
*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 10 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1910.

Post- und Eisenbahndepartement.

I. Eisenbahnwesen.

A. Allgemeines.

1. Organisation und Personal.

An Stelle des zum II. Vizekanzler gewählten Herrn Dr. Bonzon wurde der Übersetzer des Departements ins Französische, Herr Dr. F. Schumacher, zum Sekretär-Adjunkten befördert.

Zum Übersetzer ins Italienische ist unterm 1. April 1910 Herr Gaetano Beretta von Lugano gewählt worden.

Die zwei im Jahre 1909 beschäftigten Aushülfskanzlisten wurden als provisorische Kanzlisten angestellt, der eine infolge Wiederbesetzung einer vakant gewordenen provisorischen Kanzlistenstelle, der andere gestützt auf die von Ihnen durch Genehmigung des Budgets pro 1910 (Bundesblatt 1909, V, S. 654) erhaltene Ermächtigung.

Das Register des Departements zählt im ganzen 39,684 Ein- und Ausgänge. Es macht dies eine Vermehrung von 2656 Nummern gegenüber 1909 aus.

Der Vorsteher des Departements hat im Berichtsjahre 7 Lokalbesichtigungen in Eisenbahnangelegenheiten vorgenommen, nämlich: in Basel (Bad. Bahnhof), Emmishofen und Romanshorn, Truns, Payerne, Morges, am Eggishorn (projektierte Aletschbahn) und am Wetterhornaufzug.

2. Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Wir haben unterm 14. Juli 1910 eine neue Verordnung betreffend den Unterhalt des Rollmaterials der schweizerischen Hauptbahnen in Ersetzung der Verordnung vom 27. Oktober 1905 erlassen.

Das Inkrafttreten des in der Sommersession zu Ende beratenen Bundesgesetzes betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen haben wir durch Beschluss vom 8. November 1910 (A. S. n. F. XXVI, 1087) auf den 1. Januar 1911 angesetzt, insoweit hinsichtlich des Beginnes der Wirksamkeit einzelner Bestimmungen desselben nicht schon bestimmte Termine im Gesetze selbst festgesetzt worden sind. Ferner sind durch Bundesbeschlüsse vom 23. Dezember 1910 (E. A. S. XXVI, 360 und 362) den Bundesbahnen Spezialkredite im Betrage von Fr. 2,670,000 und Fr. 1,050,000 behufs Ausrichtung von ausserordentlichen Zulagen an ihre Arbeiter für die Zeit vom 1. Januar 1910 bis zum 31. März 1912 und an die in den Dienst der Bundesbahnen übergetretenen Beamten, Angestellten und Arbeiter der ehemaligen Gotthardbahn für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 31. März 1912 bewilligt worden.

Durch Beschluss vom 18. Oktober 1910 (A. S. n. F. XXVI, 1086) haben wir den Artikel 19 der Verordnung vom 17. September 1874 betreffend Einrichtung und Führung des Pfandbuches über die Verpfändung von Eisenbahnen und den Bundesratsbeschluss vom 23. Juli 1878 betreffend die Pfandbuchgebühren dahin abgeändert, dass für die Löschung von Pfandtiteln, welche infolge des Rückkaufes von Privatbahnen und stattgefunderer Abzahlung in den Besitz der S. B. B. gelangten, keine Gebühren erhoben werden.

Unterm 19. Dezember 1910 haben wir in Anwendung von Artikel 8 und 9 des Bundesgesetzes betreffend das schweizerische Postwesen vom 5. April 1910 und von Artikel 1 und 64 des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 29. März 1893 eine neue Verordnung be-

treffend die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern erlassen (A. S. n. F. XXVI, 1493). Diese Verordnung, welche am 1. Januar 1911 in Kraft getreten ist, ersetzt diejenige vom 18. Februar 1896, betreffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen und andern mit Motoren versehenen Schiffen auf den schweizerischen Gewässern.

Es war nicht möglich, die Reorganisation der Bundesbahnen, und diejenige des Eisenbahndepartements (Postulat Nr. 618) noch im Berichtsjahre durchzuführen.

3. Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.

(Gotthardbahn-Rückkaufprozess.)

Die auf Antrag beider Parteien vom Instruktionsrichter des Bundesgerichts im Juni 1909 bestellte dreigliedrige Expertenkommission zur Prüfung der Frage, ob und wieweit sich die von der Eidgenossenschaft zurückzukaufenden Anlagen und Einrichtungen am 1. Mai 1909 in technischer Hinsicht in vollkommen befriedigendem Zustand befanden, (vergl. Geschäftsbericht des Eisenbahndepartements pro 1909, Seite 5), erstattete ihr Gutachten dem Bundesgerichte im Juni 1910. Nach diesem Gutachten betragen die Kosten, welche die Bundesbahnen nach Abrechnung des Anteils für künftige Bedürfnisse effektiv aufzuwenden haben werden, Fr. 2,773,000 und es wären nach Abzug des Diskontos der Gotthardbahn anzurechnen Fr. 2,467,810, während der Bund in seiner Duplik eine Forderung von Fr. 42,878,000 stellte.

Die vom Anwalte des Bundes im G. B.-Rückkaufprozesse, vom Eisenbahndepartement und von der Generaldirektion vorgenommene Prüfung des Gutachtens ergab, dass dasselbe gerade mit Bezug auf die wichtigsten, vom Bunde gestellten Abzugsforderungen für den Bund nicht annehmbar ist. Die bundesrätliche Delegation für Eisenbahnangelegenheiten erachtete daher die Anordnung einer Oberexpertise für notwendig und stellte fest, an welchen Abzugsforderungen festzuhalten sei. Sie ging dabei von dem Gedanken aus, man müsse sich im Interesse der Vereinfachung des Rückkaufprozesses und um denselben in absehbarer Zeit auf dem Rechtswege oder durch Vergleich zur Erledigung zu bringen, bei Festlegung der Abzugsforderungen auf die Hauptpunkte beschränken. Von diesem Gesichtspunkte aus gelangte sie zum Schlusse, dass unbedingt an den in den Rechtschriften des Bundes enthaltenen Abzugsforderungen für nachstehende Anlagen festzuhalten sei, nämlich:

- a. Das zweite Geleise Giubiasco—Chiasso;
- b. das Ausweichgeleise Luzern—Meggen;
- c. die Tessinkorrektion;
- d. die Bahnhöfe Bellinzona, Lugano, Chiasso und Luzern.

Der Anwalt des Bundes wurde beauftragt, im Sinne dieser Feststellungen eine Eingabe an das Bundesgericht zu erlassen.

Die Expertenkommission für die Hülfskasse der Gotthardbahn, bestehend aus den Herren Hofrat Prof. Dr. E. Czuber in Wien, Dr. Max de Cérenville in Lausanne und Prof. Dr. H. Kinkelin in Basel gab im Mai 1910 einen vorläufigen Befund über die Bilanz der Hülfskasse G. B. ab, und legte sodann im Dezember des gleichen Jahres das im Sinne von Artikel 4 des Bundesgesetzes betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften vom 28. Juni 1889 erstellte Gutachten vor. Die Expertenkommission gelangt zu dem Schlusse, das Defizit der Hülfskasse G. B. sei am 31. Dezember 1908 auf den Betrag von Fr. 4,004,203.30 festzusetzen, während nach den Berechnungen des Bundes das Defizit auf den genannten Zeitpunkt rund Fr. 8.930,000 beträgt. Verhandlungen, die auf Grund des vorläufigen Befundes über die Bilanz der Hülfskasse am 25. Juli 1910 zwischen einer Delegation des Bundesrates und der Gotthardbahn stattgefunden hatten, verliefen resultatlos. Möglicherweise werden, nachdem nun das Expertengutachten vorliegt, die Verhandlungen wiederum aufgenommen werden.

Rückkauf des Bahnhofes Genf—Cornavin und der Linie Genf—La Plaine.

Dieser Rückkauf konnte im Berichtsjahre noch nicht durchgeführt werden. Der Staatsrat des Kantons Genf reichte uns unterm 25. Februar 1910 auf unsere Veranlassung hin ein Memorial ein, in welchem er dem Rückkauf grundsätzlich zustimmte und dabei verschiedene Begehren geltend machte. Von diesen Begehren mag als das wesentlichste die Erstellung des sog. raccordement, d. h. der Verbindungsbahn zwischen den beiden Genfer Bahnhöfen erwähnt werden. Das Memorial, das sorgfältig geprüft werden musste, konnte im Jahre 1910 nicht mehr beantwortet werden.

Die Arbeiten für die Festsetzung des Rückkaufspreises für die beiden Objekte wurden im Berichtsjahre im Einvernehmen mit dem Staatsrate an Hand genommen.

Verwaltung der Bundesbahnen.

An Stelle des im Dezember 1909 verstorbenen Herrn H. Wittwer, gewesenen Direktors der Neuenburger Jurabahn in Neuenburg, haben wir als Mitglied des Verwaltungsrates gewählt Herrn P. Manuel, Ingenieur und Direktor der Ingenieurschule in Lausanne.

In den Kreiseisenbahnräten III, IV und V trafen wir folgende Ersatzwahlen:

Kreis III. Für den verstorbenen Herrn Oberstdivisionär Wyss in Einsiedeln, Herrn Nationalrat Dr. Martin Steinegger, Bezirksarzt, von Altendorf, in Lachen.

Kreis IV. Für den zurückgetretenen Herrn Dr. Bachmann, alt Bundesrichter, in Stettfurt, Herrn Nationalrat Karl Eigenmann in Müllheim.

Kreis V. Für den als Mitglied der Kreisdirektion V gewählten Herrn Rinaldo Simen, Ständerat in Minusio, Herrn Giuseppe Stoffel, Nationalrat in Bellinzona. Für den verstorbenen Herrn A. Düggelin, Regierungsrat in Lachen, Herrn Kantonsratspräsident Camenzind in Gersau.

An Stelle des zurückgetretenen Herrn Hui in Basel, Mitglied der Kreisdirektion II, wählten wir Herrn Julius Christen, von Itingen (Basel-Landschaft), Stellvertreter des Oberingenieurs bei der Generaldirektion, in Bern. Herrn Christen wurde das Bau-departement übertragen.

Mit Beschluss vom 4. März 1910 wählten wir als weitere Mitglieder der Kreisdirektion V die Herren:

Franz Lusser, Ingenieur, von Altdorf, in Zug; Rinaldo Simen, Ständerat, von Bellinzona, in Minusio.

Dem bisherigen Kreisdirektor, Herrn Zingg, wurde das Betriebs-, Herrn Lusser das Bau- und Herrn Simen das Finanz- und Rechtsdepartement übertragen. Als Präsident der Kreisdirektion V wurde Herr Zingg und als Vizepräsident Herr Lusser gewählt.

Herr Simen verstarb jedoch im September 1910 und Herr Lusser trat aus Gesundheitsrücksichten von seiner Stelle zurück. Im Berichtsjahr konnte nur noch eine Ersatzwahl vorgenommen werden. Dieselbe fiel auf Herrn Theodor Siegfried, von Zofingen (Aargau), Betriebschef des Kreises V, in Luzern. Dem Genannten wurde das Betriebsdepartement übertragen.

4. Internationale Verhältnisse.

Nachdem der Staatsvertrag mit Frankreich über die Zufahrtslinien zum Simplon noch am 31. Dezember 1909 in Kraft treten konnte, sind im Laufe des Berichtsjahres die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Linien Frasnè-Vallorbe und Münster-Grenchen eingereicht worden. Mit den Bauarbeiten konnte aber im Jahre 1910 nicht mehr begonnen werden.

Der neue Gotthardvertrag ist vom deutschen Reichstage unterm 7. März 1910 genehmigt worden. Die Genehmigung seitens Italien und der Schweiz war Ende des Jahres noch nicht erfolgt.

Die internationale Simplon-Delegation trat während des Jahres 1910 zweimal zusammen, nämlich am 26./27. April und am 27./28. September. Sie befasste sich wie gewohnt mit den Fahrplänen und Tarifen der Simplonlinie. Die mit der Kontrolle der Baurechnung auf 31. Dezember 1907 und der Betriebsrechnung, sowie der Gewinn und Verlustrechnung pro 1906 und 1907 der Simplonlinie Brig-Iselle betraute Kommission reichte ihren Bericht am 10. März 1910 ein. Die Delegation nahm die Anträge der Kontrollkommission an und beschloss, sie den beteiligten Regierungen zur Genehmigung zu empfehlen.

Aus dem Protokoll der Delegationssitzung vom 27. September 1910 geht hervor, dass die Rechnungen für die Jahre 1908 und 1909 zwar bereit sind, aber der Delegation noch nicht unterbreitet werden können, da die Genehmigung der Jahresrechnungen pro 1906 und 1907, die vom Bundesrat in Übereinstimmung mit dem Berichte der Kontrollkommission im Juni 1910 erteilt wurde, von seiten der italienischen Regierung noch nicht erfolgt ist.

In der Angelegenheit betreffend den Bau des zweiten Simplontunnels haben wir unterm 22. März 1910 beschlossen, das Interventionsgesuch der Firma Brandt, Brandau & Cie, vom September 1908 abzulehnen.

Bei diesem Anlasse fassten wir noch den weitem Beschluss, es sei die Wahrnehmung sämtlicher Rechte und Pflichten des Bundes gegenüber der genannten Firma, die sich aus den Bauverträgen mit dieser Firma ergeben, in Anwendung von Artikel 1 des Rückkaufgesetzes und in Bestätigung der bisherigen Geschäftsbehandlung, der Verwaltung der Bundesbahnen zu übertragen, unter Vorbehalt der den eidgenössischen Räten und dem Bundesrat nach dem Rückkaufgesetz zustehenden Obliegenheiten.

Auch im Verlaufe des Berichtsjahres fand eine Verständigung zwischen der Firma und den S. B. B. nicht statt.

Im Personalbestand des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahntransport ist im Jahre 1910 keine Änderung eingetreten. Das Zentralamt hat sich mit unserer Ermächtigung an der Ausstellung beteiligt, die anlässlich der im Sommer 1910 in Brüssel stattgefundenen Weltausstellung von dem „Weltkongress der internationalen Vereinigungen“ organisiert worden ist. Von Bahnverwaltungen wurden ihm als Schiedsgericht zwei Fälle zum Entscheid unterbreitet. Die bereits für das Jahr 1910 in Aussicht genommene internationale Konferenz in Bern zur Beratung des Entwurfes eines internationalen Übereinkommens über den Transport von Personen und Reisegepäck musste auf Begehren von zwei der beteiligten Staaten auf den Monat Mai 1911 verschoben werden.

Im Berichtsjahre ist Serbien dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr beigetreten.

Der von uns bereits im letztjährigen Bericht erwähnte achte internationale Eisenbahnkongress hat in Bern vom 3. bis 13. Juli 1910 stattgefunden. Angemeldet waren insgesamt 1415 Delegierte von Staaten und Eisenbahnverwaltungen. Der Kongress, der am 4. Juli 1910 in feierlicher Sitzung durch den Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements eröffnet wurde, teilte sich in fünf Sektionen, welche die zahlreichen, bereits vorher veröffentlichten vorbereitenden Arbeiten in 12 Sektions-sitzungen behandelten. Plenarversammlungen wurden 4 abgehalten. Um den Kongressisten den Besuch verschiedener technischer Sehenswürdigkeiten zu ermöglichen, fanden mehrere Ausflüge, so unter anderem nach Lausanne-Montreux und dem Genfersee, nach Zürich, nach dem Vierwaldstättersee und dem Berner Oberland usw. statt. Der Kongress gelang in jeder Beziehung vorzüglich. Schon während des Kongresses wurde der Schweiz wiederholt der Dank der Kongressisten für die gastliche Aufnahme ausgesprochen und unterm 25. September 1910 setzte uns sodann die belgische Regierung noch davon in Kenntnis, dass verschiedene Staaten und Eisenbahnverwaltungen der ständigen Kommission in Brüssel zuhanden der Schweiz ihren besondern Dank für die ihren Delegierten zu Teil gewordene Aufmerksamkeit ausgesprochen haben. Wir benützen diesen Anlass, um hier allen denen, die sich um das Gelingen dieser grossen Veranstaltung verdient gemacht haben, ihre Mühe bestens zu verdanken. Beiläufig bemerken wir noch, dass der von ihnen für die Durch-

führung des Kongresses gewährte Kredit von Fr. 150,000 nicht aufgebraucht worden ist.

Ostalpenbahn. Wir erachten die Vorlage einer Botschaft an die Bundesversammlung über die Ostalpenbahnfrage zurzeit als nicht tunlich. Mit dieser Angelegenheit werden wir uns erst wieder beschäftigen, nachdem über den neuen Gotthardvertrag entschieden sein wird.

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

Auf Wunsch der dritten internationalen Konferenz über technische Einheit im Eisenbahnwesen hatte der Bundesrat die beteiligten Regierungen angefragt, ob sie geneigt wären, eine internationale Kommission zu bestellen, welche die Frage einer einheitlichen Begrenzungslinie für Fahrzeuge zu studieren und der nächsten internationalen Konferenz ihre Vorschläge zu machen hätte.

Mit Ausnahme von Norwegen, welches noch nicht geantwortet hat, haben sich sämtliche Regierungen mit dem Vorschlage einverstanden erklärt. Der Bundesrat hat den beteiligten Staaten mit Note vom 14. Oktober 1910 hiervon Kenntnis gegeben, das gesammelte Material mitgeteilt und die konstituierende Versammlung der Delegierten auf den 9. Mai 1911 nach Bern festgesetzt. Antworten auf diese Note sind noch keine eingegangen.

Von der Grossherzoglich Badischen Regierung wurden die übrigen Bodenseeuferstaaten angefragt, ob sie es nicht als wünschenswert erachten, über die Verleihung und die Wiederentziehung der Schifferpatente für den Bodensee einheitliche, nähere Bestimmungen aufzustellen. Diese Note wurde in bejahendem Sinne beantwortet; weitere Schritte sind noch nicht unternommen worden.

