

Anpreisungen und andere Sendungen dieser Art werden nun in gleicher Weise behandelt, ob sie sich auf gewöhnliche Lotterien oder auf Prämienlosanleihen beziehen. Sie werden nur noch befördert, sofern der Beweis erbracht wird, dass die betreffende Lotterie oder das betreffende Anleihen durch die zuständige Behörde des Bestimmungsortes zugelassen ist.

b. Art. 19, Ziffer 3, b. Die Rückzugsgebühr von 10 Rp. für mehrere gleichzeitig vom nämlichen Versender aufgegebene Einschreibsendungen an verschiedene Adressaten musste früher, auch wenn die Sendungen die Aufgabestelle noch nicht verlassen hatten, für jeden Gegenstand entrichtet werden. Jetzt wird sie nur noch einmal erhoben.

c. Art. 25, Ziffern 4 und 9. Bei telegraphischen, durch Eilboten zu bestellenden Post- und Zahlungsanweisungen beschränkte man sich auf die Zustellung des Anweisungstelegrammes an den Empfänger. Die Übermittlung des Betrages durch Eilboten erfolgte nur auf ausdrückliches Verlangen. Jetzt wird, gleich wie bei nicht telegraphischen Sendungen derselben Art (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt III, Inland, Ziffer 1, *i*), auch ohne besondern Auftrag das Geld und nicht nur das Anweisungstelegramm durch den Eilboten zugestellt.

d. Art. 29, Ziffern 1 und 3, c. Als Ausgangspunkt für die Berechnung der Frist von 24 Stunden, nach deren Ablauf für bei den Poststellen lagernde Pakete die Lagergebühr zu entrichten ist, gilt nicht mehr der Ankunsttag, sondern der auf den Zeitpunkt folgende Tag, an welchem die Sendung dem Empfänger erstmals vorgewiesen oder gemeldet wurde oder von diesem am geöffneten Schalter hätte abgeholt werden können.

e. Art. 112, Ziffer 4. Für die Berechnung der Lagerfristen der Nachnahmen wurden die gleichen Grundsätze aufgestellt wie für die Berechnung der Lagergebühr (siehe Buchstabe *d* hiervor).

f. Art. 147, Ziffer 2, welcher von der dem Militär eingeräumten Portofreiheit handelt, wurde in Übereinstimmung mit der Verordnung über das Schiesswesen ausser Dienst (A. S. n. F. XXIX, 336) dahin erweitert, dass die Portofreiheit auch den Schiessvereinsvorständen für die unter sich in Sachen des gesetzlich geordneten Schiesswesens ausgewechselten Briefschaften eingeräumt wird.

g. Art. 163, Ziffer 2, c. Die Aufzählung der Befugnisse des Postdepartements erhielt eine Ergänzung, in dem Sinne,

dass diese Behörde als zuständig erklärt wird, über die Versetzung in eine nachgeordnete Stelle von Beamten und Angestellten deren Wahl ihr oder der Oberpostdirektion zusteht, zu entscheiden. Die Strafe der Rückversetzung ist in Art. 187, Ziffer 3 und Art. 189, Ziffer 1 der Postordnung (A. S. n. F. XXVI, 1125) vorgesehen. Dagegen war die Stelle, welche die Strafe auszusprechen befugt ist, nirgends ausdrücklich genannt. Nachdem Art. 163, Ziffer 2, c, der Postordnung die schwerere Massregelung der Entlassung in die Hand des Postdepartements legt, schien es gegeben, ihm auch den Entscheid über die leichtere Strafe der Rückversetzung zu übertragen.

h. Art. 197, Ziffer 2. Die Bestimmung, nach welcher die Postbureaudiener für eine Fahrdienstleistung von mehr als 5 Stunden eine besondere Entschädigung von Fr. 1.50 erhalten, wurde auch auf die andern Fahrdienst leistenden Angestellten mit Ausnahme der Kondukteure ausgedehnt. Gleichzeitig wurde die Entschädigung für die wichtigen Kurse von Fr. 1.50 auf Fr. 2 erhöht und es wurde die Einschränkung fallen gelassen, nach welcher die Ausrichtung der Entschädigung erstmals nur in dem Masse erfolgte, als die zur Erlangung des Maximums zugesprochene Besoldungserhöhung unter dem Betrag von Fr. 400 geblieben war.

Dieses letzte Zugeständnis an die Angestellten erwies sich bei der Ausführung in seinen Folgen als zu weitgehend, indem dadurch einzelne Angestellte vorübergehend zu einem höhern Einkommen gelangten, als Beamte mit gleichem Dienstalter. Sie musste deshalb wieder rückgängig gemacht werden, während die beiden andern Vergünstigungen bestehen bleiben.

i. Art. 206, Ziffern 3 und 4; Art. 207, Ziffern 1 und 3 Art. 209, Ziffer 1. Nach Besprechungen der Oberpostdirektion mit den Kreispostdirektionen, sowie mit den Vertretern des beteiligten Personals und den Wünschen des letztern entsprechend, wurden in der Abgabe und Ausrüstung der Dienstkleider verschiedene Änderungen eingeführt, deren wichtigste sind:

1. Ersatz der Leinwandbluse durch eine Tuchbluse für den Grossteil des Personals;
2. Abgabe von Tuchhosen an Stelle der Sommerhosen aus Baumwollstoff und
3. Abgabe einer Arbeitsbluse zum Schutz der übrigen Dienstkleidung an das Personal, das bei seiner Arbeit nicht unmittelbar mit dem Publikum in Berührung kommt.

Der verfolgte Zweck, die Angestellten der Postverwaltung für ihren Verkehr mit dem Publikum und in der Öffentlichkeit mit einem kleidsamen und gefälligen Dienstkleid zu versehen, scheint nach den bis jetzt gemachten Erfahrungen erreicht worden zu sein.

k. Art. 233 und 235. In der Absicht, der Postverwaltung besser vorgebildete, körperlich kräftigere und im Charakter gefestigtere junge Leute zuzuführen, wurde im Jahr 1910 das Mindestalter für Postlehrlinge von 16 auf 17 Jahre erhöht und es wurde die Zulassung zur Postlehrlingsprüfung vom wenigstens zweijährigen Besuch einer Mittelschule abhängig gemacht.

Die an diese Massnahmen geknüpften Hoffnungen erfüllten sich nicht. Der Zuzug vom Lande und damit die Gesamtzahl der Anmeldungen ging so stark zurück, dass, da sich die Bedürfnisse der Verwaltung nicht im entsprechenden Umfang vermindern liessen, Bewerber angenommen werden mussten, die früher wegen ungenügender Vorbereitung abgewiesen worden wären. Auch sonst zeigten sich Unzukömmlichkeiten.

Nach eingehender Prüfung aller in Betracht fallenden Verhältnisse wurde deshalb beschlossen, das Eintrittsalter für Postlehrlinge wieder auf 16 Jahre anzusetzen, die Forderung der Mittelschulbildung fallen zu lassen, dafür aber die Dauer der Lehrzeit von 18 Monaten auf 2 Jahre auszudehnen. Die letztgenannte Massnahme liegt im Interesse der Lehrlinge selbst, von denen manche den gesamten Lehrstoff in 18 Monaten kaum zu bewältigen vermögen.

Die neuen Bestimmungen finden erstmals Anwendung auf die im Frühjahr 1914 einzustellenden Lehrlinge.

l. Art. 237, Ziffern 2 und 5. In Anpassung an die stets zunehmende Verteuerung der Lebenshaltung wurde das Taggeld der Lehrlinge nach befriedigender Erledigung der dreimonatlichen Probezeit um 50 Rp. erhöht. Es beträgt nun vom vierten bis zwölften Monat Fr. 2. 50, und für den Rest der Lehrzeit Fr. 3. 50.

Aus dem gleichen Grunde wurde die den Aspiranten und Lehrlingen bei Versetzungen während längstens 30 Tagen bewilligte besondere Zulage von Fr. 1. 50 auf Fr. 2 erhöht. Zugleich wurde bestimmt, dass diese Zulage bei Versetzungen auch den unmittelbar von der Postverwaltung besoldeten Gehülfen auszurichten sei.

m. Art. 237, Ziffern 10, 11, 12, 13 und 14 (neu), regeln die Schaffung einer neuen Unterabteilung von Postbeamten, der

sog. „versetzbaren Postcommis“. Die Begründung zu dieser Massnahme findet sich in der Botschaft des Bundesrates betreffend den Voranschlag der schweizerischen Eidgenossenschaft für das Jahr 1914 (besondere Ausgabe, Seite 214, ad lit. b, 2). Es handelt sich um die Erfüllung, innerhalb der durch die Verhältnisse gezogenen Grenzen, einer seit Jahren von den beteiligten Beamtenkreisen aufgestellten Forderung.

Zu versetzbaren Postcommis, d. h. zu Postcommis ohne festen Wohnsitz werden, nach Verfluss eines Jahres vom Beginn der Aspirantenzeit an gerechnet, alle Aspiranten ernannt, die gute Leistungen aufweisen, deren Verhalten zu keinen Aussetzungen Anlass gibt, und die sich einer guten Gesundheit erfreuen. Hinsichtlich Besoldung und Dienstalter sind sie den Postcommis mit festem Wohnsitz, in allen andern Beziehungen den Aspiranten gleichgestellt.

Nachdem im Voranschlag für das Jahr 1914 die nötigen Mittel bewilligt worden waren, konnte die Beförderung von Aspiranten zu versetzbaren Postcommis erstmals auf 1. Januar 1914 durchgeführt werden. 246 Aspiranten nahmen an dieser Beförderung teil.

2. Die Oberpostdirektion berief auf 21. Mai wieder eine Direktorenkonferenz ein. Sie dauerte bis 24. gleichen Monats und behandelte in 6 Sitzungen 39 Geschäfte. Der Hauptgewinn dieser Besprechungen liegt darin, dass sie den leitenden Organen der Postverwaltung Gelegenheit zu gegenseitigem Meinungsaustausch über die an die Verwaltung herantretenden wichtigen Fragen bieten und so deren weitere Behandlung beschleunigen und erleichtern.

Von den besprochenen Geschäften sind zu nennen:

a. Einführung der Postsparkasse (siehe Abschnitt II, Ziffer 1 hiervor).

b. Neuordnung des Lehrlingswesens (siehe Abschnitt III, Inland, Ziffer 1, k hiervor).

c. Schaffung von „versetzbaren Postcommis“ (siehe Abschnitt III, Inland, Ziffer 1, m hiervor).

d. Schaffung von Gehülfen I. Klasse oder Vermehrung der gehobenen Stellen im Betriebsdienst (siehe Abschnitt IV, Besoldungen, Ziffer 2 hiernach).

e. Dienst einschränkungen an den Sonn- und Feiertagen (siehe Abschnitt II, Ziffer 5 hiervor).

In Ausführung von während der Tagung gefallenen Anregungen wurden sodann folgende Massnahmen getroffen:

f. Unmittelbare Beteiligung aller rechnungspflichtigen Postablagen am Postanweisungs- und Einzugsmandatdienst im Verkehr mit dem Ausland.

Der grössere Teil der Postablagen musste bis jetzt zur Erledigung ausländischer Postanweisungen und Einzugsmandate die Vermittlung der nächsten mit dem ausländischen Anweisungsdienst betrauten Poststelle in Anspruch nehmen, was eine Erschwerung des Dienstes und oft eine Verzögerung in der Behandlung der ausländischen Postanweisungen und Einzugsmandate zur Folge hatte.

g. Weisung an die Kreispostdirektionen, da wo sich die Gelegenheit bietet, die Umwandlung von nicht rechnungspflichtigen Postablagen in rechnungspflichtige ins Auge zu fassen und die Errichtung neuer nicht rechnungspflichtiger Ablagen nur vorzuschlagen, wenn besondere Verhältnisse es rechtfertigen.

Dem Publikum bietet die nicht rechnungspflichtige Ablage nicht alle wünschbaren Vorteile. Zudem erscheint es als angezeigt, die Zahl der Angestellten mit ganz kleinem Gehalt nach Möglichkeit einzuschränken.

h. Übernahme der Kosten der ärztlichen Untersuchung von Bewerbern, die zur Wahl an zu besetzende Stellen vorgeschlagen sind, auf die Postkasse in den Fällen, wo die Untersuchung durch den Vertrauensarzt der Postverwaltung stattfindet.

Es scheint billig, dass die Verwaltung die Untersuchungskosten trage, wenn die Untersuchung durch den von ihr bezeichneten und nicht durch einen vom Bewerber frei gewählten Arzt erfolgt.

3. Die Postkommission trat am 10. Juni 1913 in Bern zu einer weitem Tagung zusammen, die bis zum 14. gleichen Monats dauerte und 9 Sitzungen umfasste. Zur Behandlung lagen 26 Geschäfte vor, die von der Kommission sämtliche erledigt wurden. Von allgemeiner Bedeutung sind

- a. Aufstellung von Briefkasten in Privatbetrieben gegen eine Jahresmiete,
- b. Verkauf von Postwertzeichen durch die Landbriefträger und

c. weitere Einschränkung der Schalteröffnung an den Sonn- und Feiertagen.

Hinsichtlich des erstgenannten Punktes erachtete es die Postverwaltung für angemessen, von Fall zu Fall zu entscheiden. Dies angesichts der Verschiedenartigkeit der Verhältnisse. Was den Wertzeichenverkauf durch das Landbestellpersonal anbelangt, so führt dasselbe nunmehr für den Kleinverkauf Frankomarken zu 5 und 10 Rappen und Postkarten zu 5 Rappen mit sich. Die Frage der weiteren Einschränkung der Schalterstunden an den Sonn- und Feiertagen steht in Wechselwirkung mit der Motion des Herrn Nationalrat Zurburg betreffend die Sonntagsruhe des Postpersonals. Wir gestatten uns, auf die Ausführungen zu dieser Motion im vorliegenden Geschäftsbericht (Abschnitt II, Ziffer 5) zu verweisen.

4. Zur Besprechung der Frage, ob es sich empfehle, in Ausführung des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung, vom 13. Juni 1911 (A. S. n. F. XXVIII, 353) eine Krankenkasse für das gesamte Postpersonal zu gründen (siehe Geschäftsbericht von 1912, Abschnitt III, Ziffer 3, b) trat auf Veranlassung des Handels-, Industrie- und Landwirtschaftsdepartements am 9. April 1913 eine Konferenz zusammen, an der Vertreter des Bundesamtes für Sozialversicherung, des eidgenössischen Versicherungsamtes, der Postverwaltung und der Telegraphenverwaltung teilnahmen. Die Aussprache ergab die Notwendigkeit, weitere Erkundigungen einzuziehen und namentlich auch ein Gutachten der eidgenössischen Versicherungsanstalt in Luzern einzuholen. Beschlüsse wurden keine gefasst. Die Angelegenheit wird im Jahr 1914 weiter zu behandeln sein.

5. Die Ausführung der neuen Verordnung betreffend die militärische Dienstbefreiung vom 29. März 1913 (A. S. n. F. XXIX, 45), welche vermehrte militärische Leistungen des Postpersonals vorsieht, wird der Verwaltung erhebliche Mehrausgaben verursachen.

Im Jahr 1913 wurde als Übergangsmassregel nur ein Viertel des eigentlich pflichtigen Personals zur Dienstleistung herangezogen. Der dadurch entstehende Personalausfall konnte durch vermehrten Beizug von Beamten- und Angestelltenaushelfern, sowie durch zeitweilige Einstellung der Ruhetage und Urlaube gedeckt werden. Die Oberpostdirektion ist gegenwärtig mit der Prüfung der Frage beschäftigt, ob und wie es möglich sein wird, den richtigen Dienstgang zu sichern, wenn die eingangs erwähnte Verordnung im ganzen Umfang anwendbar sein wird. Zu den bereits ge-

troffenen Vorkehren gehören die in Aussicht genommene Einstellung von 50 Lehrlingen mehr als sonst nötig gewesen wären und die Verlängerung der Lehrzeit auf zwei Jahre (siehe Abschnitt III, Inland, Ziffer 1 $\frac{1}{2}$ hiervor), wodurch erreicht wird, dass die neuen Aspiranten jeweilen im Frühling statt im Herbst zur Verfügung stehen, und somit während des Sommers zur Ausfüllung entstehender Lücken verwendet werden können.

6. Neue Verträge betreffend die Regelung der Beziehungen zum Postdienst wurden im Berichtjahre mit den nachverzeichneten Nebenbahnen abgeschlossen: Aigle-Leysin, Aigle-Sépey-Diablerets, Altstätten-Berneck, Biel-Meinisberg-Büren a. A., Bière-Apples-Morges, Burgdorf-Thun, Chemins de fer électriques de la Gruyère, Monte-Generoso-Bahn, Mittelthurgau-Bahn, Tramways de Neuchâtel, Stansstad-Engelberg-Bahn, Steffisburg-Thun-Interlaken und Worblental-Bahn.

Mit sechs anderen Nebenbahnen mussten Nachträge zu den Verträgen vereinbart werden.

Von den Verwaltungen der Strassenbahnen in Genf und Lausanne wurden diese seit Jahren geltenden Vereinbarungen betreffend den Ankauf von Abonnementskarten für das Bestellpersonal auf Ende 1913 gekündigt. Die neuen Abmachungen werden für die Postverwaltung nicht unwesentliche Mehrausgaben im Gefolge haben.

Unterhandlungen schweben wegen der Postbeförderung auf dem Bielersee und auf dem Thuner- und Brienzersee. Abgesehen von der Anwendung der bundesrätlichen Verordnung betreffend die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern, muss hinsichtlich der Postbeförderung auf dem Thuner- und Brienzersee auch den durch die neuen Eisenbahnen am rechten Ufer geschaffenen veränderten Verhältnissen Rechnung getragen werden.

7. Die Entwürfe zu Frankomarken mit höhern Taxwerten (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt III, Inland, Ziffer 5) wurden vom Beauftragten, Herrn Kunstmaler E. Grasset in Paris, Ende Januar 1913 geliefert. Aus 9 Vorlagen wählte das Postdepartement die folgenden:

für die Dreifrankenmarke: Brunnen mit den Mythen;

für die Fünffrankenmarke: Das „Rütli“ mit den Urnerbergen;

für die Zehnfrankenmarke: Eine Helvetia mit dem eidgenössischen Wappen.

Wir haben beschlossen, dass diese Marken in Kupferdruck erstellt werden sollen. Die Ausführung übernimmt das Bureau der Landestopographie.

Die Originalstiche in Kupfer lieferten für die Drei- und die Zehnfrankenmarke Herr J. Sprenger, Zeichner und Stecher in Biel; für die Fünffrankenmarke Herr A. Burkhard, Gravierlehrer am Technikum in Biel.

Die Ausgabe der neuen Marken wird voraussichtlich im Juni 1914 erfolgen können. Gleichzeitig sollen auch die Marken der Taxwerte zu 10, 12 und 15 Rappen in neuem Bild erscheinen. Es wurde hierfür ein Kopf des Tell, nach dem Entwurf von Herrn Dr. Richard Kissling in Zürich, gewählt. Die Originalstiche in Stahl für diese Marken stammen von Herrn J. Sprenger in Biel.

8. Der Verkauf der auf Formularen aufgeklebten, abgestempelten Marken ergab im Jahr 1913 einen Ertrag von Fr. 6450.40, womit die später zugunsten des Hülfskassafonds zu verwendenden Rückstellungen (siehe Geschäftsbericht 1911, Abschnitt III. Inland, Ziffer 9) auf Fr. 16,586.01 anwachsen.

9. Im Jahr 1913 wurden wieder zwei Bundesfeierkarten mit verschiedenen Bildern auf der Rückseite herausgegeben und zum Preise von 20 Rp. zugunsten der schweizerischen Tuberkulosefürsorge verkauft. Die Karten gelangten bei den schweizerischen Poststellen vom 21. Juli bis 31. August zur Ausgabe. Überdies beschäftigten sich einige gemeinnützige Gesellschaften mit deren Vertrieb. Im ganzen wurden 436,374 Stück abgesetzt. Davon entfallen auf die Poststellen 266,676 Stück.

Die gemäss Vereinbarung mit dem Bundesfeierkomitee den Beamtenverbänden für einen gemeinnützigen Zweck zufallende Verkaufsgebühr betrug somit Fr. 5333.52.

Die Verwaltung des Fonds liegt in den Händen des Zentralvorstandes des Verbandes schweizerischer Postbeamter. Die Verwendung der Gelder kann jedoch nur im Einverständnis mit der Oberpostdirektion erfolgen.

10. Die Stiftung der schweizerischen gemeinnützigen Gesellschaft „Für die Jugend“ veranstaltete im Monat Dezember 1913 wiederum die Ausgabe einer Wohlfahrtsmarke (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt III, Inland, Ziffer 8), der die Eigenschaft eines eigentlichen Postwertzeichens gegeben wurde. Bei einem Frankaturwert von 5 Rp. wurde sie zu 10 Rp. das Stück verkauft. Der Überschuss wurde zur Bekämpfung der Tuberkulose bei der Jugend bestimmt. Der Verkauf dauerte vom 1.—31. Dezember. Die Marke hat dagegen Gültigkeit bis 28. Februar 1914. Der Gesamtverkauf betrug

3,314,060 Stück, wovon 1,284,060 Stück auf die Poststellen und 2,030,000 Stück auf die Organe der Stiftung „Für die Jugend“ entfallen. Die Einnahme der Postverwaltung aus dem Verkauf dieser Marken betrug Fr. 165,703. --
 die Einnahme der Stiftung belief sich auf „ 149,132. 70
 den Postpersonalverbänden werden als Verkaufs-
 gebühr Fr. 16,570. 30
 zugewiesen für einen im Einverständnis mit der Oberpostdirektion zu bestimmenden gemeinnützigen Zweck.