Von der Grossherzoglich Badischen Regierung wurde ebenfalls eine Revision der gemeinsamen Schifffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein angeregt, um dieselbe in Einklang zu bringen mit der revidierten Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee. Nachdem die Badischen Vorschläge vom Eisenbahndepartement geprüft worden waren, wurden sie den schweizerischen Schifffahrtsbeteiligten und den Kantonsregierungen Thurgau und Schaffhausen zur Vernehm-

lassung übermittelt. Eine Erledigung ist im Berichtsjahre noch nicht erfolgt.

In Sachen der schweizerisch-italienischen Konvention betreffend die Schifffahrt auf dem Luganer- und dem Langensee ist im verflossenen Jahre erzielt worden, dass nunmehr die schweizerischen Vorschläge von der italienischen Regierung geprüft worden sind, sodass nun zur Bereinigung des Entwurfes der Konvention geschritten werden kann.

B. Rechtliche Verhältnisse.

1. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Im Berichtsjahre sind 20 neue Konzessionsgesuche eingereicht worden. Ende 1909 belief sich die Zahl der noch nicht erledigten Begehren auf 79. Von diesen 99 Gesuchen wurden 15 durch Erteilung der Konzession erledigt, 1 wurde abgewiesen und 10 sind entweder zurückgezogen worden oder konnten als gegenstandlos abgeschrieben werden. Auf 31. Dezember 1910 waren somit noch 73 Konzessionsgesuche unerledigt.

Ein Konzessionserneuerungsgesuch wurde in zustimmendem Sinne erledigt.

Konzessionsausdehnungen sind in vier Fällen bewilligt worden. In zwei Fällen, welche durch Bundesratsbeschlüsse erledigt werden konnten, handelte es sich um städtische Strassenbahnen.

Konzessionsänderungsgesuche wurden 20 durch Bundesbeschlüsse erledigt, wovon eines in ablehnendem Sinne. Ein weiteres Gesuch wurde zurückgezogen. Ferner sind zwei Gesuche, in welchen zugleich um Ausdehnung bzw. um Übertragung der Konzession nachgesucht wurde, in zustimmendem Sinne erledigt worden.

Konzessionsübertragungsgesuchen konnte in drei Fällen entsprochen werden. Einem weiteren Gesuche, in dem auch die Verlängerung der Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen Vorlagen angeregt worden war, wurde ebenfalls entsprochen.

Im Berichtsjahre änderten 5 Bahnen ihr Betriebssystem.

Durch Bundesbeschluss wurden 5 Betriebsverträge genehmigt.

Eine Verwaltung ging nach Kündigung ihres Betriebsvertrages mit den S. B. B. zum Selbstbetrieb über.

In zwei Fällen haben Bahnverwaltungen aus Gründen der Sparsamkeit eine gemeinschaftliche Betriebsleitung bestellt.

Fristverlängerungsgesuche sind im Berichtsjahre 36 eingelangt. Mit den 20 Gesuchen, welche vom Jahre 1909 her noch anhängig waren, waren im Berichtsjahre insgesamt 56 Gesuche anhängig. Von denselben sind durch Bundesratsbeschlüsse 24 erledigt worden, wobei in 17 Fällen die gewährte neue Frist als letztmalige erklärt wurde. Die Bundesversammlung selbst hat ein Gesuch abgelehnt und ein anderes durch Zustimmung erledigt.

Neun Konzessionen sind infolge unbenützten Ablaufes der konzessionsmässigen Fristen erloschen. Die Zahl der in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen beträgt auf Ende 1910 117. Dabei sind die Linien, die zwar in einzelnen Sektionen, aber noch nicht in ihrer gesamten Länge in Betrieb stehen, mitgerechnet und alternative Konzessionen nur einfach gezählt. Im übrigen gestatten wir uns, auf das vom Eisenbahndepartement herausgegebene Eisenbahnverzeichnis hinzuweisen, welches über diese Verhältnisse näheren Aufschluss erteilt.

2. Statuten und Finanzausweise.

Im Berichtsjahre konnte, teilweise mit besondern Vorbehalten, 7 Gesuchen um Genehmigung von Statuten neugegründeter Bahngesellschaften und 14 Gesuchen um Änderung von Statuten bestehender Gesellschaften entsprochen werden.

Finanzausweise wurden für 10 neue Linien genehmigt.

3. Expropriation.

Infolge eines Todesfalles und dreier Demissionen mussten vier Mitglieder von eidgenössischen Schätzungskommissionen ersetzt werden. Die Ersatzwahlen fanden alle im Berichtsjahre statt.

Von 29 Einsprachen gegen die Abtretungspflicht wurden 15 als unbegründet abgewiesen und eine gutgeheissen, während eine andere nur zum Teil geschützt werden konnte. In zwölf Fällen wurde die Einsprache gegenstandslos infolge gütlicher Erledigung.

Die Anwendung des ausserordentlichen Verfahrens wurde in 9 Fällen bewilligt.

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

Die Einberufung der Schätzungskommission wurde in zwei Fällen auf Begehren des Expropriaten zugestanden.

Der Beschwerde einer Bahngesellschaft Folge gebend, haben wir die Verfügung eines Bezirksamtes, durch welche die Einstellung von Bauarbeiten unter Androhung einer Busse im Widerhandlungsfalle ausgesprochen worden war, als im Widerspruch mit den bezüglichlichen Bestimmungen der Eisenbahngesetzgebung des Bundes, aufgehoben.

Gestützt auf Artikel 8 des Expropriationsgesetzes vom 1. Mai 1850 haben wir einer Bahngesellschaft gestattet, an gewissen Stellen des Tracés der zu erstellenden Linie die erforderlichen Sondierungen vor Baubeginn vorzunehmen.

4. Pfandbuch.

Wir haben 15 Verpfändungen für einen Gesamtbetrag von Fr. 16,648,000 bewilligt. In einem Falle musste eine Einsprache gegen die Pfandbestellung, welche zu spät eingereicht worden war, abgewiesen werden.

Vom Pfandbuchführer wurden mit dem Vormerke des Pfandbucheintrages versehen 8642 Titel im Gesamtbetrage von Fr. 4,948,000 und mit dem Lösungszeichen 11,492 Titel im Gesamtbetrag von Fr. 6,345,000.

5. Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten.

Im Berichtsjahre wurden 9 Schiffahrts- und 7 Automobilkonzessionsgesuche eingereicht. Es konnten 4 Konzessionen für Automobilfahrten und 1 Schiffahrtskonzession erteilt werden. Ausserdem wurde auch eine Luftseilbahn konzessioniert.

C. Technische Kontrolle.

Der Kontrolle des Eisenbahndepartements waren unterstellt:

	1910	1909
	Unternehmungen	
Eisenbahnverwaltungen	201	192
Konzessionierte Schiffahrtsunternehmungen . .	19	18
Nichtkonzessionierte Schiffahrtsunternehmungen .	134	111
Aufzüge und Automobilunternehmungen	15	13
Zusammen	369	334

Die Zahl der Ein- und Ausgänge der technischen Abteilung hat neuerdings zugenommen und es erreichen

	1910	1909
	Nummern	
die Eingänge	16,830	15,882
die Ausgänge	10,438	10,291
Zusammen	27,268	26,173

Nicht inbegriffen sind dabei 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 am Erlass neuer und an der Revision bestehender Vorschriften und Verordnungen, sowie an internationalen Vereinbarungen und endlich die vielen Augenscheine und Konferenzen, bei denen Direktor und Inspektoren beteiligt waren, finden in diesen Zahlen keinen Ausdruck.

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

1. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

a. Bahnbau.

Planvorlagen.

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

Planvorlagen	Für neue Bahnlinien	Für Ergänzungs- und Umbauten		Industrielle Ver- bindungs- geleise	Anzahl der Pläne zusammen
		Bahnhöfe und Stationen	Freie Bahn		
<i>Allgemeine Baupläne und Profile.</i>					
Situationspläne	80	4	14	32	130
Längenprofile	62	1	12	11	86
Sammlungen von Querprofilen	18	—	7	4	29
<i>Normal- und Spezialpläne.</i>					
Normalprofile für Unterbau	32	—	7	—	39
Erdbauten und Mauern	6	7	14	—	27
Tunnelbauten	15	—	7	—	22
Brücken und Durchlässe	247	117	94	4	462
Ufer- und Schutzbauten	5	3	20	—	28
Wegbauten inkl. Wegübergänge	12	6	16	—	34
Oberbau inkl. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen	99	23	14	—	136
Stationen und Haltestellen	49	12	—	—	61
Erweiterungen und Geleiseanlagen in Stationen	8	69	24	—	101
Stationshochbauten inkl. Perronanlagen und Perrondächer	35	278	—	—	313
Stationseinrichtungen (Wasserversorgung, Beleuchtung, Kranen, Brückenwagen, Putzgruben)	16	127	—	—	143
Mechanische Einrichtungen für Seilbahnen, inkl. Kabel und Rollen	1	2	3	—	6
Leitungen und Kraftstationen für elektrische Bahnen	89	45	40	—	174
Wärterhäuser (inkl. Brunnen), Bahnabschluss und Bahnbewachung	15	10	65	—	90
Signale (inkl. Telegraph und Telephon), Zentralweichenstellungen und Riegelungen	1	48	4	—	53
Anlagen und Hochbauten für Traktionsdienst und Werkstätten	21	99	—	—	120
Zusammen	811	851	341	51	2054
(1909)	684	928	343	54	2009)

Neue Bahnlinien.

Während des Berichtsjahres befanden sich 45 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahre 38); davon wurden die folgenden 19 Linien neu in Angriff genommen:

Frasne-Vallorbe (Französische Mittelmeerbahn):

Strecke Vallorbe-Landesgrenze,

Ebnat-Nesslau (Bodensee-Toggenburg-Bahn),

Rhätische Bahn:

Ilanz-Disentis,

Montreux-Oberland-Bahn:

Zweisimmen-Lenk,

Lugano-Ponte Tresa,

Appenzellerbahn:

Herisau-Gossau,

Chemins de fer électriques de la Gruyère:

Bulle-Broc,

Tramway Lugano:

Vignola-Cimitero (Verlängerung der Linie Molino nuovo-Vignola),

Clarens-Chailly-Blonay,

Neuchâtel-Chaumont:

Sablons-La Coudre,

Schaffhauser Strassenbahn:

Güterbahnhof-Ebnat,

Trambahn St. Gallen:

Krontal-Martinsbrückstrasse (Verlängerung der Linie Bahnhof-Krontal),

Tramways électriques de Genève:

Linie in der rue du Stand und Linie rue d'Arve-rue Caroline-pont d'Arve,

Altstätten-Gais,

Chemins de fer électriques veveysans:

Blonay-Les Pléiades,

Cassarate-Monte Brè:

II. Sektion: Suvigliana-Monte Brè,

Les Avants-Sonloup,

Ligerz-Tessenberg.

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

	Eröffnungsdatum
1. Städtische Strassenbahn Zürich:	
Stockerstrasse-Kasernenstrasse	{ 1. Januar u. 25. April
2. Birsigtalbahn:	
Flüh-Rodersdorf	1. Mai
3. Chiasso-Riva San Vitale	9. Mai
4. Lauterbrunnen-Mürren:	
Verlängerung von der untern Station bis zum Hotel Schweizerhof	1. Juni
5. Tramways de Neuchâtel:	
Boucle Tour de Ville	27. Juni
6. Städtische Strassenbahnen Bern:	
Breitenrainplatz-Papiermühlestrasse	1. Juli
7. Berninabahn:	
Berninahospiz-Poschiamo	5. Juli
8. Wengernalpbahn:	
Lauterbrunnen-Wengen (Winterbetriebs- linie)	7. Juli
9. Niesenbahn	15. Juli
10. Territet-Mont Fleuri	30. Juli
11. Tramways électriques de Genève:	
Linie in der rue du Stand	25. August
12. Martigny-Orsières	1. September
13. Tramway Lugano:	
Dampfschiffländte-Bahnhof S. B. B.	5. September
14. Neuchâtel-Chaumont:	
La Coudre-Chaumont	17. September
15. Tramway Lugano:	
Vignola-Cimitero	26. September
16. Schweizerische Bundesbahnen:	
Uznach-Wattwil (Rickenbahn)	1. Oktober
17. Bodensee-Toggenburg-Bahn:	
St. Fiden-Romanshorn und St. Gallen-Watt- wil	3. Oktober
18. Tramways électriques de Genève:	
Linie rue d'Arve-rue Caroline-pont d'Arve	13. Oktober

19. Neuchâtel-Chaumont:
 Sablons-La Coudre 15. Oktober
20. Bonfol-Landesgrenze (Verlängerung der Prun-
 trut-Bonfol-Bahn) 1. November
21. Trambahn St. Gallen:
 Krontal-Martinsbrückstrasse (Verlängerung
 der Linie Bahnhof-Krontal) 27. November
22. Les Avants-Sonloup 14. Dezember
23. Basler Strassenbahnen:
 Basel-Landesgrenze (Basel-Hüningen) . . . 17. Dezember

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt
 rund 138 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:								
	*Uznach-Wattwil (Rickenbahn) . . .	D	13,664	300	20	1	8 603	2	76
2	Frutigen-Brig (Lötschbergbahn) . . .	E	60,884	300	27	34	25 790	32	1 778
3	St. Gallen-Romanshorn (Bodensee-Toggenburgbahn):								
	*Strecke St. Fiden-Romanshorn . . .	D	17,640	300	18,5	2	1 829	4	218
4	Frasne-Vallorbe (Französische Mittelmeerbahn):								
	Strecke Vallorbe-Landesgrenze . . .	D	1,760	700	15	1	1 004	—	—
II. Nebenbahnen.									
<i>a. Normalspurige Adhäsionsbahnen.</i>									
5	* St. Gallen-Wattwil (Bodensee-Toggenburgbahn)	D	30,844	300	18,5	12	4 945	19	2 304
6	* Martigny-Orsières	E	19,108	180	35	7	607	12	460
7	* Bonfol-Landesgrenze (Verlängerung der Pruntrut-Bonfol-Bahn)	D	2,852	300	16	—	—	—	—
8	Wil - Weinfelden - Emmishofen (Mittel- Thurgau-Bahn)	D	39,545	240	21,8	—	—	7	775
9	Ebnat-Nesslau (Bodensee-Toggenburgbahn) . . .	D	7,878	200	25	3	161	8	324
Übertrag . . .			192,926			60	42 939	84	5 935

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
			km	m	‰		m		m
	Übertrag . . .		192,925			60	42 939	84	5 935
	<i>b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper.</i>								
10	* St. Moritz-Campocologno (Berninabahn) Rhätische Bahn:	E	58,218	50	70	12	2 222	16	504
11	Bever-Schuls	E	49,700	160	25	17	7 937	53	2 132
12	Ilanz-Disentis	D	29,990	160	27	2	338	38	1 256
13	Biasca-Acquarossa-Olivone:								
	I. Sektion: Biasca-Acquarossa	E	14,375	150	35	1	21	6	133
14	Birsigtalbahn:								
	* Flüh-Rodersdorf	E	0,980	60	25	—	—	—	—
15	Lugano-Cadro-Dino	E	7,970	40	40	2	113	6	132
16	* Bözingen-Mett	D&E	0,998	20	27,8	—	—	—	—
17	Montreux-Oberland-Bahn:								
	Zweisimmen-Lenk	E	12,780	100	30	—	—	3	49
18	Lugano-Ponte Tresa	E	12,300	100	45	2	643	6	218
	Übertrag . . .		380,286			96	54 213	212	10 359

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
			km	m	‰		m		m
	Übertrag		380,236			96	54 213	212	10 359
19	Appenzellerbahn:								
	Herisau-Gossau	D	3,347	150	32	1	35	—	—
20	Chemins de fer électriques de la Gruyère:								
	Bulle-Broc	E	4,751	90	50	—	—	2	141
	<i>c. Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Strassen.</i>								
	Tramway Lugano:								
21	* Dampfschiffländte-Bahnhof S. B. B.	E	1,310	20	80	—	—	—	—
22	* Vignola-Cimitero (Verlängerung der Linie Molino nuovo-Vignola) . .	E	0,298	—	—	—	—	—	—
23	* Chiasso-Riva San Vitale	E	11,914	25	72	—	—	2	25
24	Städtische Strassenbahn Zürich:								
	* Stockerstrasse-Kasernenstrasse . .	E	2,782	18	24,4	—	—	—	—
25	Basler Strassenbahnen:								
	* Basel-Landesgrenze (Basel-Hüningen)	E	0,540	20	7	—	—	—	—
	Übertrag		405,178			97	54 248	216	10 525

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
	Übertrag	. .	km	m	‰		m		m
26	Städtische Strassenbahnen Bern: * Breitenrainplatz - Papiermühlestrasse (Verlängerung der Linie Burgernziel-Breitenrain)	E	405,178			97	54 248	216	10 525
27	Tramways de Neuchâtel: * Boucle Tour de Ville	E	0,752	35,5	23	—	—	—	—
28	Clarens-Chailly-Blonay	E	0,150	12,5	10	—	—	—	—
29	Neuchâtel-Chaumont: * Sablons-La Coudre	E	5,177	50	85	1	71	—	—
30	Schaffhauser Strassenbahn: Güterbahnhof-Ebnat	E	2,681	50	60	—	—	—	—
31	Trambahn St. Gallen: * Krontal-Martinsbrückstrasse (Verlängerung der Linie Bahnhof-Krontal)	E	1,294	25	57	—	—	—	—
32	Tramways électriques de Genève: * Linie in der rue du Stand	E	0,720	25	20,8	—	—	—	—
33	* Linie rue d'Arve-rue Caroline-pont d'Arve	E	0,496	27	39,2	—	—	—	—
	Übertrag	. .	0,695	24	30,8	—	—	—	—
	Übertrag	. .	417,148			98	54 319	216	10 525

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
	Übertrag	. .	km 417,143	m	‰		m		m
	<i>d. Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken.</i>								
34	Altstätten-Gais	E	9,345	80	160	—	—	—	—
	<i>e. Reine Zahnradbahnen.</i>								
35	Wengernalpbahn: *Lauterbrunnen - Wengen (Winterbetriebslinie)	E	3,895	80	182	5	522	6	161
36	Jungfraubahn: Eismeer-Jungfrauoch	E	3,600	200	60,3	1	3 600	—	—
37	Chemins de fer électriques veveysans: Blonay-Les Pléiades	E	4,800	80	200	—	—	—	—
	Übertrag	. .	438,783			104	58 441	222	10 686

Baulinien		Betriebsweise	Baulänge	Gewöhnlicher Minimalradius	Maximalsteigung	Tunnel		Brücken über 10 m	
						Zahl	Gesamtlänge	Zahl	Gesamtlänge
Übertrag			km	m	‰		m		m
			438,788			104	58 441	222	10 686
<i>f. Seilbahnen.</i>									
38	* Niesenbahn	E	3,080	300	680	2	151	7	387
39	Neuchâtel-Chaumont:								
	* La Coudre-Chaumont	E	2,038	510	455	—	—	4	482
40	* Territet-Mont Fleuri	E	0,386	150	560	1	116	—	—
41	Sierre-Montana-Vermala	E	4,183	300	484	2	104	—	—
42	Lauterbrunnen-Mürren:								
	* Verlängerung von der untern Station bis zum Hotel Schweizerhof	E	0,041	—	361	—	—	—	—
43	Cassarate-Monte Brè:								
	II. Sektion: Suvigliana-Monte Brè	E	1,325	250	475	2	265	1	30
44	* Les Avants-Sonloup	E	0,495	300	545	—	—	1	69
45	Ligerz-Tessenberg	E	1,130	200	390	—	—	—	—
Total			451,426			111	59 077	235	11 654

Zeichenerklärung.

D = Dampfbetrieb.

E = Elektrischer Betrieb.

* 1910 eröffnet.

Wir gestatten uns, neuerdings darauf hinzuweisen, dass die Schwierigkeiten des Bahnbaues in unserm Lande in den Zahlen dieser Tabelle beredten Ausdruck finden, indem auf den 45 dort angeführten Baulinien sich nicht weniger als 59 km Tunnel und rund 12 km Brücken von über 10 m Länge befinden.

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

Die Rickenbahn konnte am 1. Oktober dem Betrieb übergeben werden, nachdem die bereits im letztjährigen Bericht erwähnten Rekonstruktionsarbeiten im Ricketunnel im verfloffenen Sommer durchgeführt worden waren. In der Tunnelmitte dauern die Grubengasausströmungen fort; es brennen dort immer noch zwei Flammen. Bei der Erteilung der Betriebsbewilligung wurde die Frage der Erstellung besonderer Anlagen für die Lüftung des Tunnels und die Unschädlichmachung der Gasausströmungen vorbehalten.

Auf der Linie Frutigen-Brig (Lötschbergbahn) hat der Bau des grossen Lötschbergtunnels im Berichtsjahre bedeutende Fortschritte gemacht, so dass auf Ende Dezember nur noch 1224 m zu bohren blieben.

Der Arbeitsfortschritt auf 31. Dezember 1910 ergibt sich aus folgender Tabelle:

	Nordseite		Südseite		Total	
	Ausgeführt		Ausgeführt		Ausgeführt	
	im Jahr 1910	bis Ende 1910	im Jahr 1910	bis Ende 1910	im Jahr 1910	bis Ende 1910
	m	m	m	m	m	m
Sohlstollen . .	2953	6668	1829	6644	4782	13,312
Firststollen . .	—	—	597	4677	2345	9,345
Firstschlitz . .	1748	4668	—	—		
Vollausbruch . .	1826	4647	2113	4514	3939	9,161
Mauerung . .	1748	4314	2265	4075	4013	8,389

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

	Nordseite .		Südseite		Total	
	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.
a. ausserhalb des Tunnels	470 (Sept.)	307 (Febr.)	485 (Juni)	344 (Dez.)	937 (Juni)	664 (Febr.)
b. im Tunnel	1002 (Mai)	837 (Okt.)	1481 (Jan.)	1212 (Aug.)	2424 (Mai)	2085 (Sept.)

Der mittlere Tagesfortschritt der mechanischen Bohrung erreichte folgende Höchstwerte: 8,96 m im Juni auf der Nordseite bei 4 Meyerschen Stossbohrmaschinen und 5,76 m im November auf der Südseite bei 4 Ingersoll-Stossbohrmaschinen. Auf der Nordseite erschloss der Sohlstollen von km 3,551 an bis 3,735 dunkeln Tonschiefer (Karbon), von km 3,735 bis 3,970 die Trias-sedimente (Gips, Anhydrit, Talkschiefer und Dolomit) und ging dann in den Gastergranit über. Auf der Südseite wurde der Stollen im Granit vorgetrieben. Die aus dem Tunnel fliessende Wassermenge schwankte auf der Nordseite zwischen 146 und 575 Sekundenlitern und auf der Südseite zwischen 60 und 71 Sekundenlitern. Die Felstemperatur stieg auf der Nordseite von 12,2° auf 25,3° und auf der Südseite von 31,8° auf 34,2°. Dieses Maximum wurde bei km 6,0 vom Südportal erreicht; seither ist die Temperatur auf der Südseite in stetem Abnehmen begriffen.

Sowohl auf der Süd-, als auf der Nordseite sind die Ausweitungs- und Mauerungsarbeiten noch bedeutend im Rückstande; die Entfernung zwischen Vortrieb und Mauerung betrug am Ende des Berichtsjahres auf der Nordseite 2354 m und auf der Südseite 2569 m. Infolge dieses Missverhältnisses liess die Tunnelventilation immer noch viel zu wünschen übrig. Das Eisenbahndepartement sah sich daher neuerdings genötigt, bei der Bahnverwaltung vorstellig zu werden und dieselbe zur energischen Förderung der Ausbruch- und Mauerungsarbeiten, sowie zur endlichen Verbesserung der Ventilationsverhältnisse im Tunnel zu verhalten. Auf der Südseite ist denn auch einige Besserung hinsichtlich der letztern Forderung zu konstatieren, während auf der Nordseite die Tunnelventilation noch viel zu wünschen übrig lässt.

Die Arbeiten auf der Nordrampe Frutigen-Kandersteg wurden im Juni begonnen. Von km 6,0 an aufwärts sind sämtliche Einschnitte in Ausführung begriffen. In den zirka 5,0 km langen

Rampentunneln waren um Ende des Berichtsjahres 2,0 km Sohlstollen gebohrt; einige kleinere Tunnel sind bereits durchgeschlagen, und die Ausweitungsarbeiten haben begonnen. Grössere Kunstbauten wurden im Berichtsjahre dagegen noch nicht erstellt.

Auf der Südrampe Goppenstein-Brig haben die Bauarbeiten im Berichtsjahre bedeutende Fortschritte gemacht. Die Sohlstollen der Rampentunnel sind, mit Ausnahme derjenigen der beiden Bietschtaltunnel und des Eggerbergtunnels, durchgeschlagen. An der Ausweitung und Mauerung wurde in sämtlichen Tunneln gearbeitet; auch sind verschiedene der grössern Kunstbauten in Angriff genommen worden.

Der Bau der Hauptbahnstrecke St. Fiden-Romanshorn, sowie der Nebenbahnstrecke St. Gallen-Wattwil der Bodensee-Toggenburgbahn wurde im Berichtsjahre trotz der ungünstigen Witterung so gefördert, dass die Betriebseröffnung auf den 3. Oktober bewilligt werden konnte. Dabei wurde für einige Stellen, wo noch stärkere Dammsetzungen zu erwarten waren, Langsamfahrt vorgeschrieben. Den Bahnbetrieb übernahmen die Bundesbahnen.

Das am 9. September durch die Generaldirektion der Bundesbahnen vorgelegte allgemeine Bauprojekt der Teilstrecke Vallorbe-Landesgrenze der Linie Frasné-Vallorbe der französischen Mittelmeerbahn wurde unterm 25. November genehmigt. Die Arbeiten im Mont d'Or-Tunnel sind hierauf sofort in Angriff genommen worden.

Auf der elektrischen normalspurigen Nebenbahn Martigny-Orsières sind die Bauarbeiten im Berichtsjahre vollendet worden, so dass die Betriebseröffnung am 1. September stattfinden konnte. Hinsichtlich der Frage der Kreuzung der Simplonstrasse durch die neue Linie bei km 0,660 in der Nähe der Station Martigny und der bezüglichen, bereits im letztjährigen Bericht erwähnten Petition der Gemeinderäte des Bezirkes Martigny an die Bundesversammlung, erlauben wir uns auf die Beschlüsse des Ständerates vom 15. April und des Nationalrates vom 17. Juni zu verweisen, laut welchen Sie auf die Petition mangels Zuständigkeit nicht eingetreten sind.

Die normalspurige Nebenbahn Bonfol-Landesgrenze konnte am 1. November dem Betrieb übergeben werden.

Von dem im Laufe des Jahres 1909 abschnittsweise eingereichten allgemeinen Bauprojekt der normalspurigen Nebenbahn Wil-Weinfelden-Emmishofen (Mittel-Thurgau-Bahn) wur-

den am 18. März und 29. April die beiden letzten Teilstrecken genehmigt. Die Bauarbeiten wurden seither auf der ganzen Linie energisch gefördert, so dass auf Ende des Berichtsjahres bereit zwei Drittel der Erdarbeiten und die Mehrzahl der Objekte ausgeführt waren; einzig die Arbeiten an einigen grössern Viadukten sind noch einigermaßen im Rückstande. Sämtliche Objekte werden wegen Mangel an verwendbaren Bausteinen in Beton ausgeführt. Falls keine unerwarteten Ereignisse eintreten, wird die Inbetriebnahme der neuen Linie voraussichtlich im Jahre 1911 erfolgen können.

Das allgemeine Bauprojekt der normalspurigen Nebenbahn Ebnat-Nesslau (Bodensee-Toggenburgbahn) wurde am 1. März genehmigt. Ende Mai wurde mit dem Bau begonnen, und es wurden bis Ende des Jahres zirka 30% der Erdarbeiten und 20% der Brückenbauten ausgeführt.

Von der elektrischen Schmalspurbahn St. Moritz-Campocologno (Berninabahn) wurde am 5. Juli die letzte Teilstrecke Berninahospiz-Poschiavo dem Betrieb übergeben, so dass sich nunmehr die ganze Linie im Betrieb befindet.

Nachdem das allgemeine Bauprojekt der neuen Linie Bervers-Schuls der Rhätischen Bahn im Laufe des Berichtsjahres für die gesamte Linie genehmigt worden ist, konnten die Bauarbeiten auf der ganzen Strecke in Angriff genommen werden. Die Erdarbeiten sind namentlich auf der obern Hälfte bereits ziemlich vorgeschritten, auf einzelnen Teilstrecken auch schon vollendet. Die kleinern Objekte befinden sich grösstenteils in Arbeit; ebenso ist mit den meisten der grossen Kunstbauten begonnen worden. Nachdem die Bauarbeiten im Freien auf Ende Oktober eingestellt werden mussten, sind dieselben seither nur noch in den Tunneln betrieben worden, von denen einzelne kleinere bereits durchgeschlagen sind.

Auch für die neue Linie Ilanz-Disentis der Rhätischen Bahn ist das allgemeine Bauprojekt mit Ausnahme einer einzigen Strecke (deren Genehmigung nach langwierigen Unterhandlungen am 7. Januar 1911 erfolgte) genehmigt worden. Die Erdarbeiten sind fast überall im Gange, auf einzelnen Strecken bereits vollendet. Auch eine grosse Zahl von Objekten, sowie die meisten Tunnel sind in Ausführung begriffen.

Der Bau der Schmalspurbahn Biasca-Acquarossa hat durch die lange Hinausschiebung der Entscheidung über das zu wählende Betriebssystem einige Verzögerung erfahren. Nachdem

die Verwaltung schliesslich die Einführung des elektrischen Betriebs beschlossen hatte, sind die Bauarbeiten im Berichtsjahre noch derart gefördert worden, dass die Aufnahme des Betriebs im kommenden Sommer erwartet werden kann.

Die Verlängerung der schmalspurigen elektrischen Birsigtalbahn von Flüh nach Rodersdorf konnte am 1. Mai dem Betrieb übergeben werden.

Der Bau der elektrischen Schmalspurbahn Lugano-Cadro-Dino ist im Berichtsjahre so weit gefördert worden, dass die Eröffnung des Betriebes auf den kommenden Sommer in Aussicht genommen werden darf. Inzwischen ist der Bahnverwaltung gestattet worden, die bereits fertigergestellte Strecke Lugano-la Santa auf den 2. Januar 1911 provisorisch in Betrieb zu setzen. Die Durchführung dieses Betriebes erfolgt unter der Leitung und mit dem Rollmaterial des Tramway Lugano.

Dem bei der Abfassung des letztjährigen Berichtes noch unerledigten Gesuche der an der Schmalspurbahn Bözingen-Mett beteiligten Firmen: Renfer & Cie. und Blösch, Schwab & Cie. in Bözingen, es möchte ihnen gestattet werden, die Linie einseitigen und auf Zusehen hin bloss als Anschlussgeleise für ihre Geschäfte in Betrieb zu nehmen, haben wir mit Beschluss vom 8. Februar entsprochen.

Das allgemeine Bauprojekt der elektrischen Schmalspurbahn Zweisimmen-Lenk (Montreux-Oberland-Bahn) ist am 16. April genehmigt worden. Die Bauarbeiten sind, abgesehen von einer längeren Strecke, wo mit dem Bahnbau gleichzeitig die Korrektur der Simme durchgeführt werden soll, schon wesentlich vorge-schritten, so dass die Betriebseröffnung auf den Winter 1911/1912 zu gewärtigen ist.

Nach der am 31. Mai erfolgten Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes der elektrischen Schmalspurbahn Lugano-Ponte Tresa sind die Bauarbeiten sofort in Angriff genommen worden. Die neue Linie wird voraussichtlich im kommenden Herbst dem Betrieb übergeben werden können.

Das allgemeine Bauprojekt der neuen Linie Herisau-Gossau der Appenzellerbahn wurde am 2. Dezember genehmigt. Mit den Bauarbeiten konnte im Berichtsjahre nicht mehr begonnen werden.

Auch auf der Linie Bulle-Broc der Chemins de fer électriques de la Gruyère, für welche das allgemeine Bauprojekt am

23. Dezember genehmigt wurde, sollen die Bauarbeiten erst in diesem Jahr aufgenommen werden.

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

Auf der elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) Altsätten-Gais, für welche das allgemeine Bauprojekt am 29. April genehmigt worden ist, sind die Unterbauarbeiten im Rohen bereits nahezu vollendet, so dass die Betriebseröffnung der neuen Linie voraussichtlich im Laufe des Sommers erfolgen kann.

Die neue Linie der Wengernalpbahn zwischen Lauterbrunnen und Wengen (sog. Winterbetriebslinie) konnte am 7. Juli dem Betrieb übergeben werden.

Die Arbeiten für die Fortsetzung der Jungfraubahn von der Station Eismeer nach dem Jungfraujoch haben im Berichtsjahre bedeutende Fortschritte gemacht. Der Tunnel ist um 1076 m vorgerückt; zur Erreichung der Station Jungfraujoch ist noch eine Länge von 1050 m zu bohren. Die Inbetriebnahme dieser Strecke wird daher erst im Jahre 1912 erfolgen können.

Das allgemeine Bauprojekt der elektrischen Zahnradbahn Blonay-les Pléiades wurde am 24. März genehmigt. Die Bauarbeiten sind infolge der ungünstigen Witterungsverhältnisse des letzten Sommers etwas verzögert worden; trotzdem wird die Aufnahme des Betriebs voraussichtlich im kommenden Sommer erfolgen können.

Die Niesenbahn, sowie die Drahtseilbahnen La Coudre-Chaumont, Territet-Mont Fleuri, Les Avants-Sonloup und die Verlängerung der Seilbahn Lauterbrunnen-Mürren von der untern Station bis zum Hotel Schweizerhof wurden im Berichtsjahre vollendet und dem Betrieb übergeben. Auf der im Vorjahre begonnenen Drahtseilbahn Sierre-Montana-Ver mala sind die Arbeiten derart vorgeschritten, dass die Betriebseröffnung im Laufe des Jahres 1911 erfolgen kann. Ausser der Linie Les Avants-Sonloup, die im Juli begonnen und am 14. Dezember eröffnet worden ist, sind im Berichtsjahre die Bauarbeiten der Seilbahnen Suvigliana-Monte Brè (II. Sektion der Bahn Cassarate-Monte Brè) und Ligerz-Tessenberg in Angriff genommen worden.

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

- Göschenen-Andermatt (Schöllenenbahn),
- Treib-Seelisberg,
- Solothurn-Schönbühl,
- Tramways électriques de Genève:
- Raccordement Ceinture-Gare Cornavin,
- Zollikofen-Bern,
- Lötschbergbahn:
- Münster-Lengnau,
- Drahtseilbahn Via Nassa-Via Clemente Maraini in Lugano,
- Brig-Furka-Disentis,
- Schweiz. Bundesbahnen:
- Sissach-Olten (verbesserte Hauensteinlinie),
- Brienz-Interlaken (Brienzerseebahn),
- Aigle-Sépey-Diablerets,
- Bremgarten-Dietikon:
- Bremgarten Obertor-Bremgarten S. B. B.,
- Meiringen-Aareschlucht,
- Städtische Strassenbahn Zürich:
- Linie in der Asylstrasse,
- Trambahn St. Gallen:
- Linie Union-Teufenerstrasse.

Bahnhöfe und Stationen.

Bahnhof Zürich. Der Bau der neuen Werkstättenanlage zwischen Zürich und Altstetten wurde im Berichtsjahre derart gefördert, dass der grösste Teil derselben dem Betrieb übergeben werden konnte. Von den Hochbauten sind die Lokomotiv- und Montierungswerkstätte, das Kesselhaus, die Bandagerie, die elektrische Zentrale, das Härteofenhaus, der Ölkeller, das Verwaltungsgebäude, das Magazin, das Speise- und Badehaus, der Holzschuppen und das Holztröcknungsgebäude fertig erstellt und in Benützung genommen worden. Einzig die Wagenreparaturwerkstätte und das Malereigebäude sind noch nicht ganz vollendet.