11. Den durch den Verband schweizerischer Postbeamter ins Leben gerufenen Wohlfahrtsausschüssen (Geschäftsbericht 1912, Abschnitt II, Ziffer 4) wurde eine „Wohlfahrtskasse“ angegliedert, deren Zweck ist, Mitgliedern des genannten Verbandes, die sich vorübergehend in einer Notlage befinden, zu günstigen Bedingungen Darlehen bis zu Fr. 300 zu gewähren.

Um dieser Kasse zu ermöglichen, ihre Tätigkeit aufzunehmen, hat die Oberpostdirektion auf Ansuchen des Zentralvorstandes des Postbeamtenverbandes sich damit einverstanden erklärt, dass ihr ein Betrag von Fr. 5000 aus dem Bundesfeierkartenfonds (siehe Abschnitt III, Inland, Ziffer 9 hiervor) zugewiesen werde.

Im übrigen wird die Kasse durch jährliche Zuschüsse aus der Zentralkasse des Postbeamtenverbandes gespiesen.

12. Die mit dem Hause Orell-Füssli, Annoncen A.-G. in Zürich, abgeschlossenen zwei Vereinbarungen betreffend die Vermietung der Pultplätze in den Postschalterräumen und der Innenseiten der Schutzdecken der Postkartenheftchen zu Reklamezwecken (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt III, Inland, Ziffer 9) wurden in einen Vertrag vereinigt, der mit 1. Juli 1913 in Kraft getreten ist.

Der vom Pächter jährlich zu bezahlende Mindestpachtzins wurde von Fr. 10,000 auf Fr. 8000 herabgesetzt, wogegen sich der Mieter verpflichtet, den Postkartenheftchen unentgeltlich Fließblätter beizugeben, und die Schutzdecken zu diesen Heftchen, deren Verbrauch in starker Steigerung begriffen ist (siehe Abschnitt XII, Ziffer 12 hiernach), auch dann rechtzeitig zu liefern, wenn keine Annoncen vorliegen sollten.

13. Die Eröffnung der Lötschbergbahn brachte eine Verkürzung der kilometrischen Entfernung zwischen dem obern Teil des Kantons Wallis und grössern Gebietsteilen der übrigen Schweiz. Dementsprechend wurde der Zonentarif für Postpakete über 20 kg im Sinne einer Ermässigung der Beförderungsgebühren abgeändert.

14. Im Laufe des Berichtsjahres wurden die in den Postamtsblättern erschienenen Erlasse von allgemeiner und dauernder Gültigkeit unter der Aufschrift „Postamtsblatt, Band I“, gesammelt. Die laufenden Postamtsblätter bilden jetzt das „Postamtsblatt, Band II“.

Daneben wurden neu herausgegeben:

- a. der Briefposttarif auf 1. März 1913;
- b. der Paketposttarif auf 15. Juni 1913;
- c. die Betriebsanleitung für die schweizerischen Poststellen, mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 an;
- d. die Extraposttarife für den Sommer- und den Winterdienst, sowie der besondere Extraposttarif für die ausländischen Reisebureaux auf 1. Juli 1913, die zahlreiche Änderungen erfahren hatten.

Ausland.

1. Im Laufe weiterer Verhandlungen zwischen der schweizerischen Oberpostdirektion und der Grossherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen betreffend die Überlassung der für die Besorgung des Postdienstes durch Organe der schweizerischen Postverwaltung im badischen Bahnhof in Basel nötigen Diensträume (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt III, Ausland, Ziffer 1) hat sich die Grossherzogliche Generaldirektion bereit erklärt, unter gegenseitiger Wahrung des Rechtsstandpunktes und unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs, sofern sie für eigene Zwecke benötigt werden, die in Betracht kommenden Räume der schweizerischen Postverwaltung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Die aufgeworfene Frage der Auslegung von Art. 20 des Staatsvertrages vom 27. Juli/11. August 1852 (A. S. a. F. III, 438) bleibt offen, doch kann die Angelegenheit für einmal als erledigt betrachtet werden.

Die von der schweizerischen Postverwaltung benutzten Räume im neuen badischen Bahnhof in Basel, die am 14. September 1913 mit der Eröffnung dieses Bahnhofes bezogen wurden, messen ungefähr 190 m².

2. Der zwischen der Schweiz und Griechenland schwebende Streitfall über die Briefposttransitvergütungen (siehe Geschäftsbericht von 1912, Abschnitt III, Ausland, Ziffer 3) wurde von der niederländischen Postverwaltung, die von den als Schiedsrichter amtierenden österreichischen und britischen Postverwaltungen gemäss Art. 23, Ziffer 3, des Weltpostvertrages von Rom (A. S.

n. F. XXIII, 409) mit der Fällung des Spruchs beauftragt worden war, zugunsten der Schweiz entschieden.

3. Die infolge der kriegerischen Verwicklungen stark gestörten Postverbindungen mit den Balkanstaaten (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt III, Ausland, Ziffer 7) wurden im Laufe des Jahres 1913 grösstenteils wieder hergestellt.

4. Auf den 16. April 1913 ist mit Belgien der Postcheckverkehr von der belgischen Nationalbank auf die dortige Postverwaltung übergegangen, weil in diesem Lande der Postcheckdienst eingerichtet worden ist. Das Abkommen, das seit dem 1. November 1910 zwischen der schweizerischen Postverwaltung und der belgischen Nationalbank für einen gegenseitigen Überweisungsverkehr bestand, wurde deshalb aufgehoben, und es ist mit der belgischen Postverwaltung ein neues Abkommen vereinbart. In materieller Beziehung entspricht das neue Abkommen dem aufgehobenen, so dass für die Inhaber von Postcheckrechnungen wesentliche Änderungen nicht eingetreten sind.

5. Im Berichtjahr sind Anstrengungen gemacht worden zur Herstellung eines Überweisungsverkehrs nach und aus Italien. Da in diesem Lande ein Postcheckverkehr noch nicht besteht, wurden Unterhandlungen mit der „Banca commerciale italiana“ in Mailand, die 51 Zweiganstalten besitzt und ihre Tätigkeit über das ganze Land erstreckt, aufgenommen. Diese Verhandlungen haben zum Abschluss eines Übereinkommens geführt, das auf den 2. Januar 1914 in Wirksamkeit getreten ist

Nach diesem Übereinkommen kann jeder Inhaber einer Postcheckrechnung in der Schweiz Überweisungen auf einen Kontokorrent bei der Banca commerciale italiana (Hauptsitz und Zweiganstalten) oder Aufträge zu Zahlungen in Italien erteilen, und umgekehrt kann jeder Inhaber eines Kontokorrents bei der Banca commerciale italiana (Hauptsitz und Zweiganstalten) Überweisungen auf eine Postcheckrechnung in der Schweiz veranlassen.

Dieser neue Verkehr bietet den Inhabern von Postcheckrechnungen aus dem Grunde Vorteile, weil die Gebühren billiger sind als im Postanweisungsverkehr und die Überweisungen, sowie die Zahlungsaufträge zu einem dem Börsenkurse für italienische Lire entsprechenden oder nahestehenden Kurse, der wenigstens zurzeit sich unter pari bewegt, begeben werden können. Für die Postverwaltung hat das Übereinkommen deshalb Wert, weil, soweit Schuld und Forderung sich nicht gegenseitig ausgleichen, für den zu bezahlenden Restbetrag in der Regel Deckung zu

günstigern Bedingungen beschafft werden kann als im Postanweisungsverkehr.

6. Auf den 17. März 1913 ist mit dem „Banco Suizo Sudamericano“ in Buenos Aires eine Vereinbarung getroffen worden für einen Zahlungs- und Überweisungsverkehr aus der Schweiz nach Argentinien und umgekehrt. Es ist dem Banco Suizo Sudamericano in Zürich eine Postcheckrechnung eröffnet worden, welche als Sammelstelle für die Zahlungen und Überweisungen nach Argentinien und als Vermittlungsstelle mit dem Sitz des Banco in Buenos Aires dient. Dieser Zahlungsverkehr bietet in bezug auf die Gebühren für das Publikum Vorteile gegenüber dem Postanweisungsverkehr, sobald höhere Beträge als Fr. 100 in Frage kommen. Hinsichtlich des Überweisungs- oder Einzahlungskurses ergibt sich ein Vorteil schon bei den kleinsten Beträgen.

7. Auf 1. Oktober 1913 wurde der Einzahlungskurs für Postanweisungen nach Italien auf Fr. 100. 30 für Fr. 100 festgesetzt (siehe Bundesbl. 1913, IV, 248).

Die Postverwaltung musste zu dieser Massnahme greifen mit Rücksicht auf die hohen Abrechnungskosten, die sich aus der Begleichung der Guthaben der italienischen Verwaltung aus dem Postanweisungsverkehr in Goldwährung ergeben. Diese Kosten überstiegen im Jahr 1912 den Betrag von Fr. 60,000 und im Jahr 1913 den Betrag von Fr. 40,000.

Dafür steht den Empfängern in Italien das Recht zu, dort die Auszahlung der Anweisungsbeträge in Goldwährung zu verlangen.

8. Mit den Orten der amerikanischen Kanalzone von Panama wurde der Postanweisungsverkehr eingeführt. Die Vermittlung übernimmt die Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika.

9. Mit Note vom 30. September 1913 zeigte der Minister der äusseren Angelegenheiten der Republik von Venezuela den Beitritt dieses Landes zum internationalen Übereinkommen von Rom betreffend den Austausch von Postanweisungen an (A. S. n. F. XXIX, 434).

10. Das Übereinkommen zwischen der schweizerischen und der russischen Postverwaltung betreffend den Austausch von mit Nachnahme belasteten Poststücken (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt III, Ausland, Ziffer 8) trat am 15. Juli 1913 in Kraft. Der Höchstbetrag der Nachnahme auf Poststücken aus der Schweiz nach Russland beträgt Fr. 1000 und in umgekehrter Richtung 400 Rubel.

11. Das zulässige Gewicht der Poststücke im Verkehr mit Argentinien wurde von 5 auf 10 kg und im Verkehr mit Bolivia von 3 auf 5 kg erhöht.

12. In Ersetzung der mit verschiedenen italienischen Privat-eisenbahngesellschaften bestehenden Tarife wurde mit den italienischen Staatseisenbahnen ein neuer Tarif für Postfrachtstücke vereinbart, in den auch der Durchgangsverkehr zwischen Italien einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen andererseits einbezogen wurde.

13. Der schweizerische Postkurs von La Cure nach Morez-du-Jura und damit auch die schweizerischen Postagenturen in den französischen Ortschaften Les Rousses und Morez-du-Jura wurden auf 31. Dezember 1913 aufgehoben.

14. Der Bericht des internationalen Bureaus des Weltpostvereins für 1913 liegt bei der Oberpostdirektion zur Einsichtnahme durch die Mitglieder der Bundesversammlung bereit. Wir entnehmen demselben, dass die Verwaltungsausgaben Fr. 115,000. 22 betragen gegen Fr. 125,775. 06 im Jahr 1912. Ausserordentliche Ausgaben waren im Berichtsjahr nicht zu verrechnen.

Der Beitrag der Schweiz an die Kosten des internationalen Postbureaus beläuft sich für 1913 auf Fr. 2430.

IV. Personal und Besoldungen.

Poststellen.

1. Die Gesamtzahl der Poststellen, einschliesslich von 14 Agenturen im Auslande, beträgt 4077, was einer Vermehrung im Berichtsjahr um 44 Stellen entspricht.

Davon befinden sich 2622 in der deutschen, 1083 in der französischen und 372 in der italienischen Schweiz.

2. Die Zahl der Postbureaux belief sich Ende 1913 auf 2097.

Die Zahl der Bureaux I. Klasse (24) hat keine Änderung erfahren, die Bureaux II. Klasse wurden um 1 und die Bureaux III. Klasse um 3 vermehrt.

Die Zahl der Postagenturen im Ausland ist unverändert geblieben.

Von den 2097 Postbureaux entfallen auf die

I. Klasse	24
Filialen	89
II. Klasse (Bureaux mit mehreren Beamten)	240
III. Klasse (übrige Bureaux)	1744
	<u>2097</u>

3. Die 1966 Postablagen zerfallen in 1617 rechnungspflichtige und 344 nicht rechnungspflichtige. Von den rechnungspflichtigen Ablagen waren im Berichtsjahr 242 zur unmittelbaren Teilnahme am Postanweisungs- und Einzugsmandatdienst mit dem Ausland ermächtigt. Vom 1. Januar 1914 an wird dieser Dienst allen rechnungspflichtigen Poststellen übertragen (siehe Abschnitt III, Inland, Ziffer 2, *f* hiervor). Einzahlungen nach dem Ausland können überdies auch bei allen nicht rechnungspflichtigen Ablagen gemacht werden.

Personal.

Festangestelltes Personal.

1. Die Zahl des festangestellten Postpersonals belief sich Ende 1913 auf 15,037 Beamte und Angestellte, gegenüber 14,471 im Vorjahre. Dieses Personal setzte sich wie folgt zusammen:

a. Zentralverwaltung.

Oberpostdirektor	1
Abteilungschefs, Sektionschefs und Adjunkte	17
Traininspektoren, Materialverwalter und Wertzeichenkontrollleur	5
Sekretäre, Kanzlisten und Gehülfen	38
Revisoren und Gehülfen	70
Angestellte	23
	<u>Zusammen 154</u>

(Ende 1912: 146.)

b. Kreisverwaltungen.

Kreispostdirektoren	11
Adjunkte, Kassiere und Kontrolleure	35
Bureau-, Dienst- und Unterbureauhefs	91
Gehülfen I. Klasse	87
	<u>Übertrag 224</u>

	Übertrag	224
Kommis		160
Angestellte		82
Den Kreisverwaltungen zugeweilte Vorstände der Bureaux		
I. Klasse		19
	Zusammen	<u>485</u>
	(Ende 1912: 469.)	

c. Betriebsdienst.

Bureaux I. Klasse.

Hauptbureaux

(am Sitze der Kreispostdirektionen).

Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs	377
Kommis	1661
Angestellte	2713
	Zusammen <u>4751</u>
	(Ende 1912: 4513.)

Übrige Bureaux I. Klasse.

Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs	93
Kommis	365
Angestellte	676
	Zusammen <u>1134</u>
	(Ende 1912: 1102.)

Bureaux II. Klasse.

Postverwalter, Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs	325
Kommis	762
Angestellte	1947
	Zusammen <u>3034</u>
	(Ende 1912: 2863.)

Bureaux III. Klasse und Ablagen.

Posthalter	1742
Postablagehalter	1965
Landbriefträger und Landboten	1600
	Zusammen <u>5307</u>
	(Ende 1912: 5200.)

Agenturen.

Beamte	28
Angestellte	15
	Zusammen
	43

(Ende 1912: 40.)

Kondukteure	129
-----------------------	-----

(Ende 1912: 138.)

2. Das Personal der Zentralverwaltung ist um 1 Sekretär, 2 Revisoren, 3 Gehülfen und 2 Angestellte vermehrt worden.

Bei den Kreisverwaltungen ist eine Vermehrung um 1 Adjunkten, 10 Chefbeamte, 4 Gehülfen I. Klasse und 4 Angestellte und eine Verminderung um 6 Kommis eingetreten.

Drei weitere Vorstände von Bureaux I. Klasse wurden den Kreisverwaltungen zugeteilt.

Im Betriebsdienst fand bei den Hauptbureaux, den übrigen Bureaux I. Klasse und den Bureaux II. Klasse eine Personalvermehrung um 200 Chefbeamte und 241 Angestellte statt, während die Zahl der Kommis infolge der zahlreichen Umwandlungen in gehobene Beamtenstellen (siehe Abschnitt IV, Besoldungen, Ziffer 2 hiernach) sich gleich blieb. Die Vermehrung der Posthalterstellen beträgt 1. Die Zahl der Ablagehalterstellen hat sich um 39 und die der Landbriefträger- und Landbotenstellen um 67 vermehrt. Der Personalbestand der Agenturen im Auslande ist um 1 Beamten und 2 Angestellte vermehrt worden. Beim Kondukteurpersonal hat im Berichtsjahr eine Verminderung um 9 Mann stattgefunden.

Die Gesamtvermehrung des festangestellten Postpersonals beträgt somit 566, gegenüber 658 im Vorjahre.

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

3. Vom gesamten festangestellten Personal der Postverwaltung sind weiblichen Geschlechts:

von den	154 Beamten und Angestellten der Oberpostdirektion	0	=	0,00 %
" "	403 Beamten der Kreisverwaltungen	25	=	6,20 %
" "	82 Angestellten der Kreisverwaltungen	0	=	0,00 %
" "	2038 Beamten der Hauptpostbureaux	24	=	1,18 %
" "	2713 Angestellten der Hauptpostbureaux	1	=	0,04 %
" "	458 Beamten der übrigen Bureaux I. Klasse	10	=	2,18 %
" "	676 Angestellten der übrigen Bureaux I. Klasse	0	=	0,00 %
" "	1087 Beamten der Bureaux II. Klasse	19	=	1,76 %
" "	1947 Angestellten der Bureaux II. Klasse	6	=	0,31 %
" "	1742 Beamten der Bureaux III. Klasse	608	=	34,90 %
" "	1965 Ablagehaltern	528	=	26,87 %
" "	1600 Landbriefträgern und Landboten	35	=	2,19 %
" "	43 Beamten und Angestellten der Agenturen	1	=	2,33 %
" "	129 Kondukteuren	0	=	0,00 %
	<u>15,037</u>			
		Zusammen	1257	= 8,86 %
				im Durchschnitt.

4. Nach den drei Landessprachen ausgeschieden, ergibt sich folgendes Bild:

		Deut- scher Zunge	Franzö- sischer Zunge	Italie- nischer Zunge
von den	154 Beamten und Angestellten der Oberpostdirektion	118	29	7
" "	403 Beamten d. Kreisverwaltungen	280	97	26
" "	82 Angestellten der Kreisverwaltungen	51	27	4
" "	2038 Beamten der Hauptpostbureaux	1,395	599	44
" "	2713 Angestellten der Hauptpostbureaux	1,954	717	42
" "	458 Beamten der übrigen Bureaux I. Klasse	198	171	89
" "	676 Angestellten der übrigen Bureaux I. Klasse	331	259	86
	<u>6524</u>			
		Übertrag	4,327	1,899
			298	

		Deut- scher Zunge	Fransö- sischer Zunge	Italie- nischer Zunge
6524	Übertrag	4,327	1,899	298
von den 1087	Beamten der Bureaux II. Klasse	789	264	34
„ „ 1947	Angestellten d. Bureaux II. Kl.	1,424	474	49
„ „ 1742	Beamten d. Bureaux III. Klasse	1,190	447	105
„ „ 1965	Ablagehaltern	1,189	536	240
„ „ 1600	Landbriefträgern und Land- boten	1,199	369	32
„ „ 43	Beamten und Angestellten der Agenturen	11	13	19
„ „ 129	Kondukteuren	102	24	3
<u>15,037</u>	Zusammen	<u>10,231</u>	<u>4,026</u>	<u>780</u>

5. Im Bestand des festangestellten Personals kamen im Berichtsjahre folgende Änderungen vor:

	Beamte	Angestellte	Zu- sammen
Versetzungen (freiwillige)	224	56	280
Todesfälle	35	108	143
Freiwillige Rücktritte	44	86	130
Abberufungen (einschliesslich Entlassungen auf Einladung der Verwaltung hin)	10	47	57
Zusammen	<u>313</u>	<u>297</u>	<u>610</u>

Die Abnahme der freiwilligen Versetzungen von Beamten um 117 ist dem Umstande zuzuschreiben, dass als Ersatz in feste Stellen vorzugsweise Aspiranten gewählt wurden, um auf diese Weise deren Zahl zu vermindern.

Nicht festangestelltes Personal.

1. *Aspiranten und Lehrlinge.* Im Berichtsjahre wurden 313 Lehrlinge aufgenommen, gegenüber 266 im Vorjahre.

264 Lehrlinge legten die Patentprüfung ab. Davon erhielten
64 die Note 1 (gut);
130 die Note 2 (befriedigend);
54 die Note 3 (mittelmässig);
16 konnten nicht patentiert werden.

Zusammen 264

Ende 1913 standen in Verwendung:
 498 patentierte Aspiranten (1 weiblicher)
 321 Lehrlinge (0 weibliche).

Zusammen 819 Aspiranten und Lehrlinge, wovon 1 weiblicher.

Mit den Aufnahmsprüfungen für Postlehrlinge wurden beauftragt je ein Vertreter der Oberpostdirektion und der Kreispostdirektion, in deren Kreis die Prüfung stattfand, sowie ein ausserhalb der Verwaltung stehender Sachverständiger.

2. *Gehülfen und Aushelfer.* Im Jahre 1913 wurden während des ganzen oder eines Teils des Tages ständig 139 Beamtenaushelfer (Gehülfen) und 763 Angestelltenaushelfer verwendet. Die Zahl des gesamten, nicht festangestellten Personals betrug demnach 1721 (819 + 139 + 763).

Die Gesamtzahl des festangestellten und des nicht festangestellten Personals beträgt 16,758 (15,037 + 1,721).

Besoldungen und andere Bezüge.

1. Die auf 1. April 1912 durchgeführten allgemeinen Besoldungserhöhungen dehnten ihre Wirkung auf das ganze Berichtsjahr aus, während sie die Postverwaltungsrechnung von 1912 nur während 9 Monaten belasteten.

An Besoldungen und Vergütungen wurden ausgerichtet:

Im Jahre 1913:	Fr. 42,773,272. 85
„ „ 1912:	„ 40,456,655. 55

Es ergibt sich somit für 1913 eine Mehrausgabe von Fr. 2,316,617. 30, die jedoch nicht ausschliesslich durch die allgemeinen Besoldungserhöhungen verursacht wurde. Sie umfasst auch die auf andere Ursachen zurückzuführenden Aufwendungen, so z. B. die Kosten der durch die Verkehrszunahme bedingten Personalvermehrung, sowie der Dienstverbesserungen aller Art; die Auslagen für dem Personal gewährte Besserstellung (s. Abschnitt III, Inland, Ziff. 1, *h* und *l* hiervor und Ziff. 2 hiernach) und die durch den vermehrten Beizug des Postpersonals zum Militärdienst (s. Abschnitt III, Inland, Ziff. 5 hiervor) verursachten Ausgaben.