In der Frage des Umbaues der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet sind die zwischen der Generaldirektion der Bundesbahnen und den Zürcher Behörden direkt geführten Unterhandlungen nunmehr soweit gediehen, dass die Expropriationspläne gegen Ende des Berichtsjahres öffentlich aufgelegt werden konnten.

Die Einigung erfolgte auf Grund eines Projektes für eine Tiefbahn; die Ratifikation der Vereinbarung stand jedoch am Ende des Berichtsjahres noch aus.

Badischer Bahnhof Basel. Die Unterbauarbeiten für den neuen hochliegenden Personenbahnhof sind derart fortgeschritten, dass die Anschüttungen des Bahnhofplanums, sowie der südlichen Zufahrtslinien zu vier Fünfteln vollendet sind, ebenso diejenigen für den neuen, nördlich von der Wiese vorgesehenen Verschubbahnhof. Auch mit dem Baue des neuen Aufnahmegebäudes ist im Berichtsjahre begonnen worden; das Kellergeschoss desselben ist nahezu fertigerstellt, ebenso wurden die Fundamentpfeiler für die Perronhallen und die Widerlager der Perronunterführungen ausgeführt. Für die Anlage des neuen Verschubbahnhofes ist eine Projektänderung mit Bezug auf die Zufahrtslinien vorgenommen worden, durch welche eine umfangreichere Inanspruchnahme der sog. „Langen Erlen“ notwendig wird. Dieser Umstand führte zu langwierigen Unterhandlungen, welche zurzeit noch nicht abgeschlossen sind, so dass das abgeänderte Projekt im Berichtsjahre nicht mehr genehmigt werden konnte.

Bahnhof Bern. Die Arbeiten für die Erstellung des Güter- und Rangierbahnhofes Weyermannshaus sind im Berichtsjahre wesentlich gefördert worden, so dass die Erdarbeiten nahezu vollendet sind. Ebenso sind die Mauern und Kunstbauten, wie auch die Geleiseanlage, mit alleiniger Ausnahme der Freiverladegeleise, fertig erstellt. Die provisorische Inbetriebnahme des Rangierbahnhofes ist auf den kommenden Herbst in Aussicht genommen. Mit den Bauten für die Anlage des neuen Lokomotivdepots im Aebigut konnte endlich im März ebenfalls begonnen und die Aushubarbeiten im Berichtsjahre zu zwei Dritteln ausgeführt werden. Dagegen sind die Hochbauten noch nicht in Angriff genommen worden. Die bereits in den frühern Berichten erwähnten, im Genehmigungsbeschluss vom 17. Dezember 1907 verlangten neuen Projekte für die Umgestaltung des Personenbahnhofes, die beidseitig anschliessenden Abstellbahnhöfe und den Ausbau oder die Vergrößerung des jetzigen Loko-Güterbahnhofes sind immer noch ausstehend.

Bahnhof Thun. Nachdem von den Bundesbahnen auf Veranlassung der Berner Regierung ein neues Projekt mit Aufnahmegebäude oberhalb der Frutigenstrasse ausgearbeitet worden ist, sind auf Grund dieses Projektes zwischen den Beteiligten

weitere Unterhandlungen gepflogen worden, die jedoch noch nicht abgeschlossen sind.

Bahnhof Biel. Die in den beiden letzten Berichten erwähnten Unterhandlungen über die Änderung des Umbauprojektes Nr. 8 (Hochbahnhof im Sinne des Projektes des Gemeinderates von Biel) in bezug auf die Linienführung in der Gemeinde Madretsch sind auch im Berichtsjahre noch nicht zum Abschlusse gelangt.

Bahnhof Locle. Die Um- und Neubauten in dem als Personenbahnhof beibehaltenen Bahnhof Locle gehen ihrer Vollendung entgegen. Die Umgestaltung des bestehenden Gebäudes und die Erweiterung der Geleiseanlagen sind ausgeführt, so dass für das kommende Jahr einzig noch die Lokomotivremise und die Drehscheibe der französischen Mittelmeerbahn zu erstellen sind.

Der neue Güterbahnhof in der Nähe der Station Col des Roches ist am 1. Mai dem Betrieb übergeben worden.

Bahnhof Lausanne. (Umbauarbeiten im mittleren Teil des Bahnhofes.) Die Lokomotivremise und das Dienstgebäude sind vollendet worden, ferner wurde auf der Ostseite des bestehenden Aufnahmsgebäudes ein provisorisches erstellt. Die Foundationen für die Pfeiler der grossen Perronhalle sind in Ausführung begriffen. Nachdem das Projekt für den Bau eines neuen Aufnahmsgebäudes genehmigt worden ist, kann der Beginn der Bauarbeiten in der nächsten Bausaison erwartet werden.

Bahnhof St. Gallen. Die Änderungen an den Geleiseanlagen sind auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Bodensee-Toggenburghahn in der Hauptsache fertiggestellt worden. Auf diesen Zeitpunkt wurde auch der geleisefreie Zugang zu den Bahnsteigen mittelst der neuen östlichen Personenunterführung eingeführt. Das bestehende Aufnahmsgebäude ist auf der Ostseite verlängert worden. Die Verhandlungen über die Gestaltung des neuen Aufnahmsgebäudes stehen dem Abschluss nahe; mit den Vorarbeiten für die Pfahlfundierung desselben ist bereits begonnen worden.

Station St. Fiden. An der neuen Geleiseanlage wurden im Berichtsjahre diejenigen Teile erstellt, welche für die Einführung der Bodensee-Toggenburghahn notwendig waren; ausserdem sind einige neue Abstellgeleise in Betrieb genommen worden.

Bahnhof Romanshorn. Von den Arbeiten für die I. Erweiterungsperiode sind im Berichtsjahre namentlich diejenigen

ausgeführt worden, welche für die Einführung der Bodensee-Toggenburgbahn notwendig waren.

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

Renens, Vevey, Villeneuve, Aigle, St. Maurice, Martigny, Sion, Vallorbe, Payerne, Travers, Pratteln, Aarburg, Zofingen, Sursee, Schüpfen, Konolfingen-Stalden, Ostermundigen, Baden, Wädenswil, Rüslikon, Schwanden, Regensdorf-Watt, Dübendorf, Rheineck, Emmishofen-Kreuzlingen, Weinfeld, Wil, Gossau (Verlegung der Station), Melide, Spiez, Interlaken, Schwarzenburg, Lauterbrunnen.

Ausbau auf zweite Spur.

Im Berichtsjahre konnte der zweispurige Betrieb auf der Strecke Vernayaz-Martigny am 1. Mai eröffnet werden, so dass nunmehr die Strecke St. Maurice-Martigny durchgehend doppelspurig geworden ist.

Fortgesetzt oder neu in Angriff genommen wurde der Ausbau auf zweite Spur der Strecken Vauderens-Siviriez, Ruchfeld (Basel)-Aesch, Wilerfeld (Bern)-Gümligen, Aarburg-Zofingen, St. Gallen-St. Fiden und Mendrisio-Chiasso.

Der Ausbau auf Doppelspur der Strecke Vauderens-Siviriez ist im Berichtsjahre derart gefördert worden, dass die Aufnahme des zweispurigen Betriebs im kommenden Sommer erfolgen kann.

Auf der Strecke Basel-Aesch sind die Unterbauarbeiten besonders zwischen Basel und Dornach, sowie bei der mit dem Ausbau auf zweite Spur zusammenhängenden neuen Einführung der Juralinie in den Bahnhof Basel im Berichtsjahre nahezu vollendet worden; zwischen Dornach und Aesch aber sind die Erdarbeiten erst gegen Ende des Jahres begonnen worden.

Auf der Strecke Wilerfeld-Gümligen wurde das ganze Jahr gearbeitet. Sowohl die Erdarbeiten als auch die Kunstbauten sind nahezu vollendet.

Auf der Strecke Aarburg-Zofingen sind die Unterbauarbeiten im Berichtsjahre vollendet und der Oberbau zur Hälfte verlegt

worden, so dass der doppelspurige Betrieb voraussichtlich im Sommer 1911 aufgenommen werden kann.

Auf der doppelspurigen Tunnelstrecke St. Gallen-St. Fiden waren auf Ende des Berichtsjahres 1377 m Stollen, 962 m Vollausbruch und 833 m Mauerwerk ausgeführt, so dass, falls keine unerwarteten Ereignisse eintreten, die Betriebseröffnung im Laufe des Jahres 1911 erfolgen kann.

Nach der am 10. August erfolgten Genehmigung des Projektes für den doppelspurigen Ausbau der Strecke Mendrisio-Chiasso sind die Bauarbeiten im Oktober noch in Angriff genommen worden.

Mit der Ausführung der am 9. August 1910 genehmigten Doppelspur Aadorf-Wil ist im Jahre 1910 nicht mehr begonnen worden.

In Behandlung standen am Ende des Berichtsjahres die Bauprojekte der Doppelspuranlagen Winterthur-Aadorf und St. Gallen-Bruggen.

Terrainaufnahmen und Projektierungsarbeiten sind im Gange für den Bau der Doppelspur auf den Strecken Martigny-Riddes, St. Blaise-Neuveville, Basel S. B. B. - Basel Bad. Bahn (Basler Verbindungsbahn), Sursee-Rothenburg, Gümligen-Thun, Thalwil-Richterswil und Giubiasco-Mendrisio.

Grenz- und Katasterpläne

sind im Berichtsjahre eingereicht worden von der Locarno-Biognasco-Bahn mit einer Länge von 27,8 km.

Einführung des elektrischen Betriebes.

Die Schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb hat an ihrem 22. Behörden, Firmen und Verbände umfassenden Mitgliederbestand im Berichtsjahre keine Änderung erlitten.

Die Umarbeitung der Projekte für die Kreise II und V der S. B. B. auf Grund der im letztjährigen Berichte erörterten neuen Annahmen beanspruchte mehr Zeit, als dafür vorgesehen worden

war. Immerhin hat auf Ende 1910 die Subkommission III das Wasserkraftprojekt für die Gotthardbahn (S. B. B. Kreis V) in eingehender Weise durchgearbeitet. Es bleibt ihr nun noch übrig, das generelle Projekt für S. B. B. Kreis II abzuliefern.

Die Subkommission IV hat auf Grund der von III ermittelten Zahlen die Projekte G. B. 1904 und Zukunftsverkehr weiter behandelt und ist damit nahe zum Ende gekommen.

Die abschliessenden Vergleichsrechnungen werden mit Bezug auf die elektrische Traktion nur noch für das Einphasen-Wechselstromsystem durchgeführt.

Von den Mitgliedern wurden für das Jahr 1910 nur die ordentlichen Beiträge erhoben.

Der Umbau für elektrischen Betrieb ist im Berichtsjahre auf der Schweizerischen Seetalbahn zu Ende geführt worden. Nachdem der elektrische Betrieb auf der Strecke Münster-Beinwil am 1. Dezember 1909 eingestellt worden war, konnte er im Mai 1910 auf der Strecke Münster-Beinwil-Wildegg wieder aufgenommen werden; im Juli folgte die Strecke Beinwil-Hochdorf und im Oktober das Schlussstück Hochdorf-Emmenbrücke. Für die Strecke Emmenbrücke-Luzern wurde die elektrische Ausrüstung von den Bundesbahnen nicht gestattet; die S. T. B.-Züge müssen auf dieser Strecke daher mit Dampf weitergeführt werden. Beim elektrischen Betrieb kommen ausschliesslich Motorwagen zur Verwendung.

Auf der Strecke Spiez-Frutigen der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn wurden die Bauten für den elektrischen Betrieb zu Ende geführt. Im November konnte mit der Führung aller Personenzüge mittelst elektrischen Motorwagen begonnen werden. Gegen Ende des Jahres wurden mit 2 elektrischen Lokomotiven Probefahrten ausgeführt.

Die Bern-Worb-Bahn hat im Juli den elektrischen Betrieb in vollem Umfange aufgenommen.

Auf der Wengernalpbahn wurde der durchgehende elektrische Betrieb im Laufe des Sommers aufgenommen.

Von der Rhätischen Bahn wurde die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Strecken Schuls-St. Moritz und Samaden-Pontresina beschlossen.

b. Bahnunterhalt.**Linien im Betrieb.****I. Hauptbahnen.**

	Betriebslänge	
	km	km
a. Schweizerische	2410,065	
b. Ausländische auf Schweizergebiet	68,794	
	<hr/>	2478,859

II. Nebenbahnen.

a. Normalspurige Adhäsionsbahnen	1090,304	
b. Schmalspurige Adhäsionsbahnen	1095,203	
c. Zahnradbahnen	96,439	
d. Tramways	412,639	
e. Drahtseilbahnen	38,256	
	<hr/>	2732,841
		<hr/>
		5211,700

Hiervon gehen ab:

Die für die Zweiglinien doppelt gerechneten Betriebslängen	114,874	
Die im Ausland gelegenen Strecken	45,339	
	<hr/>	160,213

Einfache Länge sämtlicher dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in der Schweiz 5051,487

Davon werden zweispurig betrieben (normalspurige Adhäsionsbahnen) 736,166

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

Inspektionen und Kontrolle der Bahnen.

Die Kontrolle über den Unterhalt der Bahnen ist in der bisherigen Weise ausgeführt worden. Die durchgehenden Inspektionsreisen zu Fuss über Haupt- und Nebenbahnen, ausser Zahnrad- und Seilbahnen, erstreckten sich auf 4862 km, wozu noch zahlreiche Spezialuntersuchungen und Augenscheine kommen.

Auf die Kontrolle der Zahnrad- und Drahtseilbahnen entfallen :	
Allgemeine Inspektionen	107
Besuche bei besonderen Anlässen (Untersuchungen von neuem Rollmaterial, Bremsproben, Augenscheine, etc.)	134

Anlässlich der Inspektionen wurden 280 km Streckenbegehungen ausgeführt.

Auf den elektrisch betriebenen Adhäsionsbahnen wurden 282 Inspektionen vorgenommen, die sich auf die elektrischen Einrichtungen und das Rollmaterial erstreckten.

Zustand der Bahnen.

Unterbau.

Die Störungen des Bahnbetriebes durch Naturereignisse waren in diesem Jahre sehr zahlreich. Zu erwähnen sind die folgenden Fälle:

Am 19./20. Januar fanden infolge anhaltenden Regenwetters und der in den höheren Lagen eingetretenen Schneeschmelze Unterbrechungen statt auf den Linien der Bundesbahnen zwischen den Stationen Rolle und Allaman, bei der Station Granges, zwischen den Stationen Sion und St. Léonard, Vufflens-la-ville und Cossonay, auf der Linie im Val-de-Travers zwischen den Stationen Môtiers und Fleurier und auf der Joratbahn zwischen den Stationen Bressonnaz und Moudon. Auf der Joratbahn konnte der durchgehende Verkehr erst am 6. Februar wieder aufgenommen werden, zwischen den Stationen Môtier und Fleurier, sowie zwischen den Stationen Vufflens-la-ville und Cossonay, wurde der Verkehr vorübergehend eingestellt, während an den andern Unterbrechungen der Verkehr durch Anordnung des Umstieges und Umlades aufrecht erhalten werden konnte. Die Montreux-Berner-Oberland-Bahn ist am 19. Januar zwischen den Stationen Montbovon und Château-d'Oex an mehreren Stellen unterbrochen worden. Der regelmässige Verkehr ist am 26. Januar wieder aufgenommen worden.

Grössere Betriebsstörungen durch Schneeverwehungen sind Ende Januar und anfangs Februar auf den Linien Allaman-Aubonne-Gimel, Rolle-Gimel, Bière-Apple-Morges und Lausanne-Moudon (Jorat) verursacht worden.

Durch die ausserordentlichen Regenmengen, die am 13., 14. und 15. Juni gefallen sind, entstanden vielfache und grosse Zerstörungen an Bahnanlagen. Das Hochwasser der Aare hat am 15. Juni den rechten Uferdamm, der gleichzeitig Bahndamm der Brünigbahn ist, zwischen den Stationen Meiringen und Brienzwiler

an mehreren Stellen zerstört. Die Wiederherstellung des Bahnkörpers wurde rasch durchgeführt, so dass die unterbrochene Strecke am 16. Juni abends wieder fahrbar war.

Die Bahnanlagen des Kreises V der Bundesbahnen wurden auf der Nordseite des Gotthard an zahlreichen Stellen beschädigt, so dass der Zugverkehr auf den Strecken Schwyz-Amsteg vom 15.—16. Juni und Zug-Goldau vom 15.—19. Juni eingestellt werden musste.

Auf der Linie Glarus-Linthal wurde der Bahnkörper zwischen den Stationen Luchsingen und Diesbach am 15. Juni auf eine Länge von zirka 200 Meter weggerissen. Zwischen den Stationen Sins und Rothkreuz sind die 6 Meter weite Brücke bei 94,5 km und die Brücke mit 2 Öffnungen von je 4 Meter Weite bei 95,800 km unterspült und weggeschwemmt worden. Der durchgehende Verkehr konnte auf der Linie Aarau-Rothkreuz am 24. Juni und auf der Linie Glarus-Linthal am 30. Juni wieder aufgenommen werden.

Das Hochwasser der Sihl hat am nämlichen Tage die Sihlthalbahn an mehreren Stellen unterbrochen. Vom 18. Juni an konnten die Züge auf der Strecke Selnau-Sihlwald ohne Umstieg und Umlad verkehren. Die Strecke Sihlwald-Sihlbrugg war erst am 8. Juli wieder fahrbar.