Über den Stand der Besoldungen auf Ende 1913 verglichen mit dem Stand auf Ende 1911 und 1912 unterrichtet Beilage IV.

Besoldungsvergleichungen.

Dezember 1911, 1912 und 1913.

Diese Übersicht 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 der eidgenössischen Staatsrechnung zu entnehmen sind.

		Zahl der fest Angestellten	Feste Jahres- besoldung derselben	Durchschnitt der Jahres- besoldung	Erhöhung gegenüber dem vorhergehenden Jahr	Vermi- derung
			Fr.	Fr.	%	%
Oberpostdirektion . . .	1911	148	597,372	4036	0,92	—
	1912	157	661,140	4211	4,33	—
	1913	167	708,384	4242	0,73	—
Kreispostdirektionen . . .	1911	412	1,542,360	3744	—	3,50
	1912	435	1,733,184	3982	6,91	—
	1913	450	1,769,172	3932	—	1,28
Postverwalter und Chefs bei den Bureaux I. Klasse	1911	314	1,335,744	4254	—	1,50
	1912	331	1,515,876	4579	7,91	—
	1913	489	2,117,160	4330	—	5,44 ⁴
Postverwalter und Chefs bei den Bureaux II. Klasse	1911	239	1,029,144	4306	—	1,78
	1912	272	1,230,324	4523	5,04	—
	1913	329	1,436,988	4368	—	3,43 ⁴
Commis bei den Bureaux I. Klasse	1911	1962	4,901,196	2498	—	3,92
	1912	2077	5,594,304	2695	7,88	—
	1913	2026	5,333,904	2633	—	2,30 ⁵
Commis bei den Bureaux II. Klasse	1911	653	1,739,400	2664	—	3,58
	1912	770	2,161,476	2807	5,37	—
	1913	777	2,084,424	2683	—	4,42 ⁵
Bureaux III. Klasse . . .	1911	1640	3,588,156	2188 ¹	1,48	—
	1912	1746	4,228,596	2422 ¹	10,09	—
	1913	1753	4,170,600	2379 ¹	—	1,78
Ablagen	1911	1904 ²	2,496,984	1311 ¹	4,79	—
	1912	1843 ²	2,656,776	1447 ¹	10,37	—
	1913	1876 ²	2,686,428	1432 ¹	—	1,04
Angestellte bei den Postbureaux I. u. II. Kl. u. Landbriefträger	1911	6378	13,354,092	2094	—	2,60
	1912	6717	15,513,192	2309	10,31	—
	1913	6967	15,952,296	2290	—	0,82
Kondukteure	1911	133	381,660	2870 ³	1,02	—
	1912	139	428,040	3079 ³	7,28	—
	1913	131	403,560	3081 ³	0,06	—

¹ Bei den Postbureaux III. Klasse kommen hinzu: die Entschädigungen für Lokale, Heizung, Beleuchtung, Sonntagsdienst und allenfalls noch das Telegraphen- und Telefoneinkommen.

Bei den Postablagen kommt die Entschädigung für Sonntagsdienst dazu.

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

³ Fahrtentschädigungen nicht inbegriffen.

⁴ Verminderung verursacht durch die Beförderung einer grösseren Zahl jüngerer Leute mit kleineren Besoldungen.

⁵ Verminderung zurückzuführen auf den Ersatz älterer Beamter durch jüngere mit Anfangsbesoldung.

2. Zur Erzielung einer ausgedehnteren Beaufsichtigung des Dienstganges, namentlich während der Nacht, ferner als Ausgleich für die grössere finanzielle Verantwortlichkeit des Schalterpersonals bei den Bureaux mit sehr starkem Geldverkehr, sowie im Hinblick auf die Wichtigkeit der Obliegenheiten einer Anzahl nicht gradierter Beamter wurde auf den 1. November eine Vermehrung der gradierten Beamtenstellen bei den Bureaux I. und II. Klasse um 184 durchgeführt. Überdies wurden 17 bereits bestehende gradierte Stellen in höhere umgewandelt. Diese Massnahme bedeutet auch ein weitgehendes Entgegenkommen den Wünschen des Personals gegenüber.

3. Von den weitern Forderungen der Personalverbände, durch die finanzielle Vorteile erstrebt werden, seien genannt:

a. Erhöhung der den Beamten für den Bahnpostdienst bereits bewilligten Entschädigungen durch Gewährung einer festen täglichen Zulage von Fr. 1.—;

b. Ausrichtung von Kassenzuschüssen an die Schalterbeamten.

Mit der Erfüllung dieser Forderungen wären bedeutende Mehrausgaben verbunden. Schon aus diesem Grunde konnten sie, auch wenn keine andern grundsätzlichen Bedenken beständen, angesichts der allgemeinen Finanzlage und der Finanzlage der Postverwaltung im besondern, nicht berücksichtigt werden.

Bürgschaften. Verluste.

1. Die von uns in Ausführung von Art. 2 des Gesetzes betreffend die Aufhebung der Amtsbürgschaften (A. S. n. F. XXVIII, 95) für die Rückgabe der persönlichen Bürgschaften und Entlassung des schweizerischen Amtsbürgschaftsvereins als Gesamtbürge festgesetzte Frist lief am 1. Februar 1913 ab (s. Geschäftsbericht von 1912, Abschnitt II, Ziff. 6).

Die wenig zahlreichen persönlichen Bürgschaften wurden auf diesen Zeitpunkt zurückerstattet.

Die Auflösung des Amtsbürgschaftsvereins erfolgte unter Mitwirkung der Oberpostdirektion. 93 % aller Mitglieder verzichteten durch persönliche Abtretungserklärungen auf ihren Anteil am Vereinsvermögen zugunsten des Hilfskassenfonds des Personals der Bundesverwaltung. Gemäss Übergabsprotokoll vom 8. August 1913, konnte der Hilfskassenfonds-Genossenschaft eine Summe von Fr. 252,414.21 überwiesen werden. Von dieser Summe entfallen Fr. 220,049.34 auf die Abtretungen der Mitglieder.

Das Archiv des Amtsbürgerschaftsvereins wurde demjenigen der Oberpostdirektion einverleibt.

2. Seit Inkrafttreten des Gesetzes betr. die Aufhebung der Amtsbürgerschaften (A. S. n. F. XXVIII, 95), d. h. seit 1. Februar 1912, muss die Postverwaltung für die Schäden, welche durch Veruntreuungen des Postpersonals entstehen, selbst aufkommen.

Im Berichtsjahr erlitt sie dadurch einen Verlust von Fr. 10,444. 20, der sich auf 5 Fälle verteilt.

Wenn man bedenkt, dass voraussichtlich ein Teil dieses Verlustes ohnehin auf die Postkasse übernommen worden wäre, und dass es sich dabei um ein Personal von über 16,000 Mann handelt, so darf gesagt werden, dass sich die Zahl der Fälle in bescheidenen Schranken hält und dass auch die Höhe des Verlustes nicht derart ist, dass er zu vermehrtem Aufsehen mahnen würde.

V. Inspektionen.

1. Die Zahl der Inspektionen beträgt:

	1913	1912
a. bei Ortspoststellen:		
1. Über die Geschäfts- und Kassenführung	4659	4599
2. Über die Besorgung des Fuhrwesenmaterials	550	604
3. Über die Inventarführung	72	70
4. Über den Bankverkehr	44	12
b. bei fahrenden Postbureaux (Bahn- und Schiffsposten)	902	909
c. bei den Kreispostkanzleien, Kreispostkassen, Wertzeichenbureaux und Kreispostkontrollen	64	32
im ganzen	6281	6226

Die Inspektionen wurden vorgenommen:

bei Ortspoststellen,

211 durch Beamte der Oberpostdirektion,
4448 durch Beamte der Kreispostdirektionen;

bei den fahrenden Bureaux,

109 durch Beamte der Oberpostdirektion,
793 durch Beamte der Kreispostdirektionen.

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

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

3. Die Inspektionen bei den Ortspoststellen haben folgende Unterschiede im Kassenabschluss zutage gefördert:

					1913	1912
Zahl der Unterschiede über Fr.	50	bis	100	.	291	269
"	"	"	100	"	200	130
"	"	"	200	"	500	44
"	"	"	500	"	1000	29
"	"	"	1000	"	2000	14
"	"	"	2000	"	5000	3
"	"	"	5000	.	.	2
im ganzen					<u>513</u>	<u>492</u>

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

		1913	1912
Bussen in	.	60	34
Versetzung in provisorische Anstellung in	.	14	3
Entlassung in	.	14	9
			Fällen
			"
			"

Die Zahl der Inspektionen, die zu keinen Bemerkungen Anlass gaben, betrug 1085. Sie hat sich gegenüber dem Vorjahr um 5 vermehrt.

VI. Bauten und Umbauten.

1. Die Verhandlungen betreffend die Erstellung eines neuen Postgebäudes in Montreux (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt VI, Ziffer 1) durch eine Gesellschaft wurden fortgesetzt. Schwierigkeiten hinsichtlich der Erwerbung des Bauplatzes und der darauf stehenden Häuser, sowie der Beschaffung der nötigen Geldmittel haben es verhindert, dass im Laufe des Berichtsjahres eine endgültige Verständigung erzielt werden konnte.

2. Auch in den Unterhandlungen mit der Gesellschaft, welche zum Zwecke der Beschaffung neuer Diensträume für Post und Telegraph in Vevey (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt VI, Ziffer 2) gegründet wurde, ist infolge der misslichen Lage des Geldmarktes eine Stockung eingetreten, so dass eine endgültige Abmachung noch nicht zustande kommen konnte.

Die Gesellschaft setzt jedoch ihre Anstrengungen, die zur Vorlage eines bestimmten Angebotes führen sollen, fort.

3. Das Gebäude in der neuen Bahnhofanlage in Vallorbe (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt VI, Ziffer 3), in dem das Paketauswechslungsbureau untergebracht werden soll, geht seiner Vollendung entgegen und wird voraussichtlich auf den Zeitpunkt der Eröffnung der neuen Linie Frasné-Vallorbe bezogen werden können. Der Bau wird durch die schweizerischen Bundesbahnen ausgeführt und durch sie an die Postverwaltung vermietet.

4. Die Postlokale in Brig genügen für den gesteigerten Verkehr nicht mehr. Überdies lassen es die bereits erfolgte Eröffnung der Lötschbergbahn und die in Aussicht stehende Eröffnung der Furkabahn des ziemlich regen Umleitungsverkehrs wegen als wünschenswert erscheinen, das Postbureau an den Bahnhof zu verlegen. Ein günstiger Bauplatz in unmittelbarer Nähe des Aufnahmsgebäudes wird gemäss getroffener Verständigung von den schweizerischen Bundesbahnen zur Verfügung gestellt. Auf den Ablauf des jetzigen Mietvertrages (Juli 1916) werden auf diesem Platze die nötigen Räume für den Post-, den Telegraphen- und Telephondienst erstellt werden können.

5. Im Laufe des Berichtsjahrs sah sich die Postverwaltung genötigt, sich ernstlich mit der Frage zu befassen, wie dem in den Betriebsräumen im Erdgeschoss des Postgebäudes Bern und besonders im Briefträgersaal sich fühlbar machenden Platzmangel abgeholfen werden könne. Nachdem bereits zweimal Teile anstossender Bureauräume dem Briefträgersaal angegliedert worden sind, scheint eine weitere Vergrößerung dieses Lokals auf Kosten anderer Abteilungen ausgeschlossen. Es muss im Gegenteil darauf Bedacht genommen werden, auch diesen Abteilungen, besonders dem Briefversand und der Paketaufgabe, etwas mehr Bewegungsfreiheit zu verschaffen.

In Aussicht genommen ist die Verlegung der Briefträgerabteilung ins Telephonegebäude, das sich zufolge seiner Lage in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs auch in dienstlicher Hinsicht vorzüglich hierzu eignet. Diese Lösung scheint aber noch auf Schwierigkeiten zu stossen.

6. Vom Gemeinderat Biel wurden die in Aussicht gestellten (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt VI, Ziffer 4) Anträge betreffend die Erstellung eines Post- und Telegraphengebäudes als westlicher Abschluss des neuen Bahnhofplatzes eingereicht. Diese von Plänen begleiteten Anträge werden gegenwärtig ge-

prüft. Sollte sich die Wünschbarkeit der Erstellung eines Post- und Telegraphengebäudes durch den Bund ergeben, so würde die Angelegenheit den eidgenössischen Räten in einer besondern Botschaft unterbreitet werden.

Inzwischen wurde mit den Vermietern der jetzigen Diensträume eine Verlängerung des Mietvertrages bis 1921 und eine Erweiterung der Lokale durch Hinzunahme einiger Räume im I. Stock vereinbart. Auf diese Weise wurde es möglich, dem herrschenden Platzmangel wenigstens einigermaßen zu begegnen.

7. Das durch die schweizerischen Bundesbahnen erstellte und der Postverwaltung mietweise übergebene Transitpostgebäude im Bundesbahnhof in Basel (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt VI, Ziffer 6) wurde am 1. September 1913 bezogen. In diesem Gebäude ist der gesamte ausländische Paketauswechslungsdienst, der sich vorher im alten badischen Bahnhof und in einem Teil des Anbaues zum Aufnahmgebäude der schweizerischen Bundesbahnen in Basel abwickelte, untergebracht. Das neue Transitpostgebäude dient auch der Postverzollung; ferner ist ein Teil der Räumlichkeiten einer Speditionsfirma, mit der die Postverwaltung für den englischen und überseeischen Paketverkehr in einem Vertragsverhältnis steht, untermietet.

8. Das neue Post- und Telegraphengebäude in Aarau (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt VI, Ziffer 8) konnte im Berichtsjahre bis zum Dachstuhl ausgeführt werden. Der Bezug wird voraussichtlich im Herbst 1914 erfolgen.

9. Das vom Gemeinderat Luzern in Aussicht gestellte fachmännische Gutachten über die zwischen der Postverwaltung und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen vereinbarte Erstellung eines Flügelanbaus an das Eisenbahnaufnahmgebäude Luzern für post- und bahndienstliche Zwecke (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt VI, Ziffer 9) ist im Juli 1913 eingegangen.

Der Verfasser, Herr alt Gotthardbahndirektor Dietler, kommt zum Schluss, dass von einer Unterbringung der Post in ein erweitertes Aufnahmgebäude abgesehen werden müsse.

Diese Meinungsäußerung vermag aber die Überzeugung der Postverwaltung nicht zu erschüttern, dass die Erstellung des geplanten Flügelanbaus ohne Gefährdung berechtigter Interessen die zweckmässigste, rascheste und — was bei der gegenwärtigen Finanzlage besonders zu beachten ist — weitaus billigste Lösung der durch das lange Hinausziehen äusserst dringlich gewordenen

Frage der Beschaffung neuer Diensträume zur Entlastung des zu klein gewordenen Postgebäudes Luzern bilden würde.

Die Angelegenheit wartet der Entscheidung durch den Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen.

10. Für ein Postdienstgebäude im Bahnhof Zürich (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt VI, Ziffer 10) wurden Pläne ausgearbeitet. Diese bedürfen einer eingehenden Prüfung, welche noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Die Kosten für die geplanten Bauten, mit Inbegriff des Bodenwertes, der Posttunnel- und der Bahngeliseanlagen für Bahnpostwagen werden auf über 5 Millionen Franken geschätzt. Schon deshalb muss auf eine möglichste Vereinfachung des Projektes gedrungen werden.

Die Frage, ob der Bau durch die Bundesbahnen oder durch den Bund zu erfolgen habe, steht noch offen, und werden wir darüber in einer besondern Vorlage an die Bundesversammlung oder im nächsten Geschäftsbericht nähere Vorlage machen.

11. Die Vollendung des der Post und dem Zoll dienenden Gebäudes im Bahnhof Romanshorn (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt VI, Ziffer 12) auf 1. Oktober 1914 steht in sicherer Aussicht. Der Mietvertrag betreffend die Räume, die für die in das neue Gebäude zu verlegenden Dienste jetzt in Anspruch genommen werden, wurde deshalb auf 30. September 1914 gekündigt.

12. Nach einer Mitteilung der Direktion der eidgenössischen Bauten ist mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, das neue Post- und Telegraphengebäude in St. Gallen (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt VI, Ziffer 13) werde auf 1. Juli 1914 bezugsbereit sein.

13. Den schweizerischen Bundesbahnen ist ein Raumprogramm zugestellt worden für die Errichtung eines Transitpostbureaus, für den Fall, dass in Rorschach ein Zentralbahnhof erstellt werden sollte. Von diesem Transitbureau aus hätte auch die Vertragung der Postsachen zu erfolgen. Dadurch könnten die für den gesteigerten Verkehr zu eng gewordenen Postdiensträume im Innern der Stadt entlastet werden.

14. Die Räume für den Post-, Telegraphen- und Telephondienst in Davos-Platz, die von der Postverwaltung gemietet sind, mussten im Berichtsjahre wegen ausserordentlicher Verkehrszunahme umgebaut und erweitert werden. Die Umbauten wurden auf Schluss des Jahres fast ganz vollendet

15. Die weitem Unterhandlungen mit den schweizerischen Bundesbahnen über Zuweisung von Räumen für das Postbureau Chiasso-Durchgang in den neuen Bahnhofanlagen in Chiasso (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt VI, Ziffer 14) führten zu einer vorläufigen Verständigung, nach der durch Verwendung des jetzigen Eilguts und des Zollhauses zu postdienstlichen Zwecken Räume von etwa 700 m² im Erdgeschoss geschaffen werden sollen.

Ein Zeitpunkt für den Bezug dieser Räume ist noch nicht bestimmt. Deren Erstellung hängt vom Fortschreiten des Umbaus der ganzen Bahnhofanlage ab. Sie muss sich in diesen Umbau eingliedern.

VII. Kursdienst,

Postwagenkurse.

1. Veranlasst durch die allgemein gespannte Geschäftslage hat die Postverwaltung im Berichtsjahr bei der Errichtung neuer oder Verbesserung bestehender Postwagenverbindungen möglichste Zurückhaltung walten lassen, und nur bei dringendem Bedürfnis Neuerungen eingeführt. In Anbetracht des grossen Kostenaufwandes, den der Postkursbetrieb erfordert, beschäftigte sich die Oberpostdirektion auch im Berichtsjahr eingehend mit der Frage, wie dem anwachsenden Ausfall begegnet werden könnte. Dabei ergab sich, dass an eine Verminderung der Kurskosten wegen der anhaltenden Teuerung für die nächste Zeit nicht zu denken ist. Zwar verzeichnen zahlreiche Postwagenverbindungen ein Erträgnis, das in keinem richtigen Verhältnis zu den Ausgaben steht, allein es handelt sich dabei um Kurse, bei denen, wie bereits im Geschäftsbericht für das Jahr 1912 (siehe Abschnitt VII, Ziffer 1) dargelegt wurde, die fiskalischen Erwägungen gegenüber den von der Postverwaltung zu erfüllenden volkswirtschaftlichen Aufgaben zurücktreten müssen.

2. Im Berichtsjahr wurden 16 neue Postkurse errichtet, wovon 9 auf Strecken, die bisher von Postfuhrwerken nicht befahren worden waren. Neu zur Einführung kamen im weitem 5 Fahrbotenkurse und 5 Paketwagenkurse. Ferner wurden umgewandelt: 5 subventionierte Jahreskurse in gewöhnliche für Rechnung der Postverwaltung betriebene Postwagenkurse; 2 Fahrbotenkurse in Personenpostkurse; 3 Sommerpostkurse in Jahreskurse. Ausserdem wurden namhafte Verbesserungen des Post-

kursbetriebs durch Vermehrung der Fahrten, Verwendung grösserer Fuhrwerke, Ausdehnung der Kursdauer, Vermehrung der Beifuhrwerklieferung und anderes mehr eingeführt.

3. Die anhaltende Steigerung des Paketverkehrs erforderte auch im Berichtsjahr die Vermehrung der Paketwagenfahrten in verschiedenen Städten und grösseren Ortschaften.

4. Infolge Eröffnung des Eisenbahnbetriebs auf bisher durch Postwagenkurse bedienten Strecken kamen 15 Postkurse und 3 Fuhrbotenkurse in Wegfall. Eine Automobilunternehmung, die mit der Besorgung des Postdienstes betraut war, hat infolge Eröffnung des Eisenbahnbetriebs auf ihren Strecken die Fahrten eingestellt.

5. Die anhaltende Teuerung, die bei verschiedenen wesentlichen Betriebsmitteln eingetretene Preissteigerung, sowie die allgemeine Erhöhung der Arbeitslöhne, der Mietzinse und der Futtermittelpreise veranlassten auch im Berichtsjahr zahlreiche Postpferdehalter, ihre Postführungsverträge mit der Verwaltung zu kündigen, in der Erwartung, dadurch eine erhöhte Zahlung zu erhalten. Im Berichtsjahr erfolgten 53 solcher Vertragsauflösungen, die trotz öffentlicher Ausschreibung der Fuhrleistungen meistens zu dem von den Unternehmern beabsichtigten Zweck führten.

6. Aus der beigefügten Übersicht (Nr. VI) ist die Anzahl der Reisenden, sowie der Ertrag der Personen- und Gepäcktaxen bei den hauptsächlichsten Alpen- und Touristenkursen im Berichtsjahr und im Vorjahr ersichtlich. Wie im Jahr 1912, so hat auch die ausserordentlich ungünstige Witterung des Sommers 1913 den Reiseverkehr in der Schweiz nachteilig beeinflusst. Der Hauptgrund des beträchtlichen Rückgangs der Einnahmen liegt aber in dem Umstand, dass infolge Eröffnung der Eisenbahn Bevers-Schuls wichtige Postkurse in Wegfall gekommen sind.

7. Die Öffnung der Alpenpässe für den Wagenverkehr erfolgte:

	1913	1912
Maloja am	10. März	am 24. April
Ofen "	22. April	" 26. "
Julier "	15. Mai	" 17. Mai
Simplon "	25. "	" 14. "
Splügen "	29. "	" 28. "
St. Bernhardin . . "	29. "	" 26. "
Oberalp "	31. "	" 30. "

Vergleichende Übersicht

Anzahl der Reisenden und des Ertrags der Reisenden und Gepäcktaxen bei den hauptsächlichsten Alpen- und Touristenkursen im Jahre 1913 gegenüber 1912.

1913:				Alpen- und Touristen- Kurse	1912:			
Täglich befahrene Kilometer		Reisende	Ertrag		Täglich befahrene Kilometer		Reisende	Ertrag
Sommer	Winter				Sommer	Winter		
			Fr.				Fr.	
94,2	94,2	1,718	9,058. 30	Simplon (Brig-Iselle)	94,2	94,2	1,675	8,803. 60
148,4	—	5,059	39,529. 95	Grimsel (Meiringen-Gletsch	148,4	—	5,235	44,299. 45
230,6	103,4	5,711	19,253. 75	Bernhardin (Mesocco-Splügen	230,6	103,4	4,878	18,199. 10
321,0	240,6	16,424	58,382. 75	Splügen (Thusis-Chiavenna	321,0	240,6	16,553	60,973. 75
438,4	354,6	25,024	56,437. —	Julier (Chur-Tiefencastel u. Tiefencastel-Silvaplana)	438,4	354,6	24,566	57,539. 30
184,2	184,2	25,117	129,618. 10	Schanfigg (Chur-Innerrosa	184,2	184,2	20,180	112,936. 55
174,0	—	2,751	17,646. 80	Flüela (Davos-Platz-Süs) ¹⁾	215,8	—	7,882	67,013. 15
966,4	781,7	59,936	235,911. —	Maloja und Engadin (Chiavenna-Pfunds) ²⁾	1,027,2	818,0	92,696	385,153. 05
38,6	24,8	352	668. 30	Bernina (Berninahospiz-La Rösä-Poschiavo) ³⁾	36,4	72,8	3,158	8,566. 25
280,4	130,0	15,848	49,807. 40	Oberalp (Reichenau-Flims-Lenz und Disentis-Göschenen)	460,4	310,0	24,203	75,206. 55
346,0	172,4	19,102	119,351. 54	Furka (Brig-Göschenen)	346,0	154,4	19,126	119,351. 48
51,0	—	484	1,716. 20	Lukmanier (Disentis-Aquafredda)	51,0	—	388	1,388. 10
236,4	157,6	5,673	28,768. 45	Ofen (Zernez-Münster) ⁴⁾	157,6	157,6	4,507	23,191. 85
34,2	—	996	4,434. 65	Umbrail (Sta. Maria im Müstertal-Stilfserjoch)	34,2	—	953	4,083. 75
198,8	27,8	3,713	17,754. 10	Klausen (Altdorf-Linthal)	198,8	27,8	4,093	19,200. 30
51,2	—	976	4,168. 55	Gotthard (Andermatt-Airolo)	51,2	—	969	3,828. 95
3,793,8	2,271,3	188,884	792,506. 84	Zusammen	3,995,4	2,517,6	231,062	1,009,735. 18

¹⁾ Ab 1. Juli 1913 werden nur noch 2 statt 3 Kurse ausgeführt und nur zwischen Davos-Platz und Süs, statt wie früher zwischen Davos-Platz und Schuls.

²⁾ Infolge Bahneröffnung auf der Linie Bevers-Schuls auf 1. Juli 1913 verkehren die Postwagen von diesem Zeitpunkt an nur noch auf den Strecken Chiavenna-St. Moritz und Schuls-Pfunds.

³⁾ Die Aufzeichnungen betreffen nur noch den Lokalkurs Poschiavo-La Rösä im Winter und bis Berninahospiz im Sommer.

⁴⁾ Auf 1. Juli 1913 wurde noch ein neuer (dritter) Sommerkurs eingeführt.

	1913	1912
Flüela am	2. Juni	am 1. Juni
Furka "	8. "	" 9. "
Lukmanier . . . "	9. "	" 13. "
Umbrail "	10. "	" 15. "
St. Gotthard . . "	11. "	" 14. "
Klausen "	14. "	" 12. "
Grimsel "	14. "	" 19. "
Bernina "	15. "	" 15. Mai

8. An Fuhrwerken wurden angeschafft: 128 Wagen und 22 Schlitten.

Von den Wagen sind 34 zweiplätzig, 33 vierplätzig, 10 sechsplätzig, 2 achtplätzig, 3 Paketwagen A, 32 Paketwagen B, 2 Brückenwagen und 12 Feldpostbrückenwagen. Von den Schlitten sind 14 zweiplätzig, 5 vierplätzig, 2 sechsplätzig und 1 Paketschlitten.

9. Die im Jahr 1913 zwischen der Postverwaltung und der Berninabahn versuchsweise getroffenen Abmachungen (siehe Geschäftsbericht von 1912, Abschnitt VII, Postwagenkurse, Ziffer 7) wurden durch einen Vertrag mit zehnjähriger Dauer ersetzt. Die Berninabahn verpflichtet sich darin, den Bahnbetrieb möglichst das ganze Jahr aufrechtzuerhalten und die regelmässige Beförderung der Postsachen auch dann zu sichern, wenn der durchgehende Bahnbetrieb im Winter zeitweilig unterbrochen werden sollte. Dafür bezahlt die Postverwaltung der Bahngesellschaft eine besondere Entschädigung.

10. Durch die am 1. Juli 1913 erfolgte Eröffnung des Eisenbahnbetriebs auf der Strecke Bevers-Schuls wurden die Postwagenfahrten zwischen Samaden und Schuls entbehrlich. Diese Postwagenkurse gehörten zu den verkehrreichsten der Schweiz.

Mit der Aufhebung der Unterengadiner-Postverbindungen fällt auch die Einstellung der schweizerischen Postwagenfahrten auf der internationalen Strecke Schuls-Nauders zusammen, sowie die Verlegung der Postanschlüsse nach Österreich auf die Strecke Schuls-Pfunds, unter Benutzung der neuerbauten Strasse über Weinberg. Den Betrieb dieser Kurse hat die schweizerische Postverwaltung übernommen.

11. Auf der neuerstellten Strasse zwischen Martinsbruck und Samnau (siehe Geschäftsbericht von 1912, Abschnitt VII, Postwagenkurse, Ziffer 3) wurde eine neue Postwagenverbindung eingerichtet.

12. Zwei konzessionierte Kraftwagenunternehmen wurden neu mit der Besorgung des Postdienstes betraut, nämlich zwischen Rochefort und Colombier und zwischen Bazenhaid und Gähwil.

13. Die Absicht, in Basel die Pferdepaketwagen teilweise durch Kraftfahrzeuge zu ersetzen (siehe Geschäftsbericht von 1912, Abschnitt VII, Postwagenkurse, Ziffer 8), wurde auf den 1. Oktober 1913 verwirklicht. Der Dienst wickelt sich befriedigend ab, verursacht aber bedeutend höhere Ausgaben als der Paketwagendienst mit Pferdebetrieb.

14. Um mit der Verwendung von Kraftwagen im Paketbestelldienst einen weitem Versuch zu machen, schloss die Postverwaltung mit der Fabrik elektrischer Fahrzeuge A. Tribelhorn & Cie., in Feldbach, einen Vertrag ab, zur mietweisen Überlassung eines elektrischen Kraftwagens, der im Bestelldienst beim Postbureau Zürich 12 (Neumüster) Verwendung findet. Die Versuchszeit hat am 1. Dezember 1913 begonnen und soll 12 Monate dauern.

15. Der Kraftwagendienst für Personenbeförderung auf Rechnung der Verwaltung beschränkte sich im Berichtsjahr auf einen einzigen in Bern ausmündenden Kurs. Die Wagen werden von Reisenden ziemlich stark benützt. Dessenungeachtet ist das finanzielle Ergebnis ungünstig. Eine Ausdehnung dieses Betriebs auf andere Strecken erscheint zurzeit nicht empfehlenswert.

Bahnposten. Leitung der Postsendungen.

1. Die sechs im Geschäftsbericht für 1912 (siehe Abschnitt VII, Bahnposten, Ziffer 1) erwähnten, mit den neuesten Einrichtungen versehenen vierachsigen Bahnpostwagen wurden am 1. Oktober 1913 auf der Linie Basel-Mailand in Betrieb gestellt.

Im weitem wurde der Stand der Bahnpostwagen vermehrt durch sechs zweiachsige Bahnpostwagen ohne Seitengang, mit elektrischer Beleuchtung und Sulzerscher Heizungseinrichtung — Calcidum — zur Verwendung auf der schmalspurigen Rhätischen Bahn, und neun normalspurige, dreiachsige Bahnpostwagen ohne Seitengang, ihrer Bauart nach ebenfalls den neuesten Anforderungen entsprechend. Vier alte, baufällige Bahnpostwagen wurden ausgemustert.

Die Bahnpostwagen haben im Jahr 1913 täglich 75,309 km durchlaufen gegen 68,317 km im Vorjahr. Es ergibt sich somit eine tägliche Mehrleistung von 6992 km gegenüber dem Jahr 1912.

2. Auf den Nebenbahnen:

Appenzellerbahn,
Burgdorf-Thun-Bahn,
Montreux-Berner Oberland- und
Traverstalbahn,

wurden neue Post- und Gepäckwagen mit verbesserten Einrichtungen für den Bahnpostdienst in Betrieb gestellt.

3. Die zwischen der schweizerischen Oberpostdirektion und den Postverwaltungen von Bayern, Württemberg und Oesterreich schwebenden Unterhandlungen zur Umleitung der jetzt über den Bodensee beförderten Paketsendungen auf die Linie Lindau-Bregenz-St. Margrethen (siehe Geschäftsbericht von 1912, Abschnitt VII, Bahnposten, Ziffer 3) haben nicht zum gewünschten Ziel geführt, weil eine Einigung mit den österreichischen Post-, Zoll- und Eisenbahnbehörden nicht erzielt werden konnte. Die Beförderung der Paketwagen findet somit, wie bisher, mit der Trajektfähre Lindau-Romanshorn statt.

4. Die schweizerischen Bundesbahn- und Postbehörden beschäftigten sich fortgesetzt mit der Frage einer Beschleunigung der Blumenbeförderung aus Italien nach Deutschland und weiterhin, um diesen Verkehr, der in den Wintermonaten einen sehr bedeutenden Umfang annimmt, auf seinen natürlichen Weg durch die Schweiz zu leiten. Diese Verhandlungen haben noch nicht dazu geführt, die gewünschte Verbindung herzustellen, doch waren sie insofern von Erfolg, als der Blumenverkehr im Berichtsjahr so stark ansetzte, dass zu dessen Vermittlung im Nachtzug Chiasso-Basel ausser dem regelmässigen Bahnpostwagen noch täglich ein grosser, vierachsiger Eisenbahngepäckwagen geführt werden musste.

5. Auf der Simplonlinie nimmt der Briefposttransitverkehr erfreulich zu, dagegen findet der Austausch der Paketpost zwischen Frankreich und Italien immer noch fast ausschliesslich über den Mont-Cenis statt. Die Oberpostdirektion hat nun mit den Postverwaltungen von Frankreich und Grossbritannien im Berichtsjahr neuerdings Unterhandlungen gepflogen, um einen regelmässigen Austausch von Paketsendungen im Verkehr mit Italien und den Transitländern via Simplon herbeizuführen, wodurch eine wesentliche Beschleunigung erzielt werden könnte.

Die Unterhandlungen dauern fort; es steht zu hoffen, dass nach Eröffnung der Linie Frasnè-Vallorbe die angestrebte Neuerung zustandekomme.

6. Am 15. Juli des Berichtsjahres wurde die Löttschbergbahn dem Betrieb übergeben. Die dadurch geschaffenen günstigen Verbindungen werden für den Postdienst sowohl im eigenen als im Transitverkehr reichlich ausgenutzt. Für die Beförderung der Paketpost aus Deutschland und weiterher nach Italien via Simplon verkehren täglich besondere Bahnpostwagen von Basel nach Domodossola über den Löttschberg. Neue Bahnpostkurse Delle-Bern-Löttschberg-Brig, mit Fortsetzung nach Domodossola, vermitteln günstige Verbindungen von Paris, London, Brüssel usw. nach Bern, dem Berner Oberland, Italien und umgekehrt.

Nachdem durch Schlussnahme des Bundesrates vom 28. November 1913 die Strecke Scherzligen-Spiez-Brig als Hauptbahn bezeichnet wurde, fallen auch für die mit der Berner Alpenbahngesellschaft B. L. S. vereinigten Nebenbahnlinien die ausserordentlichen, vom Reinertrag abhängigen Postentschädigungen dahin, da diese Entschädigungen gemäss Art. 4 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen (A. S. n. F. XVIII, 42) nur an Nebenbahnen, die nicht Bestandteile des Netzes einer Hauptbahn bilden, auszurichten sind.

Die Verhandlungen über die vertragliche Regelung der Beziehungen der Berner Alpenbahngesellschaft zum Postdienst sind im Berichtsjahr nicht zum Abschluss gelangt.

7. Im Monat Mai des Berichtsjahres fanden die gemäss § 7 des Art. 4 des Weltpostvertrags von Rom (A. S. n. F. XXIII, 409) gleichzeitig im ganzen Gebiet des Weltpostvereins alle sechs Jahr einmal während 28 Tagen vorzunehmenden statistischen Erhebungen zur Ermittlung der Briefposttransitkosten statt. Das Ergebnis dieser Statistik dient als Grundlage für die Abrechnung über die Transitvergütungen während eines Zeitabschnitts von sechs Jahren vom 1. Januar 1914 an. Die bezüglichen Rechnungen können erst im Jahr 1914 vollständig abgeschlossen werden; die anhaltende Steigerung des Verkehrs durch die Schweiz, hauptsächlich mit der Gotthardbahn und via Simplon, lässt eine angemessene Erhöhung der Entschädigungen zugunsten der Schweiz für die Vermittlung des Briefposttransits erwarten.

8. Zwischen Cadenazzo und Reazzino, an der Eisenbahnlinie Bellinzona-Locarno, wurde am frühen Morgen des 9. Oktober der Eisenbahndamm durch Hochwasser des Tessin weg-

gespült, was ein schweres Eisenbahnunglück zur Folge hatte. Die Lokomotive und der Postwagen des Zuges 2502, Bellinzona-Locarno, samt Bedienungsmannschaft verschwanden in den Fluten. Der Lokomotivführer und ein junger Bahnpostbeamter kamen dabei ums Leben, und ein anderer Bahnpostbeamter, sowie der Postkondukteur wurden schwer verletzt. Der Bahnpostwagen wurde vollständig zertrümmert und die Postladung grösstenteils vernichtet.

Die daherige Haftpflichtfrage ist noch nicht gelöst.

9. Am 4. November 1913 ereignete sich bei Melun in Frankreich ein schweres Eisenbahnunglück, wobei eine grössere Anzahl französischer Postbeamter in Ausübung ihres Dienstes den Tod fanden. Eine bedeutende Menge von eingeschriebenen und uneingeschriebenen Briefsendungen, sowie zahlreiche Wertsendungen aus Frankreich, Grossbritannien, Belgien, Spanien, Portugal und aus überseeischen Gebieten nach der Schweiz wurden dabei durch Feuer zerstört.

VIII. Postcheckdienst.

1. Auf den Anfang des Berichtsjahres bestanden 13,947 Postcheckrechnungen, und auf Ende des Jahres waren deren 15,812; die Zunahme betrug mithin im Berichtsjahr 1865 Rechnungen. Dieses Ergebnis ist befriedigend.

2. Die in Beilage VII folgende Übersicht zeigt die Zunahme der Zahl der Rechnungsinhaber bei den einzelnen Postcheckbureaux und ihre Verteilung auf die letztern an.

3. Im Berichtsjahr sind Einzahlungen gemacht worden 8,147,484 Stück

Ausserdem wurden auf den Postcheckrechnungen gutgeschrieben: Post- und Zahlungsanweisungen 722,669 Stück

Postchecks wurden eingereicht 1,055,476 „

Diese Postchecks gaben Veranlassung: zu 294,876 baren Auszahlungen durch die Postcheckbureaux, zu 1,294,262 Anweisungen auf Poststellen und zu 1,290,247 Übertragungen im Inlands-Giroverkehr.

Der durchschnittliche Betrag einer Einzahlung belief sich auf Fr. 109. 80, der Durchschnittsbetrag der Auszahlungen durch die Postcheckbureaux auf Fr. 2214. 40, der Durchschnittsbetrag der

Zahl der Rechnungsinhaber im Postcheckverkehr.

Postcheckbureau	Stand auf								
	1. Jan. 1906	1. Jan. 1907	1. Jan. 1908	1. Jan. 1909	31. Dez. 1909	31. Dez. 1910	31. Dez. 1911	31. Dez. 1912	31. Dez. 1913
Genf	38	144	193	235	328	445	545	667	781
Lausanne	92	313	377	461	524	642	701	833	928
Freiburg	—	—	—	— ¹⁾	121	127	143	162	175
Vevey	—	—	—	—	—	— ⁴⁾	152	169	191
Bern	141	382	465	567	623	797	964	1,140	1,308
Burgdorf	—	—	—	— ²⁾	137	147	153	169	179
Langenthal	—	—	—	— ²⁾	108	129	135	160	170
Neuenburg	55	229	165	205	258	300	333	369	416
Biel	—	—	110	181	217	288	344	401	448
Chaux-de-Fonds	—	—	102	158	183	210	275	311	374
Basel	194	381	504	602	737	1035	1,287	1,839	2,201
Olten	—	—	—	— ²⁾	117	130	148	167	200
Solothurn	—	—	—	121	140	166	194	229	254
Aarau	81	193	237	288	360	458	509	580	636
Luzern	89	186	243	308	382	468	560	662	738
Zürich	487	810	1023	1118	1631	2089	2,614	3,120	3,503
Frauenfeld	—	—	—	—	— ³⁾	219	250	284	298
Schaffhausen	—	—	—	155	213	249	289	342	395
Winterthur	—	—	—	133	183	214	249	309	351
St. Gallen	243	369	440	515	688	767	924	1,077	1,202
Glarus	—	—	—	—	— ³⁾	160	192	217	233
Chur	54	112	121	140	189	256	328	416	453
Bellinzona	5	71	86	114	156	213	252	324	378
Zusammen	1479	3190	4066	5301	7295	9509	11,541	13,947	15,812
Vermehrung im Jahre 1913	—	—	—	—	—	—	—	—	1,865

1) Eröffnet 1. Februar 1909.

2) Eröffnet 1. Januar 1909.

3) Eröffnet 1. Januar 1910.

4) Eröffnet 1. Januar 1911.

Anweisungen auf Fr. 239. 20 und der Durchschnittsbetrag der inländischen Übertragungen (Giro) auf Fr. 1331. 10. Am 31. Dezember 1913 erreichte das durchschnittliche Guthaben eines Rechnungsinhabers den Betrag von Fr. 2168.30.

4. Was den Jahresabschluss anbetrifft, so wird auf Abschnitt IX, Ziffer 1 hiernach verwiesen.

IX. Rechnungswesen.

1. Der Jahresabschluss über den Postcheck- und Giroverkehr stellt sich wie folgt:

Übersicht des Umsatzes im Jahre 1913.

Aktiven.

a. Bare Auszahlungen:		
1. durch die Postcheckbureaux . . .	Fr.	652,973,664. 67
2. durch die Poststellen	„	309,532,945. 63
b. Lastschriften im Giroverkehr (Inland)	„	1,717,510,063. 38
c. „ „ „ (Ausland)	„	17,721,364. 03
d. Zunahme der Einlagensaldi	„	1,061,993. 66
		<hr/>
	Fr.	2,698,800,031. 37

Passiven.

a. Bare Einzahlungen	Fr.	973,708,304. 44
b. Gutschriften im Giroverkehr (Inland)	„	1,717,510,063. 38
c. „ „ „ (Ausland)	„	7,581,663. 55
		<hr/>
	Fr.	2,698,800,031. 37

Der Verkehr betrug mithin in doppelter Aufrechnung	Fr.	5,396,538,069. 08
im Vorjahr erreichte er die Summe von	„	4,939,812,300. 58
		<hr/>
somit Mehrumsatz	Fr.	456,725,768. 50

Durch den inländischen Übertragungsverkehr (Giro) wurden abgewickelt 63,65 % des Umsatzes oder	Fr.	3,435,020,126. 76
im Vorjahr 63,15 % des Umsatzes oder	„	3,119,431,531. 10
		<hr/>

Der Giroverkehr erzeugt somit eine absolute Zunahme von	Fr.	315,588,595. 66
---	-----	-----------------

Die Zunahme des Inlands-Giroverkehrs beruht zum Teil auf dem Verkehr mit der schweizerischen Nationalbank. Wird dieser Verkehr ausser Betracht gelassen, so beträgt der Giroverkehr noch 58,05 % des Umsatzes, was gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung von 0,66 % bedeutet und immerhin als ein befriedigendes Ergebnis angesehen werden kann.

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

Der Überweisungsverkehr mit den staatlichen Verwaltungen des Auslandes hatte nachstehendes Ergebnis.