Das Hochwasser der Landquart riss am 15. Juni die 30 Meter weite Landquartbrücke bei der Station Landquart weg. Für die Herstellung von Anlagen für das Umsteigen von Reisenden und für die Beförderung von Gepäck und Stückgütern vom Bahnhof Landquart auf das rechtseitige Ufer der Landquart und umgekehrt wurden sofort Anordnungen getroffen. Am 16. Juni nachmittags konnte der Umstieg und Umlad über diese Anlagen erfolgen. Das Rammen der Pfähle für die Joche der provisorischen Brücke wurde am 25. Juni begonnen und am 7. Juli beendet. Nach Vollendung der Joche wurde die Eisenkonstruktion eingeschoben und es konnte am 11. Juli der durchgehende Verkehr in vollem Umfange wieder aufgenommen werden.

Die Rhätische Bahn, die seit ihrem 20jährigen Bestehen unter den bisherigen Hochwassern nie irgendwie zu leiden gehabt hatte, ist diesmal am 15. Juni von Landquart bis Küblis grossen Zerstörungen ausgesetzt gewesen. Am 22. Juni konnte die Strecke von Landquart bis Malans, am 9. Juli bis Seewis, am 13. Juli bis Schiers und am 1. August die ganze Strecke bis Küblis wieder in Betrieb gesetzt werden.

Die Bex-Gryon-Villarsbahn musste wegen Hochwasserschäden vom 17. Juli bis zum 9. August eingestellt werden. Kürzere Be-

triebsunterbrechungen kamen noch vor bei der Appenzellerbahn, bei der Sernfthalbahn, der Brunnen-Morschachbahn, der Arth-Rigibahn, der Stansstad-Engelbergbahn und der Stanserhornbahn.

Zum Schlusse heben wir hervor, dass die Bahnverwaltungen für möglichst rasche Wiederherstellung der zerstörten Anlagen besorgt waren und während der kritischen Zeit den Betrieb mit Umsicht überwacht haben, so dass trotz den zahlreichen Unterbrechungen kein Unfall zu beklagen ist.

In bezug auf die Unterhaltungsarbeiten ist, wie bereits im letzten Jahresbericht erwähnt, zu bemerken, dass nur noch im Kreis III der Bundesbahnen eine grössere Anzahl von unverstärkten Brücken vorhanden sind.

Der Vorentwurf über die Revision der bestehenden Brückenverordnung ist im Laufe des Jahres ausgearbeitet worden und wird demnächst weiter behandelt werden können.

Oberbau.

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

auf Hauptbahnen:

Stahlschienen	85,000 km
Eisenschwellen	51,100 "
Holzschwellen	31,800 "
Schottererneuerung	100,700 "

auf Nebenbahnen:

Stahlschienen	22,900 km
Eisen- und Holzschwellen	21,600 "
Schottererneuerung	35,000 "

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

auf Hauptbahnen	57,100 km
auf Nebenbahnen	50,600 "

Mechanische Einrichtungen der Zahnrad- und Drahtseilbahnen.

Die Kontrolle dieser Einrichtungen fand in gewohnter Weise statt.

Nennenswerte Störungen kamen im Berichtsjahre nicht vor.

Bei 10 Drahtseilbahnen gelangten die Drahtseile zur Auswechslung. Festigkeitsproben wurden vorgenommen mit:

- 9 Ersatzseilen bestehender Seilbahnen,
- 4 Seilen für neue Bahnen,
- 9 ausrangierten Seilen.

Bei 2 Ersatzseilen gaben die Proben zu Vorbehalten Anlass; bei einigen ausrangierten Seilen war eine innere Verrostung der Drähte wahrnehmbar, sonst gaben die Proben zu keinen Bemerkungen Anlass.

Elektrische Maschinen, Apparate und Leitungsanlagen der elektrischen Bahnen.

Diese Teile der Bahnanlagen wurden im allgemeinen in einem befriedigenden Zustand befunden.

Einige Kontaktleitungsbrüche sind vorgekommen; dieselben führten aber weder zu Unfällen noch zu Betriebsunterbrechungen.

Stationen und Hochbauten.

Auf betriebenen Bahnen sind neu eröffnet worden die Stationen *Brittnau auf der Linie Olten-Luzern*, *Bollingen auf der Linie Rapperswil-Ziegelbrücke* und *Sisseln* an Stelle der Haltestelle gleichen Namens auf der Linie Koblenz-Stein.

Auf 10 Stationen sind die Aufnahmsgebäude neu erstellt oder vergrößert worden.

Neue Perrondächer sind auf 18 Stationen angebracht worden.

Die elektrische Beleuchtung ist auf 41 Stationen neu eingerichtet und auf 21 Stationen verbessert worden.

Signale und Riegelungen.

Ergänzungen der Signalanlagen fanden statt durch Anbringung von 45 Einfahrtsignalen, 76 Einfahrtvorsignalen, 39 Ausfahrtsignalen, 33 Durchfahrtsignalen und 9 Rangiersignalen.

Neue Riegelungen wurden erstellt auf 14 Stationen und ältere ergänzt auf 13 Stationen.

Ein neuer Streckenblock wurde angebracht auf der Strecke *Montreux-Villeneuve*.

Niveaübergänge und Bahnabschluss.

Durch die Erstellung von Unter- oder Überführungen und von Parallelwegen oder durch die Ablösung von Wegrechten sind 22 Niveaübergänge unterdrückt worden.

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

Bahnbewachung.

Die Prüfung der für jede neue Fahrplanperiode einzureichenden Vorlagen über den Dienst der Streckenwärter ist in der bisherigen Weise vorgenommen worden und hat zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass gegeben.

c. Elektrische Leitungsanlagen, längs und quer zu Eisenbahnen.

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

Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen.

Im Jahre 1910 wurden Planvorlagen behandelt für:

281	Starkstromüberführungen	gegen	212	im	Vorjahre,
51	Starkstromunterführungen	"	37	"	"
28	Starkstromlängsführungen	"	22	"	"
37	neue Beleuchtungsanlagen auf Bahngebiet	"	19	"	"
22	Änderungen und Erweiterungen bestehender Anlagen	"	22	"	"
429		gegen	312	im	Vorjahre.

Unter Ausschluss der Starkstromleitungen längs und quer zu reinen Strassenbahnen und solcher Leitungen, die den Bahnverwaltungen selbst gehören, ergibt sich auf Ende 1910 folgender Bestand:

1968	Starkstromüberführungen (1746)
462	Starkstromunterführungen (417)
144	Starkstromlängsführungen (135).

Kreuzungen elektrischer Bahnkontaktleitungen mit Schwachstromleitungen.

Nach den monatlichen Ausweisen der Obertelegraphendirektion sind 44 neue Überführungen von Schwachstrom- über Bahnkontaktleitungen durch die Telegraphenverwaltung erstellt worden. Hierzu kommen 6 Überführungen privater Schwachstromleitungen. Ferner weisen 9 im Laufe des Jahres eröffnete elektrische Bahnen, beziehungsweise Bahnstrecken, im ganzen 61 Überführungen von Schwachstromleitungen auf. Die Gesamtzunahme beträgt somit 111.

Sowohl die Überführungen der Starkstromleitungen über die Eisenbahnen als diejenigen der Schwachstrom- über Bahnkontaktleitungen haben den starken Schneestürmen des Monats Januar durchwegs standgehalten. Es sind dem Departement keine durch diese Leitungen verursachten Störungen des Bahnbetriebes zur Kenntnis gelangt. Sie werden von den Kontrollbeamten, soweit möglich, jährlich einmal besichtigt und die wahrgenommenen Mängel den in Frage kommenden Bahnverwaltungen behufs Abhilfe zur Kenntnis gebracht.

2. Rollmaterial.

Wie bisher bestund die Kontrolle 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 Rollmaterialies im Betrieb und des Traktionsdienstes.

In der Überwachung der Kessel-Revisionen und Pressungen trat ab 1. August eine Änderung ein, indem die neue bundesrätliche Verordnung betreffend den Unterhalt des Rollmaterialies der schweizerischen Hauptbahnen vom 14. Juli 1910 die Gegenwart der Delegierten der Aufsichtsbehörde nur noch bei den inneren Revisionen und Druckproben der Lokomotivkessel der Privatbahnen, sowie bei den Druckproben neuer Lokomotivkessel der Bundesbahnen verlangt.

Die Überwachung der übrigen Druckproben und der inneren Revisionen der Bundesbahnlokomotivkessel wurde ab 1. August den Organen der Bundesbahnen überlassen.

Im Berichtsjahre wurden 381 Vorlagen für Rollmaterial behandelt (63 für neue und 318 für bestehende Bahnen) gegen 341 im Vorjahre, dementsprechend fanden auch wieder Rollmaterialvermehrungen statt.

Über den Bestand am Ende des Jahres geben die nachfolgenden Zusammenstellungen Aufschluss:

a. Lokomotiven.

Normalspurige Bahnen	1345	Lokomotiven
Schmalspurige Bahnen	178	„
Zahnradbahnen	88	„
Tramways	6	„
	<hr/>	
Total	1617	Lokomotiven
wovon mit elektrischem Antrieb	53	„

b. Personenwagen.

	Wagen	Plätze
Normalspurige Bahnen	3,662	181,396
Schmalspurige Bahnen	829	31,329
Zahnradbahnen	144	6,857
Tramways	1,010	34,854
Seilbahnen	94	3,662
	<hr/>	
Total	5,739	258,098
wovon mit elektrischem Antrieb	985	35,917

c. Bahnpostwagen.

135 zweiachsige normalspurige	
179 dreiachsige „	
16 zweiachsige schmalspurige	
4 dreiachsige „	
Total	<u>334</u>

d. Gepäckwagen.

Hauptbahnen und normalspurige Nebenbahnen . .	817	Wagen
Sonstige Nebenbahnen	139	„
	<hr/>	
Total	956	Wagen

e. Güterwagen.

Normalspurbahnen (übergangsfähiges Material) .	16,013	Wagen
Sonstige Bahnen	1,544	„
	<hr/>	
Total	17,557	Wagen

Die angeschafften Lokomotiven sind meist schwerer Bauart. Erwähnenswert sind die Eb. $\frac{3}{5}$ Lokomotiven der Bodensee—Toggenburg-Bahn.

Im übrigen sei bezüglich des Bestandes des Fahrparkes der schweizerischen Bahnen auf die Angaben der vom Post- und Eisenbahndepartement jedes Jahr neu herausgegebenen Rollmaterialstatistik verwiesen.

Auch im Berichtsjahre wurden wieder eine Anzahl neuer Lokomotiven mit Rauchverminderungseinrichtungen ausgerüstet. Zurzeit sind 1564 Lokomotiven oder 37,9 % sämtlicher Dampflokomotiven mit solchen Apparaten versehen.

Die Anwendung der Dampfüberhitzung macht immer grössere Fortschritte. Zu Ende des Berichtsjahres waren 120 Heissdampflokomotiven im Betriebe, welche sich wie folgt verteilen:

Bundesbahnen	99 Stück
Thunerseebahn	4 „
Südostbahn	2 „
Appenzellerbahn	2 „
Rhätische Bahn	11 „
Pilatusbahn	2 „

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

	Wagen	%
Petrolbeleuchtung	402	11,0
Gasbeleuchtung	522	14,2
Elektrische Beleuchtung	2738	74,8

Es erhalten nunmehr alle neuen Wagen der Hauptbahnen und auch die meisten der Nebenbahnen elektrische Beleuchtung.

Bezüglich Heizung und Ventilation wird weiter nach Verbesserung getrachtet. Bemerkenswerte Fortschritte sind nicht zu verzeichnen.

Die Verwendung von Dampf- und Benzinmotorwagen auf Haupt- und Nebenbahnen ist im Zunehmen begriffen.

Im Berichtsjahre wurden in Betrieb gesetzt:

- 1 Dampfmotorwagen der Uerikon-Bauma-Bahn,
- 1 Benzinmotorwagen der schweizerischen Bundesbahnen,
- 1 Benzinmotorwagen der Verbindungsbahn Rheineck,
weiter hinzu:
- 1 Dampfmotorwagen bei der Saignelégier-Glovelier-Bahn.
- 1 Dampfmotorwagen bei der Rorschach-Heiden-Bahn.

Voraussichtlich werden diese Motorfahrzeuge von Bahnen mit knappen Mitteln und für Linien mit geringerem Verkehr nach und nach mehr Beachtung finden.

Die Sensetalbahn hat im Berichtsjahre eine Dampflokomotive in Betrieb gesetzt, die mit halbautomatischer Feuerung ausgerüstet ist und für welche auf Zusehen hin einmännige Bedienung gestattet wurde. Bis jetzt hat sich daraus kein Nachteil ergeben. Die Lokomotive befriedigt die Bahn bezüglich Ökonomie übrigens so sehr, dass sie bereits eine zweite Lokomotive gleicher Bauart bestellt hat.

Zum Transport von normalspurigen Güterwagen auf Schmalspurbahnen werden voraussichtlich die Rollwagen immer mehr Anwendung finden. So beabsichtigen die Appenzellerbahn auf der neuen Linie Gossau-Herisau, die Wetzikon-Meilen-Bahn und die in Angriff genommene Bern-Zollikofen-Bahn die Einführung dieser Betriebsmittel.

Es sind zurzeit im Betriebe bei der:

Genfer Strassenbahnen	17	Paar	Rollböcke
Aarau-Schöftland-Bahn	6	"	"
Wynentalbahn	10	"	"
Bern-Worb-Bahn	3	"	"
Langenthal-Jurabahn	2		Rollwagen
Schmalspurbahn Bözingen-Mett	4	"	

Lokomotivdefekte sind dem Departemente 276 zur Kenntnis gebracht worden; dieselben verteilen sich wie folgt:

Schweizerische Bundesbahnen	180
Bern-Neuenburg-Bahn	1
Jura-Neuchâtelois	3
Nebenbahnen	92
	<u>Total 276</u>

Ferner sind uns bekannt geworden:

307	Fälle	von	Kupplungsbrüche;
34	"	"	Radreifenbrüche;
40	"	"	Achsenbrüche.

Da uns aber nicht alle Fälle gemeldet werden, so ist die Anzahl dieser Defekte höher anzunehmen. Schwerere Unfälle sind infolge dieser Brüche nicht entstanden.

Unter Mitwirkung unserer Kontrollingenieure fanden statt:

Innere Kesseluntersuchungen:	152 (in % der Kessel 9,8).
Periodische Druckproben:	162 (in % der Kessel 10,4).
Druckproben neuer Kessel:	70 (wovon 8 Ersatzkessel).

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

3. Bahnbetrieb.

a. Fahrplanwesen.

Die Zahl der Abänderungsbegehren zu den Fahrplanentwürfen ist, verglichen mit dem Vorjahre, von 891 auf 985 gestiegen.

Von den Begehren bezweckten:

- 240 Vermehrung der Fahrleistungen,
- 226 die Verlegung von Zügen oder Schiffskursen,
- 188 die Erstellung von neuen Anschlüssen, und
- 204 die Gewährung neuer Zwischenhalte bei Zügen oder Schiffskursen.

Über 274 Begehren hatte das Eisenbahndepartement zu entscheiden, während die übrigen in den Fahrplankonferenzen durch Verzicht seitens der Begehrensteller oder Zugeständnisse der Bahn- und Dampfschiffverwaltungen ihre Erledigung fanden. In 38 Fällen sind die Verfügungen des Departements auf dem Rekurswege an den Bundesrat gezogen worden, und zwar richteten sich die meisten Rekurse gegen Verfügungen des Departements, womit vermehrte Fahrleistungen auf den Bundesbahnen abgelehnt wurden.

Zu längern Verhandlungen gab der Fahrplan der im Herbst des Berichtsjahres eröffneten Rickenbahn Anlass. Die Bundesbahnen hatten auf dieser Linie für den ersten Winter als Versuchsperiode einen Fahrplan mit 6 Zügen in jeder Richtung projektiert, womit aber die Bevölkerung der zunächst beteiligten Landesgegenden nicht befriedigt war, weil ein solcher Fahrplan nicht alle wünschbaren Anschlüsse zwischen den interessierten wichtigern Verkehrsgebieten vermitteln konnte. Es sind daher von verschiedenen Seiten Begehren um Einlage weiterer Züge gestellt worden. Die Bundesbahnen lehnten jede Mehrleistung ab, indem sie ausführten, dass nicht vorauszusehen sei, wie die Ver-

kehrsverhältnisse auf der neuen Bahn sich gestalten werden; die Erfahrungen während der ersten Betriebssaison werden zeigen, ob und eventuell welche weiteren Züge im Sommer 1911 geführt werden müssen. Das Eisenbahndepartement hat den Standpunkt der Bundesbahnen geschützt, und wir haben den von 7 Kantonsregierungen und von der Südostbahn gegen den bezüglichen Entscheid des Departements eingereichten Rekurs ablehnend beschieden.

Das Eisenbahndepartement hat die Frage der Einführung eines Jahresfahrplans einer erneuten Prüfung unterstellt, wobei es sich aber überzeugen musste, dass eine Änderung des bisherigen Verfahrens nicht angängig ist, solange in den Nachbarländern, wie in unserm letztjährigen Berichte erwähnt ist, für den Sommer und für den Winter besondere Fahrpläne erstellt werden. Dazu kommt die weitere Schwierigkeit, dass auf einzelnen schweizerischen Touristenlinien die Anforderungen des Sommers von denjenigen des Winters so bedeutend abweichen, dass die Darstellung der Sommer- und der Winterfahrordnung in ein und demselben Plakate hinsichtlich Klarheit alles zu wünschen übrig liesse.

An die europäische Fahrplankonferenz für den Sommer 1911, welche am 30. November und 1. Dezember in Wiesbaden abgehalten wurde, hat das Departement eine Vertretung abgeordnet. In dieser Konferenz sind einige, für unser Land wichtige neue Verbindungen vereinbart worden.

b. Kontrolle der Dienstvorschriften.

Die im letztjährigen Berichte erwähnten Verhandlungen mit den Verwaltungen des ehemaligen Verbands schweizerischer Eisenbahnen über die Aufstellung neuer Vorschriften betreffend die Aufnahme in den Eisenbahndienst, die Heranbildung von Lokomotivführern und Lokomotivheizern sowie die periodischen Prüfungen des Betriebspersonals konnten zum Abschlusse gebracht werden, und es steht demnächst die Einführung der neuen Vorschriften durch die beteiligten Bahnverwaltungen zu erwarten.

Mit der Einführung der schon im Jahre 1908 genehmigten Reglemente über den Fahrdienst auf den Schmalspurbahnen mit Dampftrieb und auf den Zahnradbahnen sind noch mehrere Verwaltungen im Rückstande, weshalb das Departement Anlass nahm, auf baldige Erledigung dieser Angelegenheit zu dringen.

Nachdem das Departement in einer unterm 6. April mit Delegierten der elektrischen Schmalspurbahnen abgehaltenen Konferenz den Wortlaut eines neuen Reglements über den Fahrdienst auf diesen Bahnen vereinbart hatte, sind von den beteiligten Bahnverwaltungen unterm 19. Oktober noch Abänderungsvorschläge eingereicht worden, welche neue Verhandlungen nötig machten und die Genehmigung des Reglements im Berichtsjahre verunmöglichten.

Die Revision des allgemeinen Signalreglements, sowie des Reglements über den Fahrdienst auf den Normalspurbahnen bildet seit Jahren ein ständiges Kapitel und führt zu langen und zeitraubenden Verhandlungen. Die häufigen Abänderungen, verbunden mit dem Rückkaufe der Gotthardbahn, haben denn auch bis zur Stunde die Aufstellung von für das gesamte Netz der Bundesbahnen gültigen Ausführungsbestimmungen zu den vorgenannten Reglementen verhindert. Wenn es auch zu begrüßen ist, dass die neuesten Erfahrungen zunutze gezogen werden, so ist anderseits doch zu wünschen, dass in Zukunft in den wichtigsten Reglementen etwas mehr Stabilität Platz greife, und dieses um so mehr, als gewisse, schon vor 10 Jahren eingeführte Bestimmungen des Signalreglements noch heute nicht vollständig durchgeführt sind.

Die Behandlung der Reglemente neuer Bahnen wird je länger je umständlicher und zeitraubender. Es kommt ab und zu vor, dass die Entwürfe zu den Reglementen dem Departemente zu spät vorgelegt werden, und dass alsdann die Verhandlungen hierüber sich ganz ungebührlich hinziehen, weil bei den leitenden Organen der Bahnen die erforderliche Sachkenntnis oder der gute Wille für eine prompte Erledigung der Geschäfte nicht vorhanden ist. Es ist denn auch wiederholt vorgekommen, dass man auf neu eröffneten Bahnen in der ersten Zeit des Betriebes mit provisorischen Dienstvorschriften sich behelfen musste.

c. Vollziehung des Arbeitsgesetzes.

In Berücksichtigung besonderer Verhältnisse sind verschiedenen Verwaltungen ausnahmsweise Anordnungen hinsichtlich Dauer der Arbeitszeit, der ununterbrochenen Ruhezeit sowie der Dienstbereitschaft zugestanden worden.

Die Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbands sowie der Rhätischen Bahn wurden, wie seit Jahren üblich,

ermächtigt, während der Dauer des Herbstverkehrs an den Sonntagen, den Bettag ausgenommen;

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

Ferner wurde der Aarau-Schöftland-Bahn und der Wynental-Bahn gestattet, während der Dauer des Herbstverkehrs auf ihren Linien an den Sonntagen, den Bettag ausgenommen, in jeder Richtung je einen Güterzug auszuführen.

Ausserdem ist bei lokalem starkem Verkehrsandrang, wie er sich namentlich in Chiasso häufig geltend machte, die betreffende Verwaltung ermächtigt worden, bald in grösserm, bald in geringerem Umfange an den Sonntagen den Güterverkehr zu besorgen.

Ein Gesuch des Verbands der schmalspurigen Nebenbahnen, welches auf die allgemeine Bewilligung der dem schweizerischen Wagenverband gewährten Ausnahmen hinzielte, ist abgewiesen worden, weil:

1. die meisten Schmalspurbahnen nicht einmal an den Werktagen Güterzüge ausführen;
2. der Güterverkehr auf diesen Bahnen im allgemeinen ein so geringer ist, dass der Aus- und Einlad an den Sonntagen nur an wenigen Orten sich als notwendig erweisen konnte, während anderseits gerade an den Sonntagen die Angestellten durch den Personenverkehr stark in Anspruch genommen sind;
3. die schmalspurigen Nebenbahnen bis dahin von den ihnen bewilligten Ausnahmen hinsichtlich des Güterverkehrs an Sonntagen nur in ganz vereinzelt Fällen Gebrauch gemacht haben.

Durch die Kontrollorgane ist eine grosse Zahl der im Art. 11 des Gesetzes vorgesehenen Tagebücher geprüft und es sind die in diesen Büchern gemeldeten Unregelmässigkeiten zum Zwecke der Abhülfe den betreffenden Verwaltungen bekannt gegeben worden. Es ist aber neuerdings zu konstatieren, dass sehr viele Angestellte die Tagebücher nicht führen. Es ist vorgekommen, dass ganze Gruppen von Angestellten in den Büchern keinerlei Aufzeichnungen machten, oder trotz ergangener Einladung die

Bücher nicht zur Kontrolle vorwiesen, aber durch das Mittel der Personalverbände beim Eisenbahndepartement über zu starke dienstliche Inanspruchnahme sich beschwerten.

Mit Eingabe vom 17. Januar 1910 haben die Zentralvorstände des schweizerischen Strassenbahnerverbandes sowie der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten ein Gesuch um Revision der Vollziehungsverordnung für die Nebenbahnen vom 9. Oktober 1903 eingereicht und Abänderungsvorschläge gestellt, welche auf Änderungen am Arbeitsgesetze selbst hinielten. Angesichts des Umstandes, dass die Bundesversammlung unterm 16./29. Juni 1905 die erwähnte Verordnung gutgeheissen hat, ist das Gesuch von uns ablehnend beschieden worden.

Die Anfrage einer Bahnverwaltung, wie die Zahl der Dienstjahre im Sinne von Art. 7, Abs. 3, des Gesetzes zu berechnen sei, falls der Angestellte in den ersten 3 Jahren lediglich als Saisonangestellter beschäftigt gewesen sei, ist vom Eisenbahndepartement dahin beantwortet worden, dass, bei Zählung der Dienstjahre vom ersten Eintritte bei einer konzessionierten Transportanstalt an, die Zeitabschnitte, innerhalb welcher der Angestellte ausser Dienst stand, in Abzug gebracht werden können.

d. Fahrleistungen und Zugsverspätungen.

Gemäss beiliegender Tabelle ist die Zahl der ausgeführten Züge mit Personenbeförderung, wie auch diejenige der reinen Güterzüge gegenüber dem Vorjahre gestiegen. Eine erhebliche Zunahme ist hinsichtlich der geführten Achskilometer zu verzeichnen.

Entsprechend der eingetretenen Verkehrssteigerung macht sich bei den meisten Bahnen eine Zunahme der Zugsverspätungen bemerkbar. Ein beträchtlicher Teil der letztern steht mit grössern Festlichkeiten, namentlich dem eidgenössischen Schützenfeste in Bern und der landwirtschaftlichen Ausstellung in Lausanne, sowie mit den im Laufe des Sommers stattgefundenen Überschwemmungen im Zusammenhange.

Auf einigen Linien wird die fahrplanmässige Führung der Züge je länger je mehr durch den Mangel des II. Geleises nachteilig beeinflusst.

e. Unfälle.

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

	1910	1909
Entgleisungen in Stationen	40	41
„ auf offener Bahn	33	15
Zusammenstöße in Stationen	23	36
„ auf offener Bahn	3	5
Sonstige Unfälle:		
Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden	1805	1792
Andere Unfälle	52	53
Gesamtzahl der Unfälle	1956	1942

Von den 73 (56) Entgleisungen fanden 59 (36) bei Personen- und Güterzügen, 11 (17) im Rangierdienst und 3 (3) bei Tramwagen statt.

Nach den Ursachen rubrizieren sich die Entgleisungen wie folgt:

	1910	1909
Defekte Bahnanlage	4	6
Hindernisse auf der Bahn	10	3
Befahren unrichtig bedienter Weichen	25	22
Defekte an Fahrzeugen	6	6
Andere und unermittelte Ursachen	28	19

Von den 26 (41) Zusammenstößen ereigneten sich 16 (20) bei fahrenden Zügen, sei es, dass solche mit andern Zügen oder mit einzelnen Wagen in Kollision gerieten; 8 (12) Fälle beziehen sich auf Vorkommnisse im Rangierdienst und 2 (9) betreffen Kollisionen von Tramwagen.

Als bedeutendstes Ereignis dieser Art ist zu erwähnen der am 29. Mai 1910 auf der Birsigtalbahn vorgekommene Zug-zusammenstoß, bei welchem 22 Reisende und 3 Bahnbedienstete verletzt wurden.

Nach den Ursachen rubrizieren sich die Zusammenstöße wie folgt:

	1910	1909
Unrichtige Dispositionen des Personals, mangelhafte Verständigung	3	7
Unrichtige Weichen- oder Signalstellung	10	11
Vorschriftswidriges Manöver und Unachtsamkeit des Zug- und Fahrpersonals	9	15
Unrichtige Aufstellung von Fahrzeugen	3	5
Andere Ursachen	1	3

Nach Bahnen zusammengestellt entfallen von den Entgleisungen und Zusammenstößen:

	Entgleisungen		Zusammenstöße	
	1910	1909	1910	1909
Auf die schweiz. Bundesbahnen, inklusive mitbetriebene normalspurige Linien . . .	41	29	14	20
„ „ Bern-Neuenburg-Bahn, . . .	—	—	—	—
„ „ Neuenburger Jura-Bahn . . .	—	1	—	—
„ „ ausländischen Bahnen auf Schweizergebiet . . .	2	1	1	1
„ „ übrigen normalspurigen Adhäsionsbahnen . . .	7	7	2	4
„ „ schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	10	10	4	3
„ „ schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf Strassen . . .	11	4	4	12
„ „ Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken	—	3	—	1
„ „ reinen Zahnradbahnen	2	1	1	—
„ „ Seilbahnen	—	—	—	—

Die sämtlichen Unfälle hatten 86 Tötungen (im Vorjahre 87) und 1782 Verletzungen (gegen 1753) von Personen zur Folge, und zwar wurden

	getötet					
	Reisende		Bahnbedienstete		Drittpersonen	
	1910	1909	1910	1909	1910	1909
bei Entgleisungen und Zusammenstößen	—	—	1	—	—	2
infolge sonstiger Ereignisse	8	13	34	41	43	31

	verletzt					
	Reisende		Bahnbedienstete		Drittpersonen	
	1910	1909	1910	1909	1910	1909
bei Entgleisungen und Zusammenstößen	28	26	12	10	1	2
infolge sonstiger Ereignisse	90	88	1534	1529	117	98

Nach Bahnen zusammengestellt entfallen hiervon:

	Tötungen		Verletzungen	
	1910	1909	1910	1909
Auf die schweiz. Bundesbahnen, inklusive mit betriebene normalspurige Linien . .	58	64	1187	1253
„ „ Bern-Neuenburg-Bahn . .	2	1	7	8
„ „ Neuenburger Jura-Bahn .	—	1	24	21
„ „ ausländischen Bahnen auf Schweizergebiet . . .	1	1	50	60
„ „ übrigen normalspurigen Adhäsionsbahnen	7	7	86	72
„ „ schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	3	—	62	59
„ „ schmalspurigen Adhäsionsbahnen auf Strassen . .	14	11	320	233
„ „ Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken	—	1	29	31
„ „ reinen Zahnradbahnen . .	—	—	7	7
„ „ Seilbahnen	1	1	10	9

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

	Reisende				Bahnbedienstete				Drittpersonen			
	Tötung		Verletzung		Tötung		Verletzung		Tötung		Verletzung	
	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909
Überfahren von Fuhrwerken, Rollwagen und Draisinen	—	—	1	—	—	—	4	1	1	4	32	12
Scheuwerden von Tieren bei der Fahrt von Zügen	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	6	3
Ausgleiten auf Fahrzeugen, Fehltreten beim Auf- und Absteigen	1	1	10	6	2	4	226	228	—	—	—	—
Fehltreten beim Begehen der Geleise	—	—	3	3	—	—	122	121	—	—	—	—
Springen auf und von im Gang befindlichen Fahrzeugen	7	9	20	22	1	1	58	55	—	—	2	2
Unvorsichtiges Überschreiten der Geleise und Gehen in denselben	—	2	1	3	14	23	26	23	40	23	66	66
Unvorsichtiges Benehmen im fahrenden Zug und bei Manöverbewegungen	—	1	6	8	2	1	28	19	—	—	—	—
Mitwirkung von Drittpersonen beim Manöver	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2
Unglücklicher Zufall bei Manövern	—	—	—	—	4	3	170	171	—	—	1	1
An- und Abkuppeln von Fahrzeugen	—	—	—	—	4	8	162	189	—	—	—	—
Verbotene (oder unrichtig ausgeführte) Manöver	—	—	1	4	2	—	16	27	—	—	3	1
Ein-, Aus- und Umlad von Gütern	—	—	—	—	—	1	324	292	—	—	—	—
Öffnen oder Schliessen von Wagentüren	—	—	32	33	—	—	53	53	—	—	—	—
Fremdkörper in die Augen	—	—	—	—	—	—	69	53	—	—	—	—
Einfuern auf der Lokomotive und Zerkleinern von Kohlen	—	—	—	—	—	—	42	61	—	—	—	—
Starkströme	—	—	—	—	—	—	14	14	1	—	—	—
Andere Ursachen	—	—	16	9	5	—	219	222	1	3	4	11

In selbstmörderischer Absicht haben sich 17 Personen getötet, 2 wurden nur verletzt (im Vorjahr 16 getötet).

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

	1910	1909
Tötungen	6	3
Verletzungen	3458	3449

gemeldet.

4. Dampfschiffe.

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

Über den Umfang der Kontrolle geben nachstehende Zahlen Aufschluss:

a. Betriebsbewilligungen.

	Für Dampfschiffe	Für Motorboote	Für Motorschiffe	Total für Fahrzeuge
Erneuert	3	20	9	32
Neu erstellt	2	12	8	22
Entzogen	2	12	6	20

b. Änderungen im Schiffspark.

Dampfschiffe neu erstellt, bzw. neu unter Kontrolle getreten	4
Motorboote " " " " " " "	30
Motorschiffe " " " " " " "	9
Dampfschiffe ausrangiert oder aus der Kontrolle gestrichen	3
Motorboote " " " " " " "	11
Motorschiffe " " " " " " "	3
Dampfschiffe umgebaut	1
Motorboote "	1
Motorschiffe "	5
Dampfschiffe mit neuen Kesseln versehen	1
" " " Maschinen versehen	—
Motorboote " " Motoren "	5
Motorschiffe " " " " "	1

c. Bestand des Schiffsparkes.

Dampfschiffe für den Personen- und Gütertransport . . .	102
„ nur für den Gütertransport	6
„ für den Schleppdienst	7
Motorboote ausschliesslich für den Personentransport . . .	127
Motorschiffe auch für den Personentransport	9
„ nur für den Gütertransport	74
Total	325
Im Bau oder angemeldet und voruntersucht sind	25

An Schiffsuntersuchungen wurden vorgenommen:

Äussere Untersuchungen von Dampfschiffen	116
Untersuchungen von Motorbooten	100
„ „ Motorschiffen	164
Innere Untersuchungen von Dampfschiffen	116
wovon auf Stapel	39
Belastungsproben und Krängungsversuche	44

Die Kesselrevisionen und Druckproben wurden in bisheriger Weise durch die Inspektoren des schweizerischen Vereins von Dampfkesselbesitzern vorgenommen, deren Berichte uns je-
weilen in Kopie zugesandt werden. Den Revisionen von 13 Kesseln
und den Druckproben von 7 neuen Kesseln haben unsere Beamten
beigewohnt.

Die Anzahl der im Betriebe befindlichen Schiffskessel beträgt 173.

d. Bestand der regelmässig befahrenen Landungseinrichtungen.

Neu erstellt wurden	21
Umgebaut wurden	2
Aufgehoben oder nicht mehr befahren	4
Totaler Bestand	284

Untersuchungen solcher Einrichtungen wurden im^o Berichtsjahre 181 vorgenommen.

Die Revision der schweizerischen Verordnung betreffend Bau und Betrieb von Dampfschiffen wurde im Berichtsjahr endgültig bereinigt. Die neue Verordnung trat mit dem 1. Januar 1911 in Kraft; sämtliche kantonalen Verordnungen sind infolgedessen neu zu revidieren.

Aus diesem Grunde konnte das waadtländische Schiffsfahrts-polizeireglement noch nicht in Kraft gesetzt werden.

Im Berichtsjahr ist vom Kanton Tessin ein Schiffsahrtspolizeireglement in Kraft gesetzt worden und die Regierungen der Kantone Baselstadt und Basellandschaft haben Entwürfe zu schiffsahrtspolizeilichen Vorschriften eingereicht.

Der Mülheimer Dampfschiffahrts A. G. in Mülheim a. Rhein wurde im August eine Konzession für die Schiffsahrt auf der Strecke Basel-Augst erteilt.

Wegen 2 elektrischen Hochspannungsüberführungen zwischen Stein und Schaffhausen mussten zur Sicherung der Schiffsahrt auf dieser Strecke besondere Vorkehrungen angeordnet werden.

Die länger andauernden ausserordentlichen Hochwasser im Juni führten teilweise zu Betriebseinstellungen, zum Teil mussten bis weit ins Land hinein reichende Notstege errichtet oder der Umlad mittelst Kähnen vorgenommen werden. Natürlich verursachten solche Verhältnisse Verspätungen und Störungen im Fahrplan. Auch der Trajektverkehr auf dem Bodensee wurde durch das Hochwasser erheblich gehindert und musste teilweise eingestellt werden.