Überweisungen aus der Schweiz nach:

	Anzahl	Betrag
Reichspost	60,178	Fr. 12,142,725. 45
Bayern	9,039	„ 2,643,442. 71
Württemberg	8,344	„ 1,775,515. 52
Österreich	2,130	„ 1,020,920. 71
Ungarn	119	„ 48,008. 76
Belgien	71	„ 87,477. 72
Luxemburg	15	„ 3,273. 16
Zusammen	<u>79,896</u>	<u>Fr. 17,721,364. 03</u>

Überweisungen nach der Schweiz von:

	Anzahl	Betrag
Reichspost	8,755	Fr. 4,831,872. 59
Bayern	1,184	„ 471,529. 06
Württemberg	966	„ 550,789. 78
Österreich	1,962	„ 1,372,878. 19
Ungarn	587	„ 307,351. 06
Belgien	90	„ 46,920. 65
Luxemburg	3	„ 322. 22
Zusammen	<u>13,547</u>	<u>Fr. 7,581,663. 55</u>

Gegenüber dem Vorjahr zeigen die Überweisungen im Verkehr mit dem Ausland folgendes Bild:

Postcheck- und -Giroverkehr von 1913.

Zusammenstellung nach Postcheckbureaux.

Postcheckbureaux	Eingelangte Einzahlungsscheine, Post- und Zahlungsanweisungen		Ausgestellte Zahlungsanweisungen		Eingelangte Postchecks		Giroverkehr				Gesamtumsatz	Prozentsatz des Inlands-giroverkehrs vom Gesamtumsatz
	Anzahl	Betrag	Anzahl	Betrag	Anzahl	zur Barzahlung	im Innern der Schweiz		mit dem Auslande			
							Gutschriften	Lastschriften	Gutschriften	Lastschriften		
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Genf	462,508	41,020,787. 66	36,769	5,275,694. 61	51,377	17,745,006. 83	43,597,637. 03	61,461,662. 79			169,100,788. 92	62,18
Lausanne	553,999	58,469,560. —	81,704	19,502,881. 19	58,941	18,065,195. 86	78,512,658. 13	99,191,888. 30			273,742,183. 48	64,92
Freiburg	133,934	13,642,510. 04	9,907	2,757,563. 84	11,000	4,087,422. 62	7,792,317. 57	14,580,521. 35			42,860,335. 42	52,20
Vevey	123,936	10,657,073. 94	13,416	18,122,220. 70	11,579	3,595,008. 18	21,051,402. 22	9,964,050. 51			63,389,755. 55	48,98
Bern ¹⁾	866,291	124,521,737. 60	184,430	40,842,288. 48	92,906	393,081,824. 87	598,839,574. 71	289,272,396. 99	370,168. 22	1,248,248. 01	1,448,176,238. 88	61,98
Burgdorf	96,737	12,702,485. 73	10,243	2,584,421. 58	12,795	2,930,718. 14	8,706,721. 79	15,857,800. 46			42,782,147. 70	57,42
Langenthal	92,536	12,699,851. 78	11,033	2,066,113. 93	13,116	1,516,853. 52	10,729,456. 34	19,844,274. 35			46,856,549. 92	65,25
Neuenburg	221,688	21,004,187. 60	31,064	6,556,682. 35	26,380	4,642,410. 44	17,598,277. 32	27,448,331. —			77,249,888. 71	58,81
Biel	189,605	18,227,392. 12	30,224	3,855,319. 64	28,400	4,943,152. 59	15,402,172. 02	24,761,932. 69			67,189,969. 06	59,78
Chaux-de-Fonds	149,700	11,507,123. 63	24,744	3,105,910. 94	18,144	3,805,240. 05	10,611,660. 64	15,138,673. 91			44,168,609. 17	58,80
Basel ²⁾	1,051,171	115,454,140. 06	103,594	28,214,830. 40	139,600	49,135,926. 93	182,281,513. 12	217,772,927. 76	3,495,999. 36	5,801,000. 89	602,156,338. 52	66,44
Olten	126,036	9,799,461. 48	12,274	2,249,230. 29	14,130	2,688,032. 79	6,765,673. 95	11,506,953. 54			33,009,352. 05	55,86
Solothurn	120,212	12,173,766. 84	17,218	3,052,627. —	15,517	4,938,467. 90	14,376,466. 56	18,521,390. 25			53,062,718. 55	62,00
Aarau	471,457	56,459,259. 55	84,637	29,334,630. 90	48,592	10,202,830. 53	72,765,767. 04	89,570,186. 76			258,332,674. 78	62,84
Luzern	427,133	49,143,084. 25	68,417	14,052,972. 29	51,272	12,187,137. 57	50,444,906. 57	73,232,595. —			199,060,695. 68	62,13
Zürich ³⁾	2,144,352	214,137,506. 36	298,750	63,634,196. 28	252,584	79,402,779. 17	347,287,591. 54	410,385,118. 36	3,404,385. 56	10,536,760. 62	1,128,788,337. 89	67,12
Frauenfeld	105,528	14,114,165. 90	22,651	4,666,512. 89	17,671	1,233,330. 68	22,219,581. 86	30,430,996. 83			72,664,588. 16	72,46
Schaffhausen	168,688	17,117,685. 11	21,219	4,394,314. 94	25,893	6,447,782. 15	19,651,366. 25	25,902,138. 25			73,513,286. 70	61,97
Winterthur	213,508	30,840,913. 33	31,663	6,848,458. 18	32,158	7,708,761. 08	51,470,090. 68	67,765,881. 47			164,634,104. 74	72,42
St. Gallen ⁴⁾	659,972	76,085,772. 27	120,379	24,637,277. 57	76,182	14,065,342. 97	94,993,741. 78	132,507,190. 61	311,110. 41	135,354. 51	342,735,790. 12	66,88
Glarus	78,368	9,209,191. 90	14,372	3,431,794. 79	14,557	3,026,229. 23	7,473,948. 07	10,319,257. 73			33,460,421. 72	53,18
Chur	185,238	25,943,510. 34	37,707	8,727,893. 69	21,813	3,405,438. 81	25,444,169. 18	39,572,960. 67			103,093,972. 69	63,07
Bellenz	227,556	18,777,136. 95	27,847	11,619,109. 15	20,869	4,118,771. 76	9,493,369. 01	12,500,933. 80			56,509,320. 67	38,92
Zusammen	8,870,153	973,708,304. 44	1,294,262	309,532,945. 63	1,055,476	652,973,664. 67	1,717,510,063. 38	1,717,510,063. 38	7,581,663. 55	17,721,364. 03	5,396,538,069. 08	63,65
Zusammen 1912	7,791,340	906,890,679. 10	1,185,583	289,984,968. 52	954,661	603,383,676. 67	1,559,715,765. 55	1,559,715,765. 55	5,888,617. 67	14,232,827. 52	4,939,812,300. 58	63,15
Vermehrung	1,078,813	66,817,625. 34	108,679	19,547,977. 11	100,815	49,589,988. —	157,794,297. 83	157,794,297. 83	1,693,045. 88	3,488,536. 51	456,725,768. 50	0,50

1) Auswechslungsbureau für den Giroverkehr mit der Reichspost.
 2) " " " " " " , Bayern, Osterreich, Ungarn, Belgien und Luxemburg.
 3) " " " " " " , " Württemberg, Osterreich und Ungarn.
 4) " " " " " " Osterreich.

a. Überweisungen aus der Schweiz nach dem Ausland:

1913 Anzahl	79,896	Betrag Fr.	17,721,364. 03
1912 " "	<u>64,152</u>	" "	<u>14,232,827. 52</u>
Vermehrung	15,744	Fr.	3,488,536. 51

Der durchschnittliche Betrag einer Überweisung belief sich 1913 auf Fr. 221. 80, 1912 auf Fr. 221. 85.

b. Überweisungen aus dem Ausland nach der Schweiz:

1913 Anzahl	13,547	Betrag Fr.	7,581,663. 55
1912 " "	<u>10,276</u>	" "	<u>5,888,617. 67</u>
Vermehrung	3,271	Fr.	1,693,045. 88

Der durchschnittliche Betrag einer Überweisung belief sich 1913 auf Fr. 559. 70, 1912 auf Fr. 573. 05.

Der Verkehr nach und aus Grossbritannien durch Vermittlung des Schweizerischen Bankvereins ergab:

8012 Überweisungen im Betrage von Fr. 990,333 aus der Schweiz und 385 Überweisungen im Betrage von Fr. 72,138 aus Grossbritannien.

Der Verkehr nach und aus Argentinien durch Vermittlung des Banco Suizo-Sudamericano zeigte folgendes Bild:

54 Überweisungen im Betrage von Fr. 45,054 aus der Schweiz und 168 Überweisungen im Betrage von Fr. 42,607 aus Argentinien.

Die Überweisungskurse passten sich möglichst den Börsenkursen an.

Das Guthaben der Rechnungsinhaber auf ihren Postcheckrechnungen betrug auf den 31. Dezember 1912 . . .	Fr. 33,223,219. 68
im Berichtsjahr nahm dasselbe zu um (Unterschied zwischen den Gut- und Lastschriften)	<u> " 1,061,993. 66</u>
so dass am 31. Dezember 1913 ein Guthaben vorhanden war von	<u>Fr. 34,285,213. 34</u>

Soweit das Guthaben der Rechnungsinhaber den 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 Anleihen des Bundes, der Bundesbahnen und der verstaatlichten Bahnen, von Kantonen und Gemeinden, sowie in Obligationen von akkreditierten, inländischen Bankinstituten und ausländischen Effekten (deutsche Reichsanleihe, französische Rente, englische Consols, India Stock, irische Anleihe und ungarische Staats-Kassascheine)	Fr. 25,702,053. —
Anlagen auf kurze Frist	„ 1,000,000. —
Guthaben bei der Schweiz. Nationalbank, Kassenbestand und Zuschuss an das Betriebskapital der Postverwaltung	„ 7,535,457. 13
Saldo zugunsten im internationalen Überweisungsverkehr	„ 47,703. 21
	<hr/>
	Fr. 34,285,213. 34

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

2. Der interne Postanweisungsverkehr ergibt an Einnahmen Fr. 671,828,709. 72 (1912 Fr. 815,562,596. 39), an Ausgaben Fr. 671,801,464. 31 (1912 Fr. 815,534,251. 61), somit einen Jahresumsatz von Fr. 1,343,630,174. 03 (1912 Fr. 1,631,096,848).

Die Verminderung rührt hauptsächlich daher, dass der allmonatliche Saldoausgleich der Poststellen aus dem Nachnahmeverkehr seit 1. Januar 1913 nicht mehr durch Postanweisungen, sondern direkt durch den Rechnungsabschluss erfolgt. Auch der Umstand, dass sich das Publikum für die Geldvermittlung, statt des Postanweisungsdienstes, mehr und mehr des billigern Postcheck- und Girodienstes bedient, übt seinen Einfluss aus.

Auf der andern Seite ist die Zahl der Poststellen, die für ihren Geldverkehr in direkter Verbindung mit benachbarten Postbureaux, statt mit der Kreispostkasse, stehen, im Jahre 1913 von 2193 (54 %) auf 2466 (60 %) angewachsen.

Es geschieht dies im Sinne der Vereinfachung und Beschleunigung des Geldverkehrs, unter tunlichster Einschränkung der amtlichen Hin- und Hersendung von Geldern. Der rechnerische Ausgleich zwischen den Poststellen findet durch Postanweisungen statt.

3. Der internationale Postanweisungsverkehr ergibt auf Grund der Abrechnungen der Oberpostkontrolle mit

dem Ausland im Jahr 1913 Fr. 30,273,760. 61 an bezahlten und Fr. 17,586,612. 11 an eingegangenen Abrechnungssaldi.

Der Jahresumsatz des daherigen Verkehrs bei den Poststellen erreicht Fr. 172,797,843 (1912 Fr. 167,153,416), von welchem Betrag Fr. 80,177,360 auf die vom Ausland einlangenden und Fr. 92,620,483 auf die in der Schweiz aufgegebenen Postanweisungen entfallen.

Dabei bewirken die in Italien ausbezahlten Postanweisungen aus der Schweiz mit Fr. 24,803,363. 28 (1912 Fr. 28,071,646. 51) den grössten Passivsaldo, da ihnen in umgekehrter Richtung nur Fr. 5,418,185. 72 gegenüberstehen. Der Ausgleich erfolgt durch Checks auf Paris. Hinsichtlich des Einzahlungskurses verweisen wir auf Abschnitt III, Ausland, Ziffer 7 hiervor.

Der Durchschnittsbetrag der internationalen Postanweisungen beläuft sich im Versand aus der Schweiz auf Fr. 45. 85 (1912 Fr. 45. 42) und im Empfang auf Fr. 64. 90 (1912 Fr. 64. 29).

Die Postanweisungsgelder werden in den Kassen der Postverwaltung nicht ausgeschieden und bilden somit einen Teil des Betriebskapitals der letztern. Anlagen in Obligationen usw., wie beim Postcheckdienst, kommen hier nicht in Betracht. An den Abrechnungen sind 42 fremde Postverwaltungen beteiligt, von denen dreizehn für die Saldierung am Clearingverkehr des internationalen Postbureaus in Bern teilnehmen.

4. Die Inventarrechnung ergibt auf Ende 1913 einen Inventarbestand von Fr. 7,206,411. 28 und gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung um Fr. 705,260. 06. Die Neuanschaffungen betragen Fr. 2,581,513. 56, die Abschreibungen Fr. 626,197. 79.

5. Der Geldverkehr für die Telegraphenverwaltung bei den Kreispostkassen Lausanne, Bern, Aarau, Zürich, St. Gallen und Chur weist an Einnahmen und Ausgaben je Fr. 30,060,078. 30, also einen Jahresumsatz von Fr. 60,120,156. 60 auf, gegen Fr. 50,113,797. 92 im Vorjahr.

6. Im Berichtsjahr sind weitere 7 Poststellen zu direkten Beziehungen im Kontokorrent-Verkehr mit der Nationalbank ermächtigt worden, womit deren Gesamtzahl auf 195 ansteigt. 1913 lieferten diese Poststellen Fr. 321,136,446. 52 ab, wogegen sie Fr. 24,993,750 von der Bank bezogen haben.

7. Im Jahre 1913 betrug der gesamte Geldumsatz der Postverwaltung im Verkehr mit der Nationalbank (Betriebskonto A) Fr. 995,992,147. 32 und bei den elf Kreispostkassen Franken

2,782,935,567. 78 gegen Fr. 2,410,454,595. 40 im Vorjahr. Dabei verzeigten die letztern einen durchschnittlichen täglichen Barbestand von zusammen Fr. 497,119. 17 gegen Fr. 498,374. 62 im Vorjahr und Fr. 619,036. 98 im Jahr 1910.

8. Neben der als Anhang zur eidgenössischen Staatsrechnung erscheinenden Betriebsrechnung erstellt die Postverwaltung jedes Jahr eine Generalabrechnung auf Grund einer doppelten Buchhaltung.

Für das Jahr 1913 ergibt sich aus deren Abschluss folgende

Kapitalbilanz:

A. Aktiven.

1. Postcheckdienst	Fr.	26,749,756. 21
2. Unfallfonds	„	302,791. 10
3. Inventarbestände	„	7,206,411. 28
4. Hinterlagen von Unternehmern usw.	„	20,785. 80
5. Betriebskonto bei der Nationalbank	„	3,455,370. 09
6. Kreispostkassen, Aktivalsaldo-Vorträge	„	9,790,921. 44
	Zusammen Fr.	47,526,035. 92

B. Passiven.

1. Postanweisungsdienst	Fr.	2,909,301. 56
2. Postcheckdienst	„	35,285,213. 34
3. Guthaben des Bundes, von Unternehmern usw.	„	7,529,988. 18
4. Betriebskonto bei der Nationalbank	„	1,801,532. 84
	Zusammen Fr.	47,526,035. 92

Das finanzielle Jahresergebnis der Betriebsrechnung ist im Eingang von Abschnitt I hiervor dargestellt.

X. Gesetzesübertretungen.

Im Berichtsjahr kamen folgende Übertretungen des Bundesgesetzes betreffend das schweizerische Postwesen zur Anzeige:

1. Unbefugte Beförderung von Personen und Sachen (Art. 4 des Bundesgesetzes betreffend das schweizerische Postwesen)	2
2. vorschriftswidriges Zusammenpacken von Sendungen an verschiedene Empfänger	52
3. Verwendung bereits benutzter Wertzeichen, sowie Beifügung von brieflichen Mitteilungen in Drucksachen und Warenmuster*	1438
4. unbefugte Benutzung der Portofreiheit	26
5. unbefugtes Mitfahren in Postwagen	1
6. Aufgabe von Sendungen verbotenen Inhalts	4
Zusammen	<u>1523</u>

XI. Krankheiten und Unfälle.

Krankheiten.

1. Die Krankheits- und Sterblichkeitsstatistik erstreckt sich auf das festgestellte männliche Personal der Oberpostdirektion, der Kreisverwaltungen, der Postbureaux I. und II. Klasse, der Postagenturen in Pontarlier, Domodossola und Luino, sowie auf sämtliche Postkondukteure, Postaspiranten und Postlehrlinge. Weibliche Personen fielen, da zu wenig zahlreich in diesen Personalgattungen vertreten, ausser Betracht.

Im Berichtsjahr erkrankten von 10,579 Beamten und Angestellten 4661 in 6474 Fällen mit zusammen 111,364 Krankheitstagen. Darunter befinden sich 1544 leichte Erkrankungen, die nur eine Dienstabwesenheit bis zu zwei Tagen bedingten. 68 Personen sind gestorben.

Von 100 beobachteten Personen erkrankten somit durchschnittlich 43,97, und es trifft auf 100 beobachtete Personen 61,07 Erkrankungen mit 1050,60 Krankheitstagen und 0,64 Sterbefälle.

2. Für die einzelnen Postkreise ergeben sich, in Prozenten ausgedrückt, folgende Durchschnittsziffern:

	Erkrankte Personen	Krankheitsfälle	Sterbefälle
Bellinzona	59,84	91,71	1,29
Basel	48,09	65,03	0,70
Bern	45,52	75,07	0,58
Zürich	45,45	60,64	0,64
Genf	45,85	63,10	0,28
Neuenburg	44,10	67,03	0,66
Lausanne	43,61	60,03	0,50

	Erkrankte Personen	Krankheitsfälle	Sterbefälle
Chur	41,65	58,85	0,70
Luzern	41,36	55,09	1,08
Aarau	36,08	44,12	0,98
St. Gallen	32,84	39,70	0,28

Die Krankheitsformen, die Todesursachen und das Alter der Erkrankten und Gestorbenen sind aus der Beilage V ersichtlich.

Unfälle im Postbetrieb.

1. Im Betriebsjahr sind in 549 Fällen Fr. 92,238. 15 als Entschädigungen für Unfälle im Postbetrieb ausgerichtet worden. 528 Fälle mit einer Entschädigungssumme von Fr. 56,818. — betreffen das Postpersonal und die Postillone. Für Unfälle anderer Personen sind in 21 Fällen Fr. 35,420. 15 bezahlt worden.

Die Zahl der Unfälle hat gegenüber dem Vorjahr um 16 zugenommen, die Ausgaben sind um Fr. 1621. 70 gestiegen.

An das Postpersonal und die Postillone wurden Fr. 3105. 90 weniger ausgerichtet als im Jahr 1912, wogegen die Entschädigungen an Privatpersonen einen um Fr. 4727. 60 höhern Betrag erreichten als im Vorjahr.

2. Das reine Vermögen des Versicherungsfonds der Postverwaltung betrug auf Ende des Jahres 1913 . Fr. 302,791. 10
während es sich auf Ende 1912 belief auf . „ 278,376. 85

Es ergibt sich somit auf Ende des Berichtsjahres eine Vermögensvermehrung von . . . Fr. 24,414. 25

XII. Verschiedenes.

1. Auch im Berichtsjahr empfing die Postverwaltung den Besuch mehrerer höherer Beamter ausländischer Verwaltungen, die beauftragt waren, sich über die schweizerischen Posteinrichtungen im allgemeinen oder über einzelne Zweige des Postbetriebs zu unterrichten.

2. Das Postmuseum erfreute sich auch im abgelaufenen Jahr eines ziemlich regen Interesses seitens des Publikums. Die Besucherzahl betrug trotz dem geringen Fremdenverkehr 1386 gegen 1711 im Jahre 1912.

Im Berichtsjahr sind dem Postmuseum drei weitere Postwagenmodelle, sämtliche Flugpoststempel, einige alte, zum Teil sehr seltene, Post- und Reisekarten, sowie Photographien betreffend

den Postdienst, alte Empfangscheine, Postfahrkarten usw., zum Teil als Geschenke von Privaten, zugegangen.

Die Oberpostdirektion wird fortfahren, die Sammlungen des Postmuseums nach Massgabe der vorhandenen Mittel zu vervollständigen. Das Museum ist täglich (also auch an Sonn- und Feiertagen) von 10—12 Uhr vormittags zur unentgeltlichen Besichtigung geöffnet.

3. Die Feldpost war in Tätigkeit bei den Übungen der 1. und 2. Division, bei der St. Gotthardbesatzung und bei der Besatzung von St. Maurice; ferner bei den Gebirgsbrigaden 9, 15, und 18. Während den Übungen der Infanteriebrigaden 7, 8, 10, 12 und 21, sowie bei den Kavalleriebrigaden 1—4 wurden Zivilpostsammelstellen in Betrieb gesetzt.

Die Feldpost war überall ihrer Aufgabe gewachsen, obwohl sie bei den Gebirgsbrigaden grosse Schwierigkeiten zu überwinden hatte.

4. Seit einiger Zeit werden die Postkarten durch die Ankunftspoststellen nicht mehr abgestempelt. Irgendwelche Einsprachen gegen die Neuerung wurden nicht erhoben. Dagegen haben die früher nicht ganz seltenen Klagen wegen Verunstaltung des Textes der linken Hälfte der Vorderseite der Karten durch Stempelabdrücke vollständig aufgehört.