Den Bestimmungen betreffend Rekrutierung, Belehrung und periodische Prüfung des Dampfschiffpersonales wird noch immer zu wenig nachgelebt, ebenso den Vorschriften zur Sicherheit des Dampfschiffbetriebes und denjenigen betreffend den Gebrauch der Rettungsapparate.

Von ausserordentlichen Vorkommnissen ist zu erwähnen, dass am 15. Juli infolge unrichtigen Manövers im Hafen von Rapperswil das Schiff „Uto“ der Zürcher-Dampfbootgesellschaft auf das Motorboot „Linth“ aufgestossen ist, wobei letzteres erheblich beschädigt wurde.

Maschinendefekte sind uns im Berichtsjahre keine nennenswerten zur Kenntnis gebracht worden.

Beim Betrieb sind nach den eingegangenen Mitteilungen 56 Schiffsbedienstete und 1 Reisender verletzt worden; 2 Schiffsbedienstete wurden getötet (im Vorjahre 58 Schiffsbedienstete und 1 Reisender verletzt, sowie 1 Schiffsbediensteter getötet).

Bei den Hilfsarbeiten des Betriebes wurden 96 Personen verletzt (im Vorjahre 75).

5. Sonstige Transportanstalten mit Motorbetrieb.

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

a. Automobilunternehmungen.

Zahl der konzessionierten Unternehmungen			
auf 1. Januar 1910	9	(im Vorjahre 10)	
Neu erteilte Konzessionen	4	(„ „ —)	
Entzogene Konzessionen	—	(„ „ —)	
Erloschene Konzessionen	—	(„ „ 1)	
Stand auf Ende 1910	13	(„ „ 9)	

Von diesen Unternehmungen standen auf 1. Januar 1910 in regelmässigem Betriebe	9
Neu eröffnete Betriebe	3
Betriebseinstellungen	—
Stand auf Jahresende	12
(im Vorjahre	9)

Die Gesamtlänge der von obigen 12 Automobilunternehmungen befahrenen Strecken beträgt 126,9 km; 34 Personenwagen mit 496 Sitzplätzen versehen den Dienst. Die Zahl der geprüften Vorlagen beträgt 20.

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

Von den Kontrollbeamten wurden 12 Inspektionen und 4 Besuche bei besonderen Anlässen ausgeführt.

b. Luftseilbahnen und Aufzüge.

Unter eidgenössischer Kontrolle standen im Berichtsjahre die gleichen 3 Unternehmungen wie im Vorjahre.

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

Der Betrieb dieser Unternehmungen gab zu keinen Bemerkungen Anlass.

Es wurden 2 Drahtseile ausgewechselt; die Festigkeitsproben mit den Ersatzseilen ergaben gute Resultate.

Vom Kontrollingenieur wurden im Berichtsjahre 5 Inspektionen vorgenommen.

Die Zahl der über diese Unternehmungen behandelten Vorlagen beträgt 2.

D. Administrative Kontrolle.

1. Tarif- und Transportwesen.

a. Tarifwesen.

Die Zahl der Tarifgenehmigungen ist im Berichtsjahr um 36 gestiegen, nämlich von 635 im Jahre 1909 auf 671 im Jahre 1910.

Ende 1909 hat sich der Verband schweizerischer Eisenbahnen infolge Kündigung durch die schweizerischen Bundesbahnen aufgelöst. Zur Behandlung der auf das Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransport- und Tarifwesen bezüglichen Fragen wurde eine kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen geschaffen. Im Schosse dieser Konferenz sollen in Zukunft die Verkehrs- und Tariffragen betreffend den Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Tier- und Gütertransport behandelt werden, soweit diese Fragen allgemeiner Natur sind. Im Gegensatz zum frühern Eisenbahnverband und der im Rahmen desselben geschaffenen frühern kommerziellen Konferenz, deren Mitglieder sich im wesentlichen aus Vertretern der Normalspurbahnen zusammensetzten, können der neuen kommerziellen Konferenz alle Verwaltungen der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen beitreten, welche die „Geschäftsordnung“ der Konferenz als für sie verbindlich anerkennen. Soweit sie mit andern schweizerischen Transportunternehmungen einen direkten Verkehr eingerichtet haben, müssen sie den Beitritt zur „Übereinkunft betreffend den direkten schweizerischen Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr“, welche an Stelle des dahingefallenen „Vertrages betreffend die Organisation des direkten Verkehrs vom 5. Juli 1875“ getreten ist, ausdrücklich erklärt haben. Auf Anfang 1910 gehörten der kommerziellen Konferenz folgende Verwaltungen an:

32 Normalspurbahnen mit einer Betriebslänge von	3471	km
29 Schmalspurbahnen	779	„
8 Zahnradbahnen	50	„
2 Tramways	158	„
7 Drahtseilbahnen	13	„
7 Dampfschiffunternehmungen	520	„

Im Berichtsjahr sind neu beigetreten: zwei Normalspurbahnen und zwei Schmalspurbahnen. Hierdurch und infolge Eröffnung neuer Linien, die Verwaltungen angehören, die bereits

beigetreten sind, hat sich auf Ende 1910 die oben erwähnte Betriebslänge der Normalspurbahnen auf 3553 km und der Schmalspurbahnen auf 826 km erhöht.

Neben Vertretern der Transportunternehmungen nehmen an den Verhandlungen der kommerziellen Konferenz zum ersten Mal ständig auch solche des Handels, der Industrie, des Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft, sowie des Eisenbahndepartementes teil. Auf diese Neuerung, die namentlich den Vertretern der Verkehrsinteressenten (Transportgebern) ein Mitspracherecht bei der Beratung von sie betreffenden Massnahmen des Verkehrswesens gewährt, muss das grösste Gewicht gelegt werden. Es steht zu erwarten, dass durch sie ein innigerer Kontakt zwischen Transportgebern, Transportanden und der Aufsichtsbehörde geschaffen wird, der nicht verfehlen kann, gute Früchte zu zeitigen. Die Zahl der Vertreter der Verkehrsinteressenten ist auf 10 festgesetzt worden, nämlich 4 des Handels und der Industrie, 3 des Gewerbestandes und 3 der Land- und Forstwirtschaft. Das Eisenbahndepartement hat seinen administrativen Direktor und seinen Inspektor für Tarif- und Transportwesen als seine Vertreter an dieser Konferenz bezeichnet.

Die erste Sitzung der kommerziellen Konferenz fand am 18. Juni 1910 statt. In dieser wurden neben Angelegenheiten organisatorischer Natur Ergänzungen und Änderungen an der Anlage V zum Transportreglement, an den schweizerischen Tarifvorschriften, am allgemeinen Ausnahmetarif Nr. 10 für den Transport von Flüssigkeiten in Reservoirwagen und am schweizerischen Tarif für Generalabonnements behandelt.

Die zweite Sitzung der Konferenz erfolgte am 28. Dezember 1910. Sie befasste sich hauptsächlich mit der Fortbildung der schweizerischen Tarifvorschriften und Güterklassifikation und mit der Aufstellung neuer Vorschriften über die Behandlung von Ladeutensilien für Tiertransporte.

Mit Schreiben vom 25. Januar 1910 hat das Eisenbahndepartement den Verwaltungen der schweizerischen Normalspurbahnen den Antrag gestellt, zur Erzielung einer Vereinfachung bei den Tarifarbeiten und der Einnahmenabrechnung die Tarifgrundlagen für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr zu vereinheitlichen. Die Verschiedenheit der Tarifgrundlagen bei den schweizerischen Bahnen nötigt nämlich zur Ausgabe voluminöser Tarife für den direkten Verkehr, die einen viel zu grossen Arbeitsaufwand und unverhältnis-

mässig grosse Druckkosten erfordern. Der Handelsstand findet sich auch nur schwer in den bestehenden komplizierten Tarifen zurecht. Bei der Vereinheitlichung der Tarife würden an Stelle der bestehenden Tarife einfache Distanzverzeichnisse treten, die in Verbindung mit einem für alle Normalbahnen gültigen Tax-schema die Ermittlung aller Taxen für den Verkehr zwischen den schweizerischen Normalbahnen mit Leichtigkeit ermöglichen. Als anzunehmende Taxgrundlagen können selbstverständlich nur diejenigen der schweizerischen Bundesbahnen in Betracht kommen. Denjenigen Privatbahnen, die gemäss ihren Konzessionen höhere Taxen erheben dürfen, müsste bei Annahme der Bundesbahntarife ein Ausgleich in Form eines Distanzzuschlages bewilligt werden. Die grosse Mehrzahl der normalspurigen Privatbahnen hat die Anregung begrüsst. Was den Personenverkehr anbetrifft, so könnte der Bundesbahntarif nur nach Durchführung der vorgeschlagenen Erhöhung der Retourtaxen allgemein angenommen werden, da bei den jetzigen Ansätzen die Privatbahngesellschaften ihre Rechnung nicht fänden und durch einen Distanzzuschlag die Fahrpreise einfacher Fahrt zu hoch zu stehen kämen. Im Güterverkehr lässt sich, wie die Untersuchungen gezeigt haben, die Vereinheitlichung ohne grosse Schwierigkeiten durchführen. Die Tarife der Bundesbahnen müssen im Laufe der nächsten Jahre auf jeden Fall neu herausgegeben werden und es wird die Tarifvereinheitlichung zweckmässig bei dieser Gelegenheit vorgenommen. Inzwischen sind zwischen dem Eisenbahndepartement und den Privatbahnen die anzunehmenden Distanzzuschläge zu vereinbaren und, soweit nötig, die Konzessionen abzuändern. Einige Gesellschaften, die eine ungenügende Rendite aufweisen, werden diese Gelegenheit zu einer bescheidenen Taxerhöhung benutzen. Das Eisenbahndepartement hat davon abgesehen, die Annahme der Bundesbahntarife auch den Schmalspurbahnen anzuempfehlen, da zurzeit eine Anzahl derselben angesichts ihrer unsicheren Finanzlage eine solche Tarifreform nicht wohl durchführen könnte. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass späterhin auch diese Verwaltungen, um eine Vereinfachung der Tarifverhältnisse im ganzen schweizerischen Verkehr zu erzielen, sich der Vereinheitlichung anschliessen.

Mit Bundesratsbeschluss vom 1. Februar 1910 sind der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn für die Taxberechnung auf ihren Bergstrecken folgende Distanzzuschläge bewilligt worden :

- a. für die Haupttunnelstrecke (14,536 m) 100 %;
- b. für die Strecken Frutigen-Nordportal des Haupttunnels und Brig-Südportal des Haupttunnels (45,900 m) 50 %;
- c. auf der Linie Spiez-Frutigen (13,433 m) für die Strecken mit mindestens 15 ‰ Steigung 30 %.

Es können damit im Maximum folgende Zuschläge angerechnet werden:

für den Haupttunnel	14,536 m
" die Zufahrtslinien	22,950 "
" die Strecke Spiez-Frutigen	2,402 "
	im ganzen 39,888 m

Die Revision des Tarifgesetzes der schweizerischen Bundesbahnen im Sinne einer Erhöhung der Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt ist im Berichtsjahre von den eidgenössischen Räten noch nicht behandelt worden.

Personentarifwesen. Im Berichtsjahr wurde bei verschiedenen Verwaltungen eine Erhöhung der bisherigen Personen- und Gepäcktaxen durchgeführt, zum Teil nach vorausgegangener Änderung der Konzessionen. Wir erwähnen hier nur die Neuenburger Jurabahn, die Regionalbahn Pruntrut-Bonfol, die Berner Oberland-Bahnen, die Langenthal-Jura-Bahn, die Aarau-Schöftland-Bahn, die Locarno-Bignasco-Bahn, die Zuger Berg- und Strassenbahn und die Drahtseilbahn Muottas-Muraigl. Hierdurch, sowie infolge der Eröffnung neuer, zum Teil sehr wichtiger Linien, wie der Rickenbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn wurde die Umarbeitung und Erweiterung zahlreicher Tarife notwendig.

An dieser Stelle muss noch ein, soviel uns bekannt in der schweizerischen Eisenbahngeschichte einzig dastehendes Ereignis registriert werden. Die Birsigtalbahn hatte auf 1. Mai 1910 trotz der Einsprachen der Verkehrsinteressenten eine Erhöhung der Taxen der Abonnements für 1 und 6 Monate, für Schüler sowie für Arbeiter eingeführt. Die Folge davon war ein Boykott der Linie durch eine grosse Anzahl der bisherigen regelmässigen Benutzer derselben, was die Bahnverwaltung veranlasste, auf 1. Juni 1910 eine Reduktion der eingeführten Erhöhungen eintreten zu lassen.

Die Luzerner Tram Bahn führte auf den 15. Januar 1910 einen neuen Tarif ein, der in Anbetracht der ungünstigen Be-

triebsergebnisse Taxerhöhungen enthielt. Gegen den neuen Tarif erhob die Gemeinde Kriens Einsprache, da sich die Einwohnergemeinde Luzern seinerzeit bei Übernahme der Kriens-Luzern-Bahn (Oktober 1898) verpflichtet hatte, die bestehenden Taxen nicht zu erhöhen. Das Eisenbahndepartement musste den Rekurs abweisen, da die erhöhten Taxen die konzessionsmässigen Schranken nicht überschreiten und die Beurteilung wirklicher oder vermeintlicher Privatrechte nicht Sache der Aufsichtsbehörde sein kann.

Auf verschiedene aus Genf eingegangene Beschwerden gegen die Taxordnung der Genfer Strassenbahnen und der Gesellschaft Genève-Veyrier konnte das Eisenbahndepartement ebenfalls nicht eintreten, da in keinem Falle eine Überschreitung der konzessionsgemäss zulässigen Gebühren vorlag.

Die schweizerischen Bundesbahnen wurden ermächtigt, anlässlich der Neuausgabe des internen Personen- und Gepäcktarifes ihr allgemeines Taxschema für den Personenverkehr auch im Verkehr mit und über die Bergstrecke der Brünigbahn zur Anwendung zu bringen und zwar unter Berechnung eines Distanzzuschlages von 100 % für die I. und II. Wagenklasse und von 50 % für die III. Wagenklasse (3. Juni 1910).

Zwischen den schweizerischen Bundesbahnen und der Bodensee-Toggenburg-Bahn wurde auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes auf der letztern ein Abkommen betreffend den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr auf den Strecken St. Fiden-St. Gallen, St. Gallen-Bruggen, St. Gallen-Haggen-Bruggen und Lichtensteig-Wattwil getroffen, wonach auf denselben die Fahrtausweise in den Zügen beider Verwaltungen anerkannt werden. Auch der Gepäck- und Expressgutverkehr wurde in die Gemeinschaft einbezogen.

Die im Jahre 1906 in Deutschland eingeführte Fahrkartensteuer muss von den Bundesbahnen auch im Verkehr mit ihren auf badischem Gebiet liegenden Stationen, sowie im Durchgangsverkehr über die badische Strecke Altenburg Grenze-Lottstetten Grenze erhoben werden. Es handelt sich um geringfügige Beträge, da selbstverständlich nur der Taxanteil der badischen Strecke von der Steuer betroffen wird. Die monatliche Zusammenstellung der Steuerbetreffnisse erfordert aber einen erheblichen Zeitaufwand. Nachdem die zuständigen deutschen Behörden auf die Erhebung dieser unwichtigen Steuer nicht verzichten zu können erklärten, haben die schweizerischen Bundesbahnen uns gebeten, bei der deutschen Regierung dahin zu

wirken, dass ihnen wenigstens die monatlichen Abrechnungen erlassen werden und die Zahlung im Wege der Abfindung erfolgen könne. Wir haben nicht ermangelt, mit der deutschen Regierung in diesem Sinne zu verhandeln und es ist dann, vorläufig für die Dauer von 3 Jahren, die Zahlung einer jährlichen Pauschalsumme von Mk. 1650 seitens der Bundesbahnen vereinbart worden.

Am 1. April 1910 trat eine Neuausgabe des Reglements und Tarifs für die Beförderung von Kranken in besondern Wagen in Kraft. Durch diese wurde die bisher übliche Berechnung der Taxen für den Krankentransport nach kilometrischen Einheitstaxen ersetzt durch die Vorschrift der Lösung einer bestimmten Anzahl von Billetten.

Ein IV. Nachtrag zum Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen wurde am 1. Mai 1910 ausgegeben. Durch denselben wurde unter anderem die Anwendung der Schulfahrtstaxen der ersten Altersstufe für Kadettenkorps bei Ausflügen zum Zwecke militärischer Übungen bewilligt. Ferner wurde die Vorschrift aufgehoben, nach welcher die Anwendung des Tarifs an Ostern, am Ostermontag und am eidgenössischen Bettag verboten worden war.

Der Tarif für die Beförderung von Personen mit Generalabonnements findet seit 1. Januar 1910 auch auf der Bern-Worb-Bahn und der Sernftalbahn und seit 1. Januar 1911 auf der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Eisenbahn Bière-Apples-Morges und Apples-L'Isle Anwendung. Ferner wurde, um oft geäußerten Wünschen des Publikums zu entsprechen, der Rückgabetermin für abgelaufene Abonnements bis 2 Uhr nachmittags erstreckt und unter gewissen Voraussetzungen auch die Rückerstattung der Photographien der abgelaufenen Abonnements zugesichert.

Die Umarbeitung des Reglements und Tarifs für die Beförderung von Leichen gab zu vielen Verhandlungen und Erhebungen Veranlassung. Die Neuausgabe konnte im Berichtsjahr nicht mehr zur Einführung gelangen.

Mit der in den letzten Geschäftsberichten wiederholt als dringlich bezeichneten endgültigen Regelung des französisch- und englisch-italienischen Personen- und Gepäckverkehrs via Simplon ist im Berichtsjahr begonnen worden und es konnte gegen Ende desselben dem ersten dieser Tarife die Genehmigung erteilt werden.

Gütertarifwesen. Die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen erschienen am 1. September 1910 in neuer Auflage. Ebenso die zugehörige Instruktion.

Neuausgaben oder Änderungen an den bestehenden Ausgaben der Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation für den internationalen Verkehr sind im Berichtsjahr 21 genehmigt worden gegenüber 34 im Jahre 1909.