Die Massnahme wurde versuchsweise auch auf Warenmuster und gewöhnliche Drucksachen ausgedehnt, auf denen oft ein deutlicher Stempelabdruck nicht angebracht werden kann.

Die Briefe und alle eingeschriebenen Priefpostgegenstände werden von der Poststelle des Bestimmungsortes auch weiterhin abgestempelt.

5. Die Vorarbeiten für die Beteiligung der Postverwaltung an der schweizerischen Landesausstellung (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt XII, Ziffer 3) wurden im Berichtsjahr soweit gefördert, dass ihr Ausstellungsraum voraussichtlich auf den Tag der Eröffnung für den Empfang der Besucher bereit sein wird.

6. Die Stempelmaschinen mit elektrischem Antrieb (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt XII, Ziffer 5) leisteten auch im Berichtsjahr bei grossem Verkehr und bei Massenaufgaben gute Dienste.

In ihrem Bestand ist keine Änderung eingetreten, doch sind Unterhandlungen wegen mietweiser Übernahme weiterer solcher Maschinen im Gange.

Überdies wurden mit befriedigendem Erfolg Versuche mit einer Handstempelmaschine schweizerischen Ursprungs gemacht. Diese Maschine eignet sich hauptsächlich für mittelgrosse Poststellen. Die Anschaffung einiger solcher Handstempelmaschinen ist in Aussicht genommen.

7. Die Ende 1912 noch versuchsweise aufgestellten Automaten für den Wertzeichenverkauf (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt XII, Ziffer 7) wurden im Berichtsjahre, weil die Versuche befriedigten, angekauft. Im ganzen besitzt die Verwaltung nun zu Eigentum 55 derartige Automaten, die auf die wichtigsten Verkehrsorte verteilt sind. Die Postverwaltung hat mit einer ausländischen Gesellschaft einen Vertrag zur Aufstellung einer grössern Zahl von Wertzeichenautomaten abgeschlossen. Diese Automaten werden auf Rechnung der Gesellschaft geliefert, welche vom Erlös der Wertzeichen eine durch Art. 89, Ziffer 1, der Postordnung (A. S. n. F. XXVI, 1125) festgesetzte Provision bezieht.

8. Die Zahl der samthaft frankierten Sendungen (siehe Geschäftsbericht 1912, III, Inland, Ziffer 8) hat im Berichtsjahr eine bedeutende Steigerung erfahren.

Sie stieg auf 35,447,791 Stück mit einem Gesamtfrankaturbetrag von Fr. 931,529. 04 gegenüber 31,397,447 Stück mit einer Einnahme von Fr. 803,310. 05 im Vorjahr.

9. Im Berichtsjahr wurden verkauft:

a. 4,906,500 Stück Frankomarken aller Taxwerte in Rollen zu 500 und 1000 Stück zur Verwendung in Portokontroll- und Frankiermaschinen, gegen 2,700,500 im Vorjahr.

b. 142,240 Stück Postkarten zu 5 und 10 Rappen in durchlochten Streifen zu 8 Stück.

10. Die Zahl der Aufdrucke von Postwertzeichen auf Briefumschläge, Karten usw. belief sich im Jahre 1913 bei 1028 Bestellungen auf 3,637,705 Stück, gegen 1029 Aufträge und 3,336,000 Stück im Vorjahre. Der Wertbetrag aller gelieferten Aufdrucke stieg auf Fr. 280,378. 23, gegen Fr. 246,342. 69 im Jahre 1912.

11. Der Verbrauch an Frankomarkenheftchen (Taxwerte 2, 5, 10 und 25 Rappen) stieg im Jahr 1913 auf 2,091,000 Stück mit 59,958,000 Marken, gegen 1,882,000 Stück mit 54,066,000 Marken im Vorjahr.

12. Die Postkartenheftchen, die seit 1. Juli 1912 aus-

gegeben werden, erfreuen sich allseitig grosser Beliebtheit. Sie entlasten und beschleunigen überdies den Dienst am Schalter.

Im Berichtsjahre wurden 985,600 dieser Heftchen = 9,856,000 Karten verkauft. Seit dem Monat November 1913 sind sie auch mit einem Löschblatt versehen, das, wie die Innenseiten des Umschlages, mit Anpreisungen versehen wird (siehe Abschnitt III, Inland, Ziffer 12, hiervor).

13. Seit Beginn des Berichtsjahres und bis zum Schluss der schweizerischen Landesausstellung gelangen bei den Postbureaux I. und II. Klasse, sowie auf Verlangen auch bei kleinern Poststellen neben den gewöhnlichen Postkarten solche mit dem Aufdrucke „Schweizer. Landesausstellung, 15. Mai bis 15. Oktober 1914“ zur Ausgabe. Diese Karten werden an das Publikum vorzugsweise abgegeben. Doch besteht für letzteres kein Kaufzwang; es sind bei allen Poststellen auch Postkarten ohne Aufdruck erhältlich.

Einen ähnlichen Hinweis auf die grosse nationale Veranstaltung tragen die Fahnen der Stempel einiger Stempelmaschinen (siehe Ziffer 6, hiervor).

14. Die Zahl der in der Schweiz verkauften Antwortscheine beläuft sich auf 132,000, gegen 115,000 Stück im Vorjahr.

15. Die Zahl der Schlossfächer betrug auf Ende 1913 17,109 Stück gegen 16,381 Stück auf Ende 1912. Vermehrung somit 728 Stück.

Nach längern Versuchen und eingehender Prüfung (siehe Geschäftsbericht 1912, Abschnitt III, Inland, Ziffer 4, c), wurde für die Schlossfächer ein neues Muster gewählt, das hauptsächlich folgende Vorteile bietet:

a. Der Fachinhaber behält stets die gleiche Fachnummer, da bei Verlust von Schlüsseln oder Beschädigungen nur noch das Schloss, nicht mehr die ganze Türe ausgewechselt wird.

b. Ein Missbrauch mit gefundenen Schlüsseln kann nicht mehr vorkommen.

c. Zwei kleine Fächer können durch das Bureaupersonal leicht in ein grosses umgewandelt werden. Damit ist ermöglicht, die Zahl der grossen und kleinen Fächer jeweilen genau den Bedürfnissen anzupassen.

d. Durch Einführung eiserner Kasten gewinnt jedes Fach 1 cm in der Höhe und in der Breite.

Die erstmalige Verwendung der neuen Fächer fällt ins Jahr 1914.

16. Ende 1913 bestanden 320 Privatwertzeichenverkaufsstellen. Ihre Zahl hat sich gegenüber dem Vorjahr um 15 vermehrt. Die Privatwertzeichenverkäufer bezogen an Entschädigungen Fr. 8785.26 (1912 Fr. 8879.46).

17. Identitätsbücher wurden im Jahr 1913 1182 Stück verkauft, gegenüber 958 im Vorjahr.

18. Von den in der Schweiz aufgegebenen Briefpostsendungen kamen als unbestellbar an den Aufgabeort zurück 2,268,026 Stück, oder 0,54 % des Gesamtverkehrs. Davon konnten nachträglich den Absendern zurückgegeben werden 2,018,749 Stück, oder 89,01 % der von den Bestimmungsstellen als unanbringlich zurückgesandten Sendungen. Endgültig unanbringlich waren 249,277 Stück = 10,99 % der am Bestimmungsort unbestellbaren Sendungen oder 0,06 % des Gesamtverkehrs.

Als unbestellbar wurden ins Ausland zurückgesandt 560,316 Briefpostgegenstände.

19. In den Briefkasten, also unter den gewöhnlichen uneingeschriebenen Sendungen wurden im Berichtsjahr durch das mit der Leerung betraute Personal 1357 Wertgegenstände (Bargeldpakete usw.) im Gesamtbetrag von Fr. 25,433.13 aufgefunden und zur richtigen Behandlung (Einschreibung) abgeliefert.

III. Telegraphen- und Telephonverwaltung.

1. Allgemeines.

Der vorwiegend schlechten Witterung während der Sommermonate, die den Fremdenverkehr nachteilig beeinflusste, ist es wohl vorab zuzuschreiben, dass der inländische Telegrammverkehr auch in diesem Jahre eine Abnahme (3,538 %) aufweist. Der internationale Telegrammverkehr erzeugt demgegenüber eine kleine Steigerung von 0,943 %. Eine bedeutende Abnahme (9,032 %) ist beim Transitverkehr zu verzeichnen. Der Grund dieses Verkehrsrückganges muss jedenfalls in der zufolge kriegerischer Ereignisse gespannten politischen und gedrückten wirtschaftlichen Lage gesucht werden. Der telephonische Gesprächsverkehr und die Telephonabonnemente weisen hingegen eine recht erfreuliche Zunahme auf; diese beträgt für den gesamten Gesprächsverkehr 7,56 % (Lokalgespräche 7,26 %, interurbane inländische 8,59 %, ausländische 12,54 %) und für die Abonnemente 5,4 %.

Das finanzielle Gesamtergebnis der Telegraphen- und Telephonverwaltung, wie es sich aus der Abrechnung ergibt, stellt sich im Vergleich zum Vorjahre wie folgt:

	1912	1913
Einnahmen	Fr. 18,541,804. 85	Fr. 21,182,715. 19
Ausgaben	" 17,532,229. 75	" 20,016,954. 97
Überschuss	Fr. 1,009,575. 10	Fr. 1,165,760. 22

Im ursprünglichen Voranschlag war ein Überschuss vorgesehen von Fr. 2,538. —

An Nachtragskrediten zulasten der Betriebsrechnung sind bewilligt worden " 111,900. —

so dass sich ein Passivsaldo von Fr. 109,362. — ergeben hätte.

Statt des ursprünglich vorgesehenen Überschusses von Fr. 2538 ergab sich aber ein solcher von " 1,165,760. 22

und es stellt sich somit die Rechnung um . Fr. 1,275,122. 22 günstiger als der Voranschlag.

Der Überschuss von Fr. 1,165,760. 22 wird, gestützt auf die Zustimmung der eidgenössischen Räte zu den Anträgen der Botschaft des Bundesrates betreffend den Voranschlag für 1897 (Ausgabenrubrik X der Telegraphen- und Telephonverwaltung), zur Abschreibung auf der Baukontoschuld als ausserordentliche Amortisation verwendet. Die Baukontoschuld erreicht auf 1. Januar 1914 die Summe von Fr. 23,420,681. 59 und stellt sich um Fr. 3,073,551. 19 höher als der vorjährige Betrag des Kontos.

Auf Ende 1913 betrug der Schätzungswert:

a. des verzinslichen Inventars (Linienbauvorratsmaterial, Apparate und Bureaugerätschaften)	Fr. 20,914,927. 65
b. des unverzinslichen Inventars (im Betrieb stehende ober- und unter- irdische Telegraphen- und Telephon- linien)	" 35,116,091. 57

Die Schätzungssumme des gesamten Inventars der Telegraphen- und Telephonverwaltung beträgt somit Fr. 56,031,019. 22 und übersteigt den Wert des vorjährigen Bestandes (Franken 51,383,006. 86) um Fr. 4,648,012. 36.

Auf Rechnung des Baukontos wurden im Jahre 1913 für Neuanlagen Fr. 7,291,380.96 verausgabt (veranschlagt waren Fr. 5,729,000 oder, mit Inbegriff der Kreditübertragungen und der Nachtragskredite im Betrage von zusammen Fr. 2,588,200, insgesamt Fr. 8,317,200). Die Amortisation dagegen betrug nur Fr. 4,217,829.77, wovon die ordentliche zu 15% = Fr. 3,052,069.55 und die ausserordentliche Fr. 1,165,760.22, so dass der Baukonto auf Ende 1913 eine Erhöhung um Fr. 3,073,551.19 erfuhr. Der Gegenwert des Baukontos liegt im Inventarwert der Linien im Betrieb (unverzinsliches Inventar).

Der Gesamttelegrammverkehr mit 6,140,526 Telegrammen erzeugt gegenüber dem Vorjahre (6,301,089) eine Verminderung um 160,563 Telegramme (2,648%) (1912: Vermehrung 4,638%).

Gegenüber dem Vorjahre ergibt sich beim inländischen Telegrammverkehr, mit Inbegriff der Phonogramme und bei einer Gesamtzahl von 1,646,129 Telegrammen, eine Verminderung von 60,378 (3,638%), beim internationalen Verkehr mit 3,185,545 Telegrammen eine Steigerung von 29,772 (0,943%) und beim Transitverkehr mit 1,308,852 Telegrammen eine Verminderung von 129,957 (9,932%).

Die dringenden Telegramme sind von 42,489 im Vorjahre auf 46,001 im Berichtsjahre angestiegen.

Der Gesamtertrag der Telegramme blieb, entsprechend den Verkehrszahlen, um Fr. 7174.26 unter demjenigen vom Vorjahre und um Fr. 388,532.66 unter dem Voranschlag.

Im telephonischen Gesprächsverkehr ergaben sich 58,623,567 taxpflichtige Lokalgespräche und 13,488,792 interurbane Gespräche (inbegriffen 462,049 ausgehende internationale Gespräche). Es kommt dies gegenüber dem Vorjahre einem Zuwachs von 3,968,124 Lokal- und 1,083,858 interurbanen Gesprächen gleich. Die eingehenden internationalen Gespräche erreichten die Zahl von 482,644, gegenüber 431,081 im Vorjahre; die Vermehrung beträgt somit 51,563 Gespräche. Die Zahl der interurbanen Nachtgespräche zu ermässigten Gebühren betrug im ganzen 290,963, mit einer Vermehrung von 47,731 gegenüber dem Vorjahre. Von dieser Zunahme entfallen 35,583 auf Gespräche zwischen Netzen im Innern der Schweiz und 12,148 auf den internationalen Nachtverkehr.

Der Gesamtertrag der Lokal- und interurbanen Gespräche (inbegriffen die internationalen), sowie der Gesprächsabonnemente stellt sich mit Fr. 8,385,563.70 um Fr. 659,076.74 höher als

im Vorjahre, bleibt jedoch um Fr. 111,736. 30 unter dem Voranschlag.

Die Zahl der Telephonabonnemente stieg auf 80,517, was einer Vermehrung von 4126 gegenüber dem Vorjahre gleichkommt. Entsprechend dem Zuwachs und dem durchschnittlichen Mehrertrag der Abonnemente (Fr. 0,76), hat der Gesamtertrag der Abonnementsgebühren im Jahre 1913 (Fr. 5,335,132. 67) denjenigen vom Vorjahre (Fr. 5,004,359. 21) um Fr. 330,773. 46 überschritten.

Die Einnahmen der Rubriken Telephonabonnementsgebühren und Verschiedenes, sowie die Inventarvermehrung sind zusammen um Fr. 1,356,439. 37 grösser, die übrigen Einnahmen (Ertrag der Telegramme, Gesprächstaxen und Gemeindebeiträge) dagegen um Fr. 500,724. 18 geringer, als der Voranschlag vorsah. Die Gesamteinnahmen ergeben somit gegenüber dem Voranschlag ein Mehr von Fr. 855,715. 19. Diese grosse Mehreinnahme entfällt in der Hauptsache auf die Einnahmenrubrik 5, Inventarvermehrung, welche mit einem Betrage von Fr. 2,291,467. 95 den Voranschlag um Fr. 991,467. 95 übersteigt. Da aber jeder Inventarvermehrung ein entsprechender Ausgabeposten in den Betriebsausgaben gegenübersteht, so kann die Inventarvermehrung nicht als eigentliche Betriebseinnahme betrachtet werden. Sieht man von der Inventarvermehrung ab, so stehen die übrigen Betriebseinnahmen um Fr. 135,752. 76 hinter dem Voranschlag zurück.

Andererseits stellen sich die Gesamtausgaben (nicht inbegriffen die ausserordentliche Amortisation) um Fr. 1,445,226. 07 günstiger, als veranschlagt war (inbegriffen Fr. 1,312,900 Nachtragskredite und Fr. 1,387,200 Kreditübertragungen vom Vorjahre, zusammen Fr. 2,700,100). Auch bei Berücksichtigung der Kreditübertragung auf das Jahr 1914 im Betrage von Fr. 1,118,550 bleiben die Ausgaben (ohne ausserordentliche Amortisation) immer noch um Fr. 326,676. 07 unter dem Voranschlag.

Im Berichtsjahr hat der Bundesrat ein von der schweizerischen Telegraphen- und Telephonverwaltung mit den Verwaltungen Frankreichs und Englands getroffenes Abkommen über die Eröffnung telephonischer Verkehrsbeziehungen zwischen der Schweiz und England genehmigt. Mit Rücksicht auf das Ergebnis vorgenommener Sprechversuche musste der Verkehr vorläufig auf die Netze Basel, Genf und Lausanne einerseits und London andererseits beschränkt bleiben. Im Laufe des Jahres 1914 wird es voraussichtlich möglich sein, weitere schweizerische Netze, worunter auch Zürich und Bern, zum Verkehr mit London zuzulassen.

Weitere Verhandlungen, welche die Eröffnung telephonischer Verkehrsbeziehungen zwischen der Schweiz und Belgien bezwecken, waren am Jahresschluss noch nicht bis zu einem Abkommen gediehen; sie werden jedoch aller Wahrscheinlichkeit nach im Laufe des Jahres 1914 zu einem positiven Ergebnis führen.

Zur Erleichterung des internationalen Telephonverkehrs wurden auch im Berichtsjahr wieder einige neue Leitungen eröffnet, und zwar:

Lausanne-Dijon,
Zürich-Mailand,
Basel-Lörrach, dritte Verbindung,
Basel-St. Ludwig, dritte und vierte Verbindung.

Die schweizerischen Teilstücke der internationalen Verbindungen Berlin-Frankfurt a. M.-Mailand und Basel-Mailand sind im Frühsommer fertiggestellt und alsdann streckenweise vorerst dem inländischen Verkehr dienstbar gemacht worden. Die Leitung Berlin-Frankfurt a. M.-Mailand war wegen Starkstromstörungen auf italienischem Gebiet am Jahresschluss noch nicht eröffnet. Die Verbindung Basel-Mailand steht seit dem 23. Juli im Betrieb.

Im Monat Juni wurde die Kabelanlage durch den Lötschberg-tunnel fertiggestellt. Das Kabel reicht von Kandersteg bis nach Hothen (zirka 23 km) und umfasst 10 Doppeladern, wovon 8 für Telephonbetrieb und 2 für Telegraphenbetrieb bestimmt sind. Die zur Anschaltung von Telephonleitungen bestimmten Adern sind, zur Verringerung der Selbstinduktion, nach System Krarup mit Eisendraht umspinnen. Die unterirdische Linienanlage musste um zirka 6 km über das Südportal des Lötschbergtunnels hinaus bis nach Hothen geführt werden, weil der Bau von betriebssicheren Freileitungen auf der Strecke Goppenstein-Hothen nicht möglich gewesen wäre.

Seit 19. August 1913 ist die Telegraphenleitung Basel-Hamburg in Frankfurt am Main eingeführt und wird statt mit Hughesapparaten mit Baudotapparaten in Staffelschaltung betrieben. Diese Betriebsweise gestattet dem Bureau Basel, über diese eine Leitung sowohl mit Hamburg als auch mit Frankfurt am Main gleichzeitig zu verkehren. Die zwischen Frankfurt und Basel bestehende besondere Leitung war infolge dieser Anordnung für die Abwicklung des Verkehrs zwischen diesen beiden Städten nicht mehr notwendig und wurde mit einer bestehenden Leitung Basel-Bern zusammengeschaltet. Die so erhaltene Verbindung Born-Frankfurt wird mit Hughesapparaten betrieben.

In Luzern, Vivis und Schaffhausen wurden neue C. B. Zentralen dem Betriebe übergeben.

Von wichtigeren Verordnungen und Beschlüssen, die in das Berichtsjahr fallen, mögen erwähnt werden:

die Feldtelegraphenverordnung vom 24. Februar 1913 (A. S. n. F. XXIX, 29); sie ersetzt die Verordnung vom 15. Juni 1901;

eine neue Verordnung betreffend die Errichtung von Telegraphenbureaux vom 7. Juli 1913 (A. S. n. F. XXIX, 287);

eine neue Telegraphenverordnung vom 18. November 1913 (A. S. n. F. XXIX, 435), nebst Betriebsvorschriften für den Telegraphendienst vom 1. Dezember 1913;

die Ermässigung der Gebühren für Einzelgespräche zur Nachtzeit im Telephonverkehr zwischen der Schweiz und Deutschland auf $\frac{2}{5}$ der Gebühr für Tagesgespräche, unter Festsetzung einer Mindestgebühr von 25 Rappen.

2. Linien.

a. Bestand der Linien (Trassen).

Die Linienbestände ergeben folgende Zahlen:

Linien der Telegraphen- und Telephonverwaltung.

	Linienlänge (Trassenlänge) in km		
	oberirdisch	unterirdisch	Zusammen
Telegraphenlinien	3,399,4	106,1	3,505,5
Telephonlinien	18,100,8	895,3	18,996,1
Gemischte Linien	3,395,1	385,7	3,780,8
Bestand Ende 1913	24,895,3	1387,1	26,282,4
Bestand Ende 1912	24,325,4	1277,3	25,603,2
Vermehrung	569,9	109,3	679,2

Die gemischten Linien sind solche, an denen sowohl Telegraphen- als auch Telephonleitungen geführt sind.

Konzessionierte Privatlinien.

	Linienlänge (Trassenlänge) in km
Bestand Ende 1913	3102,5
Bestand Ende 1912	2897,8
Vermehrung	204,7

b. Telegraphennetz.

Der Leitungsbestand des Telegraphennetzes weist die folgenden Zahlen auf:

	Drahtlänge in km		
	oberirdisch	unterirdisch	Zusammen
Bestand Ende 1913	21,993,9	4837,0	26,830,9 ¹
Bestand Ende 1912	21,885,3	4646,6	26,531,9
Vermehrung	108,6	190,4	299,0

c. Telephonnetz.

Der Bestand des Telephonnetzes ist aus folgenden Zahlen ersichtlich:

	Zahl der Telephonnetze	Zahl der Umschalt- stationen
Bestand Ende 1913	455	342
Bestand Ende 1912	442	347
Vermehrung	13	
Verminderung		5

	Zahl der Abonnemente	Zahl der Abonnenstationen
Bestand Ende 1913	80,517	96,624
Bestand Ende 1912	76,391	90,573
Vermehrung	4,126	6,051

	Lokale Telephonnetze		
	Drahtlänge in km		
	oberirdisch	unterirdisch	Zusammen
Bestand Ende 1913	77,655,7	258,763,3	336,419,0 ²
Bestand Ende 1912	74,052,5	242,720,3	316,773,3
Vermehrung	3,603,2	16,042,5	19,645,7

¹ Inbegriffen 1788,4 km (1912: 1720,2 km) Reserveleitungen.

² Inbegriffen 111,754,7 km (1912: 105,613,0 km) Reserveleitungen.

Von den 79,967 Abonnentenleitungen sind
 vollständig oberirdisch geführt . . . 16,069 = 20,1 %₀,
 ganz oder teilweise unterirdisch . . . 63,898 = 79,9 %₀.

Von diesen Abonnentenleitungen sind
 doppeldrätig 74,170 = 92,7 %₀,
 eindrätig, mit Erde als Rückleitung . . . 5,743 = 7,2 %₀,
 eindrätig, mit gemeinschaftlicher metal-
 lischer Rückleitung 54 = 0,1 %₀.

Über diese 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	601 (12)	Le Locle . . .	351 (9)
Baden	449 (12)	Lugano	878 (71)
Basel	5624 (213)	Luzern	2024 (91)
Bern	4501 (282)	Montreux . . .	949 (50)
Biel (B.) . . .	1077 (69)	Neuenburg . . .	1126 (44)
Burgdorf . . .	319 (12)	Olten	311 (27)
La Chaux-de-Fonds	1592 (70)	Rorschach . . .	456 (16)
Chur	527 (42)	St. Gallen . . .	3028 (133)
Davos	585 (51)	St. Moritz . . .	364 (48)
Frauenfeld . . .	356 (10)	Schaffhausen . .	945 (40)
Freiburg	593 (3)	Solothurn	621 (31)
Genf	7517 (430)	Thun	519 (36)
Glarus	312 (17)	Vevey	749 (39)
Herisau	361 (13)	Winterthur . . .	1141 (41)
Interlaken . . .	498 (13)	Zug	332 (21)
Lausanne	3675 (255)	Zürich	10668 (432)

Die Bestände der Abonnemente und Abonnentenstationen der einzelnen Netze und Umschaltestationen und die Längen der Lokaldrähte der einzelnen Netze (die dazu gehörenden Umschaltestationen 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	Zusammen
Bestand Ende 1913 . . .	28,746,4	3859,8	32,606,2 ¹
Bestand Ende 1912 . . .	26,681,2	3574,8	30,255,8
Vermehrung	2,065,2	285,5	2,350,7
	Länge der Drähte in km		
	oberirdisch	unterirdisch	Zusammen
	oberirdisch	unterirdisch	Zusammen
Bestand Ende 1913 . . .	57,379,8	7720,0	65,099,8 ²
Bestand Ende 1912 . . .	53,341,9	7148,8	60,490,7
Vermehrung	4,037,9	571,2	4,609,1

Über die Zahl der interurbanen Leitungen am 31. Dezember 1913 und die Vermehrung im Berichtsjahr gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss:

	Bestand Ende 1913	Bestand Ende 1912	Vermehrung im Jahr 1913
Interne Leitungen	1014	965	49
Internationale Leitungen	78	73	5
Total	1092	1038	54

Ansserdem waren Ende 1913 97 (96 inländische und 1 internationale) kombinierte interurbane Leitungen im Betrieb, welche durch geeignete Schaltung von je zwei gewöhnlichen Leitungen hergestellt worden sind.

d. Kabelanlagen.

Im Berichtsjahr wurden in folgenden weiteren Ortschaften Kabelanlagen erstellt: Au (St. G.), Avanches, Château-d'Oex, Chesières, Dombresson, Ebnat, Elgg, Flims, Gampel, Gunten, Heerbrugg, Laupen, Mitholz, Niederbipp, Oberhofen, Pratteln, Reiden, Schönbühl, Le Sentier, Speicher, Unterägeri, Weggis, sowie zwischen Kandersteg und Hohen (Lötschbergtunnel).

Die Zahl der mit Kabelanlagen versehenen Ortschaften beträgt nun 221.

¹ Inbegriffen 2568,5 km (1912: 1904,8 km) Reservedoppelleitungen.

² Inbegriffen 5137,9 km (1912: 3809,6 km) Reserveleitungen.

Die Kabelnetze ergaben auf Ende Dezember 1913 die nachstehenden Gesamtbestände. Die in Klammern angegebenen Zahlen bedeuten die Vermehrungen im Berichtsjahre.

Länge der unterirdischen Linien (Trassen)	1,385,1	km	(104,9)
Aderlänge der Telegraphenkabel . . .	4,097,8	"	(292,6)
Aderlänge der interurbanen Telephonkabel	7,620,1	"	(618,5)
Aderlänge der Abonnenten-Telephonkabel	259,075,0	"	(14,808,2)
Länge der Rohrleitungen	126,5	"	(3,5)
Länge der Zoreskanäle	1,119,6	"	(101,6)
Zahl der Einsteigschächte	1,753		(74)
Zahl der Erdkabelüberführungen . . .	4,794		(332)

Eine bei der Obertelegraphendirektion zur Einsicht aufliegende Tabelle enthält die obigen Angaben nach Netzgruppen ausgedehnt.

e. 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 1913	14,318,9
" 1912	14,097,2
Vermehrung	<u>221,7</u>

f. Konzessionierte Privatleitungen.

Die nachstehenden Zahlen zeigen den Bestand der konzessionierten Privatleitungen (für den Betrieb von Telegraphen- und Telephonapparaten; Läuteeinrichtungen, elektrischen Uhren, Wasserstandsanzeigern etc.):

	Drahtlänge in km
Privatleitungen an selbständigen Linien . . .	7173,0
Privatleitungen an Staatslinien	511,6
Bestand Ende 1913	<u>7684,6</u>
" " 1912	6691,3
Vermehrung	<u>993,3</u>

g. Beteiligung an der Kontrolle der elektrischen Anlagen.

(Gemäss Art. 15 und 21 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902.)

Die seit Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 festgestellte stetige Zunahme der eingereichten Vorlagen für elektrische Starkstromanlagen wurde im Berichtsjahr 1913 nicht mehr mit der frühern Regelmässigkeit wahrgenommen, und es ist bei gewissen Vorlagen sogar ein kleiner Rückgang bemerkt worden.

Es wurden eingereicht und sind zum Teil noch in Behandlung:

1. Allgemeine Vorlagen für Starkstromanlagen.

Im Jahre 1902	202 Vorlagen,
" " 1911	1574 "
" " 1912	1853 "
" " 1913	1849 "

Die 1849 Vorlagen des Berichtsjahres beziehen sich auf:

- 421 neue Hochspannungsleitungen und Abzweigungen,
- 286 neue Niederspannungs-Verteilungsnetze und
- 1142 Erweiterungen und Umbauten bestehender Anlagen.

2. Spezielle Vorlagen für Parallelführungen und Kreuzungen von Starkstromleitungen mit Eisenbahnen.

Im Jahre 1902	174 Vorlagen,
" " 1911	347 "
" " 1912	410 "
" " 1913	444 "

3. Vorlagen für Starkstromleitungen elektrischer Bahnen.

Im Jahre 1902	11 Vorlagen,
" " 1911	49 "
" " 1912	72 "
" " 1913	44 "

Die 44 Vorlagen des Jahres 1913 betreffen:

- 14 neue elektrische Bahnen und Tramlinien und
- 30 Erweiterungen und Änderungen bestehender elektrischer Bahnen und Tramlinien.

Kontrollinspektionen.

Die Behandlung der sub 1, 2 und 3 erwähnten 2337 eingereichten Vorlagen bedingte in der Regel je einen Augenschein vor Ausführung der Arbeiten, zwecks Verständigung über die zum Schutze der Schwachstromlinien nötigen Sicherungsmassnahmen, sowie je eine Schlussinspektion nach Fertigstellung der Starkstromleitungen.

Ausserdem wurden Kontrollinspektionen über die Kreuzungen und die Parallelführungen älterer Stark- und Schwachstromleitungen ausgeführt, und zwar:

Im Jahre 1902	. . . .	an	144 Anlagen,
" "	1911	. . . .	" 30 "
" "	1912	. . . .	" 80 "
" "	1913	. . . .	" 209 "

Die 209 Inspektionen des Berichtsjahres verteilen sich auf:

- 20 Hochspannungsleitungen und
- 15 Niederspannungsnetze, welche durch die Obertelegraphendirektion kontrolliert wurden, sowie auf
- 174 durch die Kreisdirektionen kontrollierte Niederspannungsnetze.

Trotz einer nennenswerten Zunahme der Kontrollinspektionen gegenüber dem Vorjahre ist die Anzahl derselben relativ noch immer sehr gering, wenn man bedenkt, dass die Gesamtzahl der bestehenden Verteilungsnetze über 10,000 beträgt und jährlich um mehrere Hundert vermehrt wird. Die im letzten Geschäftsbericht erwähnte Revision der Vorschriften betreffend Planvorlagen für elektrische Starkstromanlagen wird voraussichtlich in der ersten Hälfte des Jahres 1914 in Kraft treten. Die dadurch angestrebte Vereinfachung des Geschäftsganges bei der Behandlung der weniger wichtigen Erweiterungsvorlagen wird es ermöglichen, künftig mehr Zeit auf die Kontrollinspektionen zu verwenden.

Tabelle I.

Übersicht der Telephoneinrichtungen nach Kantonen.

Kantone	Ortschaften mit Telephon	Zentral- stationen	Umschalte- stationen	Gemeinde- stationen ¹⁾	Abonnenten	Ein Abonnent auf Einwohner ²⁾
Zürich	568	42	28	80	15,104	33
Bern	961	65	92	126	11,583	56
Luzern	213	26	13	10	3,037	55
Uri	37	8	2	—	267	83
Schwyz	76	13	2	4	639	91
Obwalden	21	4	2	—	180	95
Nidwalden	28	4	1	4	143	96
Glarus	37	7	4	8	576	58
Zug	59	3	3	6	512	55
Freiburg	305	10	23	112	1,229	114
Solothurn	156	8	10	62	1,464	80
Baselstadt	6	1	1	1	5,534	25
Baselrand	89	7	6	40	849	90
Schaffhausen	42	4	6	25	1,102	42
Appenzell A.-Rh.	43	6	8	1	981	59
Appenzell I.-Rh.	18	1	2	—	131	112
St. Gallen	377	41	20	38	6,176	49
Graubünden	260	39	11	15	2,564	46
Aargau	275	26	16	79	2,815	82
Thurgau	349	17	21	43	2,293	59
Tessin	310	37	1	20	2,154	73
Waadt	558	39	38	213	8,281	38
Wallis	201	30	10	10	969	132
Neuenburg	121	16	10	10	3,951	34
Genf	119	1	12	15	7,983	19
Zusammen	5,229	455	342	922	80,517	46,6

¹⁾ Nicht inbegriffen die mit Telegraphenbureaux verbundenen Gemeindestationen (15), welche ausschliesslich den Telegrammvermittlungsdienst besorgen.

²⁾ Auf Grundlage der Volkszählung vom Jahr 1910.

3. Stationseinrichtungen.

Die Bestände der wichtigeren Apparate in den Telegraphen- und Telephonstationen auf Ende 1913 und die Vermehrung im Betriebsjahre sind aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

	Bestand Ende 1913	Bestand Ende 1912	Vermehrung oder Verminderung
<i>a. Apparate der Telegraphenbureaux.</i>			
Farbschreiber für Arbeitsstrombetrieb	1,166	1,172	— 6
Farbschreiber für Ruhestrombetrieb	658	675	— 17
Klopferrelais	131	129	+ 2
Relais	689	527	+ 162
Hughesapparate	114	117	— 3
Baudotapparate	8	7	+ 1
 <i>b. Apparate der Telephonzentral- und umschaltestationen.</i>			
1. Für Lokalbatteriebetrieb:			
Umschalteschränke für Lokalleitungen	776	797	— 21
Umschaltekasten für Lokalleitungen	338	340	— 2
Umschalteschränke für interurbane Leitungen	114	124	— 10
2. Für Zentralbatteriebetrieb:			
Umschalteschränke für Lokalleitungen	96	82	+ 14
Umschalteschränke für interurbane Leitungen	64	47	+ 17
 <i>c. Apparate der Abonnementstationen.</i>			
1. Für Lokalbatteriebetrieb:			
Wandtelephonstationen	60,970	61,914	— 944
Tischtelephonstationen	9,235	8,212	+ 1,023
Umschaltekästchen	6,653	6,313	+ 340
2. Für Zentralbatteriebetrieb:			
Wandtelephonstationen	20,670	16,626	+ 4,044
Tischtelephonstationen	5,653	3,815	+ 1,838
Umschaltekästchen	1,662	1,199	+ 463

4. Bureaux.

Im Jahr 1913 wurden neu eröffnet:

- | | | |
|--|---|---------------------|
| 2 Staats- | } | Telegraphenbureaux, |
| 2 Privat- | | |
| 3 Filial- (III. Klasse) | | |
| 4 Bahn- | | |
| 1 Aufgabebureau, | | |
| 5 Gemeindetelephonstationen mit Telegraphendienst, | | |
| 7 Telephonzentralstationen III. Klasse, | | |
| 2 Telephonumschaltestationen. | | |

Aufgehoben wurden:

- 6 Gemeindetelephonstationen mit Telegraphendienst,
- 1 Telephonumschaltestation.

Umgewandelt wurden:

- 1 Telegraphen- und Telephonbureau III. Klasse in ein solches II. Klasse,
- 2 Eisenbahn- in Staatstelegraphenbureaux,
- 1 Gemeindetelephonstation in Staatstelegraphenbureau,
- 2 Privat- in Staatstelegraphenbureau,
- 3 Aufgabebureaux in Bahn-telegraphenbureaux,
- 6 Umschaltestationen in Zentralstationen III. Klasse.

Im Vergleich zum Vorjahr ergeben sich folgende Zahlen:

Telegraph	Bestand Ende 1912	Ver- mehrung	Ver- minderung	Bestand Ende 1913
Bureaux I. Klasse . . .	32	—	—	32
„ II. „ . . .	50	1	—	51
„ III. „ . . .	1220	10	1	1229
Eisenbahnbureaux . . .	61	7	2	66
Gemeindetelephon- stationen mit Tele- graphendienst . . .	939	5	7	937
	<hr/> 2302	23	10	2315
Aufgabebureaux . . .	72	1	3	70
	<hr/> 2374	24	13	2385

Telephon	Bestand Ende 1912	Ver- mehrung	Ver- minderung	Bestand Ende 1913
Bureaux I. Klasse	12	—	—	12
„ II. „	53	1	—	54
„ III. „	377	13	1	389
Umschaltstationen	347	2	7	342
	<u>789</u>	<u>16</u>	<u>8</u>	<u>797</u>

Nach ihrer Dienstart verteilen sich die Bureaux wie folgt:

	Telegraph	Telephon
Mit ununterbrochenem Dienst	8	29
Mit verlängertem Dienst ($\frac{6}{7}$ m. bis 10 a.)	17	2
Mit vollem Tagdienst ($\frac{7}{8}$ m. bis 9 a.)	401	353
Mit erweitertem Tagdienst ($\frac{7}{8}$ bis 12 m., 1 bis $8\frac{1}{2}$ a.)	126	77
Mit beschränktem Tagdienst ($\frac{7}{8}$ bis 12 m., 2 bis 6, 8 bis $8\frac{1}{2}$ a.)	1833	336
	<u>2385</u>	<u>797</u>

5. Personal.

Im Laufe des Berichtsjahres sind im Personalbestand der Telegraphen- und Telephonverwaltung folgende Änderungen eingetreten:

	Freiwillige Rücktritte	Ab- berufungen	Todes- fälle
<i>a. Beamte.</i>			
Zentralverwaltung	—	1	3
Telegraphenbureaux I. und II. Klasse	4	3	3
Telegraphenbureaux III. Kl.	14	1	28
Telephonbureaux I. u. II. Kl.	1	—	1
<i>b. Angestellte.</i>			
Telegraphenbureaux I. und II. Klasse	3	2	1
Telephonbureaux I. u. II. Kl.	85	2	10
Gemeindestationen	39	1	6
	<u>146</u>	<u>10</u>	<u>52</u>

Auf 31. Dezember 1913 standen im Dienst der Verwaltung:
 an definitivem Personal 4874
 an provisorischem Personal 1574

Zusammen 6448 Personen.

Dieses Personal setzt sich folgendermassen zusammen :

Obertelegraphendirektion.

Beamte	99
Angestellte	36
	Zusammen 35

Kreisverwaltungen.

a. Kreistelegraphendirektionen.

Beamte	68
Angestellte	16
	Zusammen 84

b. Telegraphenbureaux I. und II. Klasse.

Bureauchefs	66
Dienstchefs	41
Telegraphisten { männlich	407
{ weiblich	36
Definitive Gehülfinnen	46
Ausläufer und Bureaudiener	221
	Zusammen 817

c. Telegraphenbureaux III. Klasse.

Bedient durch :

Telegraphisten mit Postdienst { männlich	643
{ weiblich	273
" ohne " { männlich	104
{ weiblich	208
Eisenbahnbeamte	66
	Zusammen 1294

Von den Inhabern der Bureaux III. Klasse amtierten 359 Telegraphisten mit Postdienst und 213 Telegraphisten ohne Postdienst gleichzeitig als Telephonisten von Zentralstationen III. Klasse und Umschaltestationen.

d. Gemeindetelephonstationen.

(Mit Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Telephonisten mit Postdienst	{	männlich	167
		weiblich	69
" ohne "	{	männlich	553
		weiblich	148
Zusammen			<u>937</u>

Von den Inhabern der Gemeindetelephonstationen amtierten 27 Telephonisten mit Postdienst und 34 Telephonisten ohne Postdienst gleichzeitig als Telephonisten von Zentralstationen III. Klasse und Umschaltestationen.

e. Aufgabebureaux.

Bedient durch:

Postbeamte	4	
Eisenbahnbeamte	65	
Übrige Beamte	1	
Zusammen		<u>70</u>

f. Telephonbureaux I. und II. Klasse.

Telephonchefs	18	
Chefstellvertreter	8	
Elektrotechniker und Gehülfen	129	
Kopistinnen	21	
Aufseherinnen	73	
Telephonistinnen	788	
Bureaudiener	6	
Monteure und Linienarbeiter	398	
Zusammen		<u>1441</u>

Die Zahl der Telegraphenbeamten, welche gleichzeitig Telephonnetze II. Klasse verwalten, beläuft sich auf 50; dieselben sind in ihrer Eigenschaft als Telegraphenbureauchefs aufgeführt und erscheinen somit nicht unter dem Telephonpersonal.

g. Zentralstationen III. Klasse.

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Postbeamte	14
Übrige Beamte	1
	<u>Zusammen 15</u>

h. Umschaltstationen.

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Postbeamte	45
Übrige Beamte	36
	<u>Zusammen 81</u>

Provisorisches Personal.

Die Verwaltung verfügte über folgendes provisorische Personal:

- 8 technische Gehülfen,
- 7 männliche Telegraphengehülfen,
- 145 weibliche " "
- 101 Telegraphenlehrlinge,
- 13 Telegraphenlehrtöchter,
- 112 Hilfsausläufer und Saalboten,
- 306 Reservetelephonistinnen,
- 46 Telephonlehrtöchter,
- 836 Tagelohnarbeiter.

1574

Im Berichtsjahr wurden 53 neue Lehrlinge aufgenommen, und es sind sämtliche 53 Teilnehmer am Telegraphistenkurs vom 3. März bis 26. April 1913 patentiert worden.

Bussen.

Die den Beamten und Angestellten im Laufe des Berichtsjahres auferlegten Ordnungsbussen haben die Zahl von 587 erreicht, somit gegenüber dem Vorjahre um 46 Fälle zugenommen. Der daherige Gesamtbetrag von Fr. 1285, gegenüber Fr. 993 für 1912, wurde vorschriftsgemäss dem Zentalkomitee des schweizerischen Lebensversicherungsvereins eidgenössischer Beamten und Angestellten überwiesen.

Schwerere Strafen, wie Bussen von Fr. 10 und mehr, Dienst-einstellung mit Gehaltsentzug, Versetzung in provisorische Anstellung oder Entlassung, waren im ganzen 38 zu verzeichnen.

6. Internationales Bureau der Telegraphenunion.

Dem Berichte des internationalen Bureaus der Telegraphenunion über seine Geschäftsführung im Jahre 1913, welcher der Bundesversammlung zur Verfügung steht, entnehmen wir folgende Angaben:

Die Ausgaben beliefen sich auf Fr. 204,521. 90, die Einnahmen auf Fr. 79,973. 90, so dass von den Verwaltungen eine Mehrausgabe von Fr. 124,548 zu decken war, woran die Schweiz Fr. 1940 beizutragen hatte.

Der Union gehören zurzeit 49 Staaten an. Die Gesamtheit aller Staaten umfasst einen Flächenraum von 70,707,223 Quadratkilometern mit einer Gesamtbevölkerung von 1,069,092,183 Einwohnern.

Von den Privattelegraphengesellschaften gehören 19 der Union an; 14 andere halten sich, ohne den Beitritt förmlich erklärt zu haben, im allgemeinen an die Bestimmungen des Dienstreglements und stehen mit dem internationalen Bureau in regelmässigem Geschäftsverkehr. Eine weitere Gruppe von 5 Gesellschaften verkehrt mit dem internationalen Bureau nur durch Vermittlung einer der erwähnten Gesellschaften.

Nach dem Berichte der radiotelegraphischen Abteilung über die Geschäftsführung im Jahre 1913 weisen die dem internationalen Radiotelegraphenvertrag zurzeit angehörenden Staaten am Ende des Berichtsjahres 3998 Stationen auf, und zwar 483 Küsten- und 3515 Bordstationen. Die Rechnung dieser Abteilung erzeigt an Ausgaben Fr. 203,032. 98, an Einnahmen Fr. 110,174. 98, so dass von den Vertragsstaaten eine Mehrausgabe von Fr. 92,858 zu decken blieb.

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*).

Vergleichende Übersicht der Telegrammzahlen 1912 und 1913.

Monat	Beförderte inländische Telegramme		Beförderte und empfangene inter- nationale Telegramme		Transittelegramme		Zusammen	
	1912	1913	1912	1913	1912	1913	1912	1913
Januar	112,033	112,196	241,689	247,941	113,668	107,100	467,390	467,237
Februar	108,814	101,107	220,076	213,141	112,856	102,926	441,746	417,174
März	119,643	119,588	235,294	233,997	134,977	114,786	489,914	468,371
April	131,359	126,736	239,929	245,626	124,548	118,179	495,836	490,541
Mai	142,689	141,331	242,417	251,484	124,701	105,073	509,807	497,888
Juni	145,844	143,110	243,177	255,815	115,560	100,866	504,581	499,791
Juli	192,561	176,070	322,059	324,611	116,404	106,297	631,024	606,978
August	205,499	193,069	385,085	371,032	120,916	102,892	711,500	666,993
September	164,286	164,309	298,367	308,479	123,087	117,908	585,740	590,696
Oktober	153,049	143,643	280,173	272,763	135,132	116,954	568,354	533,360
November	115,043	108,085	223,001	221,947	113,123	106,181	451,167	436,213
Dezember	115,687	116,885	224,506	238,709	103,837	109,690	444,030	465,284
Zusammen	1,706,507	1,646,129	3,155,773	3,185,545	1,438,809	1,308,852	6,301,089	6,140,526
Vermehrung		—		29,772		—		—
		—		0,948 %		—		—
Verminderung		60,378		—		129,957		160,563
		3,588 %		—		9,082 %		2,548 %

Telegrammverkehr mit dem Auslande in den Jahren 1912 und 1913.

Länder	Ausgang		Eingang		Summe der Telegramme	
	1912	1913	1912	1913	1912	1913
Europa.						
Deutschland	511,621	509,744	569,786	581,479	1,081,407	1,091,223
Frankreich	370,003	361,059	402,713	395,190	772,716	756,249
Italien	157,320	167,795	161,755	173,836	319,075	341,631
Grossbritannien	106,777	106,784	147,489	148,383	254,266	255,167
Österreich-Ungarn	121,455	117,545	126,595	132,141	248,050	249,686
Russland	52,239	58,240	55,770	64,746	108,009	122,986
Belgien	39,079	36,719	38,714	36,278	77,793	72,997
Niederlande	25,437	25,951	24,347	24,484	49,784	50,435
Spanien	19,127	17,750	19,834	18,735	38,961	36,485
Rumänien, Serbien, Bosnien, Herzegowina, Montenegro	11,879	10,023	13,667	11,797	25,546	21,820
Türkei, europäische und asiatische	5,868	4,983	6,121	5,433	11,989	10,421
Schweden	3,995	3,670	4,717	3,984	8,712	7,654
Portugal	3,643	3,515	3,266	3,514	6,909	7,029
Bulgarien	3,490	3,558	3,729	3,195	7,219	6,753
Griechenland	2,655	2,865	3,258	3,684	5,913	6,549
Dänemark	3,042	2,935	3,561	3,134	6,603	6,069
Norwegen	1,701	1,866	1,711	2,158	3,412	4,024
Luxemburg	964	1,082	998	1,411	1,962	2,493
Gibraltar und Malta	323	313	404	494	727	807
Übertrag	1,440,618	1,436,402	1,588,435	1,614,076	3,029,053	3,050,478

Länder	Ausgang		Eingang		Summe der Telegramme	
	1912	1913	1912	1913	1912	1913
Übertrag	1,440,618	1,436,402	1,588,435	1,614,076	3,029,053	3,050,478
Amerika.						
Nordamerika	29,438	31,363	34,621	35,576	64,059	66,939
Südamerika	5,250	6,851	5,347	7,429	10,597	14,280
Zentralamerika	492	672	617	635	1,109	1,307
Asien.						
Britisch-Indien	5,059	5,407	6,134	6,483	11,193	11,890
Japan	2,026	2,340	2,883	3,262	4,909	5,602
China	1,271	1,374	1,823	1,964	3,094	3,338
Philippinen	430	422	540	528	970	950
Niederländisch-Indien	359	366	288	431	647	797
Andere Länder	1,347	1,090	1,776	1,553	3,123	2,643
Afrika.						
Ägypten	5,830	6,024	7,501	7,424	13,331	13,448
Algier und Tunis	4,444	4,162	5,348	5,108	9,792	9,270
Andere Länder	1,230	1,439	1,325	1,802	2,555	3,241
Australien.						
Australien, Neu-Kaledonien, Neuseeland und Tasmanien	648	647	693	715	1,341	1,362
Zusammen	1,498,442	1,498,559	1,657,331	1,686,986	3,155,773	3,185,545

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

	Zahl der Telegramme im Jahre 1913	Durch- schnitt im Tag
Zürich	1,013,256	2776
Basel	560,313	1535
Genève	469,141	1285
Bern	282,115	773
Luzern	261,831	717
Lausanne	260,683	714
St. Gallen	172,088	471
Winterthur	138,512	379
St. Moritz	127,203	348
Montreux	100,680	276
Lugano	96,820	265
Davos	89,124	244
Neuchâtel	57,927	159
La Chaux-de-Fonds	57,096	156
Chur	55,859	153
Interlaken	54,171	148
Vevey	51,763	142
Baden	50,593	139
Biel	46,608	128
Schaffhausen	40,526	111
Fribourg	37,351	102
Solothurn	31,096	85
Chiasso	30,190	83
Thun	29,152	80
Olten	28,628	78
Locarno	28,089	77
Bellinzona	27,602	76
Aarau	27,127	74
Leysin	27,084	74
Pontresina	25,929	71
Rorschach	24,907	68
Territet	23,891	65
Brig	23,589	65
Buchs (St. Gallen)	22,333	61
Arosa	21,444	59

Überdies finden sich :

5 Ortschaften mit	41—50	Telegrammen im Tag.
14	" "	31—40
36	" "	21—30
74	" "	11—20
820	" "	1—10
1192	" "	weniger als 1 Telegramm

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

	Inländische		Internationale	
	1912	1913	1912	1913
Staatstelegramme . .	1,46	1,53	1,33	0,29
Börsennachrichten . .	2,55	1,89	8,12	8,73
Handelstelegramme . .	35,22	33,48	46,89	49,13
Privatangelegenheiten .	58,07	61,90	42,04	40,99
Zeitungsnachrichten . .	2,70	1,20	1,62	0,86
	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>

Die in dieser Ausscheidung nicht inbegriffenen Dienst-telegramme erreichen die Zahl von 182,512.

Nachstehend folgt eine Zusammenstellung der verschiedenen Telegrammgattungen, wobei die Transitelegramme doppelt gerechnet sind.

Inländische abgehende Telegramme .	1,646,129	
" ankommende Telegramme	1,653,258	
		<u>3,299,387</u>
Internationale abgehende Telegramme	1,498,559	
" ankommende Telegramme	1,686,986	
		<u>3,185,545</u>
Amtliche abgehende Telegramme .	182,512	
" ankommende Telegramme .	167,509	
		<u>350,021</u>
Inländische und internationale übertelegraphierte		5,273,715
Internationale Transitelegramme (Auswechslungs- verkehr)		7,460,816
Summe der Telegramme		<u>19,569,484</u>

Die der Verwaltung wegen Nichtankunft, Verspätung oder Verstümmelung von Telegrammen zugegangenen Beschwerden erreichen die Zahl von 1419, wovon 944 durch die Zentralverwaltung und 475 durch die Keisdirektionen erledigt wurden.

Davon fallen auf den internen Verkehr 357, von denen 252 zu Gebührenerstattungen und Strafverfügungen Anlass gaben, während 102 als unbegründet abgelehnt wurden. 3 Fälle blieben auf Ende des Jahres unerledigt. Die Summe der Rückzahlungen beläuft sich im Inlandsverkehr auf Fr. 141. 80.

Auf den internationalen Verkehr fallen 958 Beschwerden, wovon sich 635 als begründet erwiesen, während 257 abgelehnt wurden. 66 Fälle blieben auf Jahresende unerledigt.

Im Transitverkehr betrug die Zahl der Beschwerden 104, wovon 63 anerkannt und 17 abgelehnt wurden, während 24 auf Ende des Jahres unerledigt blieben.

Dabei ist jedoch zu bemerken, dass nur ein kleiner Teil der als begründet anerkannten Beschwerden im internationalen und Transitverkehr auf Unregelmässigkeiten im schweizerischen Betriebe zurückzuführen ist.

In 632 den internationalen und den Transitverkehr betreffenden Fällen fanden Gebührenerstattungen im Betrage von Fr. 1960 statt, an welchen sich die Schweiz mit Fr. 821. 20 zu beteiligen hatte.

Der inländische Verkehr weist eine Abnahme von 77 und der Transitverkehr eine solche von 10 Beschwerdefällen auf, während beim internationalen Verkehr die Beschwerdefälle um 15 zugenommen haben, woraus sich gegenüber 1912 (1491) eine Verminderung der Zahl der Beschwerden um 72 ergibt.

Bei 950 als begründet befundenen Beschwerden und einer Gesamttelegrammzahl von 6,140,526 entfällt eine begründete Beschwerde auf durchschnittlich 6464 Telegramme, gegenüber 6675 im Vorjahre.

Beschwerden betreffend den internationalen Telephonverkehr sind im Berichtsjahre 45 eingelangt, wovon 15 anerkannt und 30 als unbegründet abgelehnt wurden. Daherige Gebührenerstattungen fanden statt im Betrage von Fr. 69. 75, an welchen die Schweiz mit Fr. 20. 60 beteiligt war.

Der telephonische Verkehr erzeugt im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

	1912	1913	Vermehrung
Taxierte Lokalgespräche	54,655,443	58,623,567	3,968,124
Taxfreie „	819,129	908,497	89,368
	<u>55,474,572</u>	<u>59,532,064</u>	<u>4,057,492</u>
Interurbane Gespräche:			
taxierte { I. 1—50 km	8,904,762	9,600,235	695,473
inlän- { II. über 50—100 km	2,267,194	2,497,089	229,895
dische { III. über 100 km	824,609	929,419	104,810
	<u>11,996,565</u>	<u>13,026,743</u>	<u>1,030,178</u>
taxierte { Ausgang	408,369	462,049	53,680
internationale { Eingang	431,081	482,644	51,563
	<u>839,450</u>	<u>944,693</u>	<u>105,243</u>
taxfreie	193,900	230,435	36,535
Summe der interurbanen Gespräche	<u>13,029,915</u>	<u>14,201,871</u>	<u>1,171,956</u>
Summe aller Gespräche	68,504,487	73,733,935	5,229,448
Phonogramme	43,676	49,848	6,172
Telephonisch vermittelte Telegramme	451,768	452,936	1,168
Summe aller Vermittlungen	<u>68,999,931</u>	<u>74,236,719</u>	<u>5,236,788</u>

Die Vermehrung beträgt bei den taxierten Lokalgesprächen 7,26 %/o, bei den taxierten interurbanen inländischen Gesprächen 8,59 %/o und bei den taxierten internationalen Gesprächen 12,54 %/o.

Bei den Phonogrammen zeigt sich eine Vermehrung von 14,13 %/o und bei den telephonischen Telegrammvermittlungen eine Vermehrung von 0,26 %/o.

Von den taxierten interurbanen inländischen Gesprächen fallen 73,70 %/o in die erste, 19,17 %/o in die zweite und 7,13 %/o in die dritte Zone. Gegenüber dem Vorjahre haben die Gespräche in der ersten Zone um 7,81 %/o, in der zweiten um 10,14 %/o und in der dritten um 12,71 %/o zugenommen.

Der in obigen Zahlen inbegriffene Gesprächsverkehr der ausschliesslich für den öffentlichen Dienst errichteten 440 Sprechstationen betrug im Jahre 1913:

Lokalgespräche	1,456,740
Interurbane Gespräche	721,896
(inländische und internationale)	
Total	2,178,636

Der telephonische Verkehr zur Nachtzeit, welcher in vorstehenden Zahlen ebenfalls inbegriffen ist, weist auf:

	1912	1913	Vermehrung
Taxierte Lokalgespräche	878,787	1,027,520	148,733
Interurbane Gespräche:			
taxierte { I. 1—50 km	77,701	93,240	15,539
inlän- { II. über 50—100 km	64,191	76,187	11,996
dische { III. über 100 km	38,741	46,789	8,048
	180,633	216,216	35,583
taxierte { Ausgang	25,449	33,481	8,032
internationale { Eingang	37,150	41,266	4,116
	62,599	74,747	12,148
Total der interurbanen Ge- spräche	243,232	290,963	47,731
Total aller Gespräche	1,122,019	1,318,483	196,464

Von den internationalen Gesprächen zur Nachtzeit fallen auf den Verkehr mit:

	Einzelgespräche		Abonnementsgespräche	
	ausgehende	eingehende	ausgehende	eingehende
Deutschland	3,000	2,039	3,090	8,770
Frankreich	4,900	7,148	6,705	1,020
Italien	4,686	2,581	6,540	15,388
Österreich	— ¹⁾	— ¹⁾	4,560	4,320

Die 57 Gesprächsabonnemente verteilen sich auf die verschiedenen Verbindungen wie folgt: Basel-Berlin 1, Zürich-Mülhausen 1, Zürich-Berlin 1, Genf-Lyon 2, Vallorbe-Paris 1, Zürich-Paris 7, Basel-Paris 2, Zürich-Mailand 6, Zürich-München 3, Zürich-Wien 4, Berlin-Basel 3, Berlin-Zürich 3, Frankfurt-Basel 2, Paris-Genf 2, Mailand-Basel 4, Mailand-Zürich 4, Turin-Basel 5, München-Zürich 3 und auf die Verbindung Wien-Basel 3.

Die durchschnittliche Zahl der Lokalgespräche, nach der Ge-

¹⁾ Die Einzelnachtgespräche im Verkehr mit Österreich sind nicht berücksichtigt, weil auf diesen Gesprächen keine Gebührenermässigung eintritt.

samtzahl der mit einer Zentral- oder Umschaltestation verbundenen 80,404 Abonnenten berechnet (die 113 unabhängigen fallen nicht in Betracht), beträgt 740,41 gegenüber 727,42 im Vorjahre, diejenige der interurbanen abgehenden Gespräche (die internationalen mitgerechnet) 170,63 gegenüber 165,20 im Jahre 1912. Die durchschnittliche Gesprächszahl der Abonnenten überhaupt (lokale, interurbane, inländische und internationale) stellt sich auf 911,04 (1912: 892,62).

Im Verkehr mit dem Auslande ergaben sich in den Jahren 1912 und 1913 folgende Gesprächszahlen:

Nach und von	Ausgang		Eingang		Ausgang und Eingang	
	1912	1913	1912	1913	1912	1913
Deutschland . .	231,160	251,812	227,976	247,353	459,136	499,165
Frankreich . .	99,436	121,969	126,217	151,019	225,653	272,988
Italien	58,242	63,713	54,219	58,405	112,461	122,118
Österreich . .	19,518	24,546	22,660	25,859	42,178	50,405
Luxemburg . .	13	9	9	8	22	17
Zusammen	408,369	462,049	431,081	482,644	839,450	944,693

Die nachfolgende Zusammenstellung (Tabelle IV) zeigt für die wichtigeren Netze die durchschnittliche Zahl der von einer Abonnentenstation im Berichtsjahre ausgegangenen lokalen und interurbanen Gespräche (inbegriffen die internationalen), sowie den Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche.

Die Klassifikation sämtlicher Netze nach dem Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche erzeugt:

7 Netze mit über 5000 taxierten Gesprächen im Tag						
5	"	"	2501—5000	"	"	"
12	"	"	1001—2500	"	"	"
12	"	"	501—1000	"	"	"
28	"	"	251— 500	"	"	"
72	"	"	101— 250	"	"	"
36	"	"	76— 100	"	"	"
49	"	"	51— 75	"	"	"
84	"	"	26— 50	"	"	"
150	"	"	1— 25	"	"	"

Über den Gesprächsverkehr der einzelnen schweizerischen Telephonnetze im Berichtsjahre gibt eine Tabelle Aufschluss, die

Gesprächszahlen.	
Von einer Abonnenntenstation aus- gegangene Gespräche i. J. 1913	Taxierte Gespräche
Durchschnittszahl	Tagesdurchschnitt
Zürich 1,216	Zürich 36,433
Genève 1,190	Genève 25,749
Davos 1,188	Basel 18,943
Basel 1,160	Bern 14,412
La Chaux-de-Fonds . 1,125	Lausanne 11,458
Lausanne 1,110	St. Gallen 10,255
St. Gallen 1,103	Luzern 5,802
Bern 1,089	La Chaux-de-Fonds . 4,934
St. Moritz 1,047	Winterthur 2,907
Luzern 1,021	Neuchâtel 2,862
Montreux 983	Montreux 2,634
Schaffhausen 940	Schaffhausen 2,546
Solothurn 917	Biel 2,460
Olten 896	Lugano 2,000
Winterthur 872	Davos 1,900
Lugano 863	Solothurn 1,681
Chur 857	Vevey 1,623
Baden 839	Aarau 1,447
Neuchâtel 817	St. Moritz 1,402
Biel 784	Fribourg 1,392
Fribourg 777	Thun 1,198
Interlaken 773	Chur 1,155
Zug 766	Baden 1,152
Vevey 750	Interlaken 1,063
Aarau 742	Zug 899
Thun 738	Rorschach 808
Vallorbe 737	Olten 772
Delémont 722	Herisau 726
Liestal 713	Burgdorf 707
Chiasso 706	Frauenfeld 646
Herisau 678	Le Locle 629
Altdorf 673	Glarus 626
Brig 661	Wil (St. G.) 551

Gesprächszahlen.

Von einer Abonnenstation ausgegangene Gespräche i. J. 1913	Taxierte Gespräche		
Durchschnittszahl	Tagesdurchschnitt		
Rorschach	650	Kreuzlingen	515
Le Locle	645	Weinfelden	514
Burgdorf	641	Langenthal	506
Romanshorn	633	Yverdon	465
Kreuzlingen	630	Liestal	450
Wohlen (Aarg.)	628	Morges	434
Rheinfelden	619	Nyon	430
Ragaz	612	Porrentruy	379
Wädenswil	612	Romanshorn	369
Morges	607	St. Imier	365
Bellinzona	605	Brugg	362
Zofingen	602	Chiasso	350
Nyon	601	Locarno	340
Yverdon	600	Delémont	334
Brugg	598	Arbon	325
Langenthal	598	Langnau i. E.	319
Rapperswil (St. G.)	597	Zofingen	306
St. Imier	591	Uster	298
Wil (St. G.)	587	Wädenswil	290
Arbon	586	Bellinzona	289
Porrentruy	582	Rapperswil (St. G.)	267
Bulle	574	Bulle	263
Schwyz	569	Altdorf	261
Glarus	563	Wohlen (Aarg.)	256
Uster	557	Rheinfelden	240
Frauenfeld	540	Vallorbe	238
Sion	533	Aigle	233
Aigle	529	Sion	215
Weinfelden	527	Martigny-Ville	186
Langnau i. E.	516	Ragaz	179
Payerne	514	Schwyz	176
Martigny-Ville	494	Payerne	174
Locarno	490	Brig	166

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.

Tabelle V.

Netze	Lokalgespräche	Interurbane Gespräche (Ausgang und Eingang)	Summe der Gespräche
Aarau	373,900	291,672	665,572
Baden	275,483	235,479	510,962
Basel	6,354,869	1,156,330	7,511,199
Bern	4,719,362	1,427,632	6,146,994
Biel	720,834	376,369	1,097,203
Burgdorf	180,292	157,007	337,299
La Chaux-de-Fonds	1,625,870	339,590	1,965,460
Chur	320,045	249,489	569,534
Davos	640,379	98,085	738,464
Frauenfeld	163,314	132,741	296,055
Fribourg	419,194	184,048	603,242
Genève	9,102,677	736,007	9,838,684
Glarus	175,454	104,702	280,156
Herisau	179,548	158,277	337,825
Interlaken	282,586	194,380	476,966
Lausanne	3,739,072	900,381	4,639,453
Le Locle	175,589	104,386	279,975
Lugano	665,401	179,882	845,283
Luzern	1,816,602	648,163	2,464,765
Montreux	762,401	364,100	1,126,501
Neuchâtel	906,497	304,118	1,210,615
Oltén	192,069	169,553	361,622
Rorschach	193,279	183,326	376,605
St. Gallen	3,202,404	932,318	4,134,722
St. Moritz	425,635	176,272	601,907
Schaffhausen	805,840	239,923	1,045,763
Solothurn	485,148	236,195	721,343
Thun	307,440	250,828	558,268
Vevey	448,653	313,591	762,244
Wil (St. Gallen)	125,795	144,963	270,758
Winterthur	837,109	452,427	1,289,536
Zug	240,726	164,521	405,247
Zürich	11,989,720	2,585,844	14,575,564



Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1913.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1914
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.04.1914
Date	
Data	
Seite	169-328
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 318

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.