Im Jahre 1910 sind dem Reformtarifsystem neu beigetreten: Die Martigny-Orsières-Bahn und die Bodensee-Toggenburg-Bahn unter Annahme des Grundtaxenschemas der schweizerischen Bundesbahnen, ferner die Aarau-Schöftland-Bahn, unter Annahme des zentralschweizerischen Taxschemas. Die Wynentalbahn ist, veranlasst durch die im letzten Bericht erwähnten Abmachungen mit der Seetalbahn über die Beordnung der Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr vom Taxschema der Bundesbahnen zum zentralschweizerischen Schema übergegangen. Das gleiche war auch der Fall bei der Langenthal-Jura-Bahn.

Dagegen hat die Regionalbahn Pruntrut-Bonfol an Stelle der zentralschweizerischen Taxschemas das Bundesbahnschema zur Einführung gebracht.

Auch rücksichtlich des Güterverkehrs sind im Berichtsjahr bei verschiedenen Verwaltungen Taxerhöhungen eingetreten und zwar zum Teil nach vorausgegangener Abänderung der Konzession. Wir führen hier die folgenden Unternehmungen an: Die Neuenburger Jura-Bahn, die Regionalbahn Pruntrut-Bonfol, die Seetalbahn, die Wynentalbahn, die Langenthal-Jura-Bahn, die Aarau-Schöftland-Bahn, die Locarno-Bignasco-Bahn, die Allaman-Aubonne-Gimel-Bahn, die Rolle-Gimel-Bahn und die Monthey-Champéry-Bahn.

Hierdurch, sowie durch die Eröffnung der Rickenbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn wurden zahlreiche Umarbeitungen, Ergänzungen und Abänderungen der bestehenden Gütertarife notwendig.

Das Reglement und der Tarif für den Bezug der Nebengebühren ist auf 1. Mai 1910 in neuer Ausgabe erschienen, unter zum Teil nicht unwesentlichen Erhöhungen der Taxansätze. In einem auf den gleichen Zeitpunkt in Kraft gesetzten Anhang zum Nebengebührentarif sind die Vorschriften über die Abwägung von nicht zum Transport bestimmten Tieren und Gütern, über länger dauernde Lagerung etc. etc. enthalten.

Im Jahre 1910 wurden 13 Camionnagetarife für Stationen der schweizerischen Bundesbahnen oder der von ihnen betriebenen Linien genehmigt. Die Zahl der Stationen, für welche ein auf den neuen Grundlagen beruhender Camionnagedienst eingerichtet ist, erhöht sich damit auf 81 für Ende 1910.

Auf 1. Januar 1911 wurden endlich neue Gütertarife für den Verkehr zwischen den französischen Eisenbahnen mit Ausnahme der P. L. M. und den italienischen Eisenbahnen über den Gotthard, den Simplon, den Mont Cenis, sowie über Ventimiglia zur Einführung gebracht, an welchen die schweizerischen Bundesbahnen als Transitstrecken beteiligt sind.

Anlässlich der Revision eines zwischen der Regionalbahn des Traverstales und der Asphaltminengesellschaft in Travers bestehenden Vertrages über die Bedienung des Industriegeleises der letztern Gesellschaft konnten sich die Parteien über die für den Gütertransport zwischen der Station Travers und dem Punkt La Presta, wo das Industriegeleise von der Bahnlinie abzweigt, zu erhebenden Frachten nicht einigen. Die Asphaltminengesellschaft gelangte daher an uns mit dem Ersuchen, hierüber zu entscheiden. Nach ihrer Ansicht sollte die Frachtberechnung auf der Bahnlinie nach den gewöhnlichen Regeln erfolgen, während die Bahngesellschaft die Beförderung auf dieser Strecke als Camionierung betrachtete, für welche die Gebühren besonders zu vereinbaren seien. Auf das Gesetz vom 19. Dezember 1874 betreffend die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten konnte nicht abgestellt werden, weil darin nur der Fall vorgesehen ist, wo Industriegeleise an die Stationsanlagen anschliessen, wobei die Erhebung einer Gebühr für den Transport von der Station bis zur Anschlussweiche des Privatgeleises nicht gestattet wird. Unser Entscheid vom 11. Oktober 1910 lautete dahin, dass im vorliegenden Falle für die Frachtberechnung die gewöhnlichen Regeln zu gelten hätten, dass aber, nachdem sich beim Abzweigepunkt La Presta keine Station befindet, die für die nächste Station Couvet (Reg.) geltenden Frachtsätze anzuwenden seien, und zwar sowohl im Verkehr mit Travers loco als Travers transit. Über die an die Regionalbahn zu leistende weitere Entschädigung für die Bedienung der Weichen, sowie den Unterhalt der Weichen und Signale usw. habe eine Verständigung zwischen den Parteien statzufinden. Sollte eine solche nicht zustande kommen, so könne hierüber der Entscheid des Bundesrates angerufen werden.

Zum Tarif für den Transport lebender Tiere ist ein I. Nachtrag genehmigt worden, dessen Einführung auf 1. März 1911 verschoben werden musste, um die Aufnahme der in der Dezembersession der kommerziellen Konferenz beschlossenen Änderungen am Tarif noch zu ermöglichen.

Die Zusammenstellung der Rückvergütungen und Ausnahmefrachtsätze der schweizerischen Eisenbahnen wurde neu bearbeitet und nach dem Stand vom 1. Januar 1911 veröffentlicht.

b. Transportwesen.

Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte Ergänzung des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen durch Aufnahme von Vorschriften über die Pflicht zur Avisierung von angekommenen Tiersendungen konnte auf 1. Mai 1910 durch Ausgabe eines Ergänzungsblattes A zum Transportreglement zur Einführung gebracht werden (Publikationsorgan 147/10).

Ausnahmen von den Vorschriften des Transportreglements hinsichtlich der Zeit, während der die Stationen dem Publikum geöffnet sein müssen, wurden der Nyon-Crassier-Bahn am 18. Oktober 1910 bewilligt (Publikationsorgan 448/10). Der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier wurden am 7. Dezember 1910 provisorisch für ein Jahr die zur Ausführung einzelner Züge mit Dampfmotorwagen notwendigen Beschränkungen in der Transportpflicht zugestanden (Publikationsorgan 520/10). Die im letzten Bericht erwähnten, der Rorschach-Heiden-Bahn zum gleichen Zweck provisorisch gewährten Beschränkungen in der Transportpflicht konnten noch nicht in definitive umgewandelt werden, da die Einführung des regelmässigen Transportes mit Motorwagen sich verzögert hat.

Zur Anlage V zum Transportreglement wurde am 1. Februar 1910 ein Ergänzungsblatt II, enthaltend neue Vorschriften betreffend die Zulassung von „Præposit“ zum Eisenbahntransport und eine Änderung in der Zusammensetzung von „Cheddite C“ (Publikationsorgan 32/10) und am 1. Juli 1910 ein Ergänzungsblatt III, enthaltend die Bestimmungen über die Zulassung von „in Aceton gelöstem Acetylen“ zur Beförderung (Publikationsorgan 253/10) eingeführt.

Einem Nachtrag zur Anlage V zum Transportreglement wurde am 26. August 1910 die Genehmigung erteilt (Publi-

kationsorgan 365/10). Seine Inkraftsetzung erfolgte am 15. September 1910.

Die Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbandes haben auch dieses Jahr die üblichen Vorkehren zur Bewältigung des Herbstverkehrs getroffen, wogegen ihnen wie in frühern Jahren eine Kürzung der Entladezeiten zugestanden wurde (Publikationsorgan 355/10). Analoge Bewilligungen wurden der Rhätischen Bahn, der Aarau-Schöftland-Bahn und der Wynentalbahn erteilt (Publikationsorgan 374/10 und 392/10).

Infolge der Hochwasserkatastrophe im Sommer 1910 mussten der Rhätischen Bahn am 22. Juni 1910 (Publikationsorgan 262/10) und den schweizerischen Bundesbahnen am 27. Juni und 1. Juli 1910 (Publikationsorgan 279/10 und 289/10) temporäre Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen bewilligt werden. Solche Fristen wurden auch während des Transportes der an den Herbstmanövern beteiligten Truppen bewilligt und zwar der Emmentalbahnen für die Linie Solothurn-Münster am 12. August 1910 (Publikationsorgan 345/10) und den schweizerischen Bundesbahnen für die verschiedenen Linien im Jura am 22. August 1910 (Publikationsorgan 356/10).

Die neuen Vorschriften betreffend die Ablieferung von Gütersendungen an andere, als die im Frachtbrief genannten Adressaten, sowie die Reexpedition, Verteilung oder Vereinigung von Gütersendungen und diejenigen betreffend die Übernahme und Behandlung von Gütern, die den Stationen zur Verfügung von Drittpersonen oder zur Aufbewahrung übergeben werden, von welchen im letzten Bericht schon die Rede gewesen, konnten am 1. Juli 1910 in Kraft gesetzt werden. Dieselben finden sowohl auf den Normalspurbahnen, als auch auf verschiedenen Schmalspurbahnen und auf der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzsee Anwendung. Der Gültigkeitskreis der neuen Vorschriften ist daher ein sehr ausgehnter.

Die Verhandlungen betreffend die Revision der Ausführungs- und Zusatzbestimmungen zu den Vorschriften über Militärtransporte wurden im Berichtsjahr weitergeführt, ohne zum Abschluss zu gelangen.

Wir hatten Ihnen im letzten Bericht von den Anständen Kenntnis gegeben, welche sich aus dem im Jahre 1907 erlassenen Verbot der grenztierärztlichen Abfertigung der Sen-

dungen von Fleisch und Fleischwaren im Güterbahnhofe Basel Wolf ergeben hatten und gleichzeitig das Resultat der langwierigen Verhandlungen zur Beseitigung derselben mitgeteilt. Wie zu erwarten stand, genügten die getroffenen Massnahmen nicht, um die bestehenden Übelstände gründlich zu heben. Es wurden daher neuerdings Verhandlungen angeknüpft, welche schliesslich zum Resultat führten, dass vom 1. Dezember 1910 ab der Güterbahnhof Basel Wolf für die Einfuhr von Fleisch und Fleischwaren unbeschränkt geöffnet wurde. Damit ist der normale Zustand auf diesem Haupteinfuhrplatz der Schweiz wieder hergestellt.

Die Handhabung der Vorschriften des neuen schweizerischen Lebensmittelgesetzes durch die Organe der Transportunternehmungen gab im Berichtsjahr zu verschiedenen Erinnerungen Veranlassung, wobei namentlich auf die Notwendigkeit einer genauen Befolgung der Vorschriften betreffend die Beigabe von Fleischschauzeugnissen oder Begleitscheinen zu allen Sendungen von Fleisch und Fleischwaren, welche mit den Eisenbahnen oder Dampfschiffen Beförderung finden sollen, nachdrücklich hingewiesen wurde.

Der Ausbruch der Cholera in Italien veranlasste am 3. September 1910 die Inkraftsetzung der Vorschriften der „Verordnung vom 30. Dezember 1899/4. Februar 1908 über die Massnahmen zum Schutze gegen die Cholera und die Pest, soweit sie die Verkehrsanstalten, den Personen-, den Gepäck- und Warenverkehr betreffen“, wobei aber noch einige Einschränkungen gemacht wurden.

Dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr sind folgende Verwaltungen neu unterstellt worden: Die Berner Oberland-Bahnen, ausschliesslich der Schynige-Platte-Bahn und der Lauterbrunnen-Mürren-Bahn, die Wengernalpbahn, die Martigny-Orsières-Bahn und die Bodensee-Toggenburg-Bahn. Die Liste der schweizerischen Verwaltungen, welche dem Übereinkommen unterstellt sind, wurde durch Aufnahme der drei ersten Verwaltungen ergänzt. Ferner ist in derselben die Regionalbahn Pruntrut-Bonfol nachgetragen worden, welche am 1. Juli 1910 zum Selbstbetrieb übergegangen ist.

Die Länge der schweizerischen Linien, welche dem Übereinkommen unterstellt sind, ist infolge der Neuunterstellungen und der Eröffnung der Rickenbahn und der Teilstrecke

Bonfol gare-Bonfol frontiere von 3879 km (Ende 1909) auf 4015 km (Ende 1910) gestiegen.

Das Königreich Serbien trat am 12. Dezember 1910 dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr bei, so dass diesem jetzt 14 Staaten angehören.

Neue Vorschriften für den internationalen Verkehr und Änderungen an den bestehenden wurden im Jahre 1910 in folgendem Umfange genehmigt:

Personen- und Gepäckverkehr	7	(1909 : 9),
Güterverkehr	9	(1909 : 5).

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

2. Rechnungswesen und Statistik.

a. Vollziehung des Rechnungsgesetzes.

Allgemeines. Die Neuausgabe der Verordnung zum Rechnungsgesetz mit einer zeitgemässen Erweiterung der Rechnungsrubriken ist vorbereitet. Ihre Weiterbehandlung unterblieb jedoch im Berichtsjahre, weil es ratsam erschien, vorerst die Beratungen des internationalen Eisenbahnkongresses vom Juli 1910 in Bern über die einheitliche Gestaltung der Betriebsrechnung abzuwarten.

Im Berichtsjahre gelangten zur gesetzmässigen Prüfung und Genehmigung die Rechnungen und Bilanzen pro 1909 von 34 Normalspurbahnen, 48 Schmalspurbahnen, 12 Zahnradbahnen, 30 Tramwayunternehmungen und 32 Drahtseilbahnen, insgesamt von 156 Transportanstalten gegen 153 im vorhergehenden Jahre.

Von einzelnen Verspätungen abgesehen, wurden die Rechnungsausweise innert den vorgeschriebenen Fristen eingereicht. Die Erledigung der meisten bei der Prüfung zutage getretenen Anstände erfolgte auf dem Wege der Verständigung mit den Bahnverwaltungen; einige wenige Differenzen wurden durch Verfügung des Bundesrates geregelt. Einsprachen beim Bundesgericht sind keine erhoben worden.

Baurechnungen. Durch eingehende Untersuchungen an Hand des Rechnungsmaterials wird jeweils festgestellt, ob die von den Bahnen zur Verrechnung gebrachten Verwendungen für

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

(Die Ergebnisse pro 1910 sind approximativ. — Les résultats pour 1910 sont approximatifs.)

Betriebslängen Longueurs exploitées		Bezeichnung der Eisenbahnen Désignation des chemins de fer	Verkehrsmengen — Quantités transportées				Transport-Einnahmen — Recettes de transport						Durchschnittlicher Ertrag pro Kilometer Recettes moyennes par kilomètre	
Ende — Fin			Personen — Voyageurs		Güter, Gepäck und Tiere Marchandises, bagages et animaux		Personen — Voyageurs		Güter, Gepäck und Tiere Marchandises, bagages et animaux		Total			
1909	1910		1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910
km	km		Anzahl — Nombre	Anzahl — Nombre	Tonnen — Tonnes	Tonnen — Tonnes	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2463	2752	Schweiz. Bundesbahnen — Ch. de fer fédéraux ¹	76,642,319	80,619,948	12,107,685	13,129,615	66,457,152	75,598,155	92,288,032	104,263,597	158,745,184	179,861,752	59,967	65,622
276	—	Gotthardbahn ²	1,050,755	—	469,363	—	3,361,895	—	5,148,035	—	8,509,930	—	94,075	—
—	54	Bodensee-Toggenburg ³	—	571,774	—	43,522	—	273,399	—	127,817	—	401,216	—	30,580
19	19	Bulle-Romont	135,205	149,068	53,404	56,798	92,571	100,658	242,126	270,173	334,697	370,831	17,616	19,517
6	6	Nyon-Crassier	119,045	101,479	22,185	24,869	35,240	31,019	26,918	28,845	62,158	59,864	10,360	9,977
14	14	Val-de-Travers	633,912	653,070	75,347	84,057	113,546	116,908	129,224	151,119	242,770	268,027	17,341	19,145
7	7	Wald-Ruti	202,029	205,072	25,867	25,070	67,878	68,811	41,601	41,277	109,479	110,088	15,640	15,727
43	43	Bern-Neuchâtel	715,781	765,794	138,001	135,122	606,627	649,211	404,669	418,940	1,011,296	1,068,151	23,519	24,841
43	43	Emmentalbahn	1,179,914	1,250,479	349,083	388,348	389,340	415,641	530,190	584,868	919,530	1,000,509	21,384	23,268
41	41	Burgdorf-Thun	653,971	664,676	102,656	110,406	254,048	255,040	309,870	350,263	563,918	605,303	13,754	14,763
23	23	Solothurn-Münster	240,481	262,605	127,266	147,089	142,699	136,814	270,542	309,128	413,241	445,942	17,967	19,389
33	33	Fribourg-Marten-Ins	276,604	278,429	76,809	72,151	146,522	148,019	151,148	151,690	297,670	299,709	9,020	9,082
40	40	Jura Neuchâtelois	1,625,847	1,688,739	194,085	180,827	769,605	861,903	538,485	548,318	1,308,090	1,410,221	32,702	35,255
15	15	Längenthal-Huttwil	299,410	316,357	124,626	129,221	101,894	106,859	167,932	182,079	269,826	288,938	17,938	19,262
26	26	Huttwil-Wolhusen	204,242	215,112	76,228	80,868	93,817	98,652	163,551	176,576	257,368	275,225	9,899	10,586
25	25	Ramsei-Sumiswald-Huttwil	233,089	250,423	39,805	44,381	82,282	87,204	69,543	81,956	151,825	169,160	6,073	6,766
14	14	Le Pont-Brassus	85,158	87,609	8,847	10,571	46,440	47,739	33,038	35,400	79,478	83,139	5,677	5,938
—	20	Martigny Orsières ⁴	—	21,790	—	1,575	—	22,869	—	9,983	—	32,852	—	5,082
5	5	Oensingen-Balsthal	369,760	440,361	64,538	72,539	32,721	36,461	75,833	84,491	108,554	120,952	21,711	24,190
11	14	Porrentruy-Bonfol ⁵	176,461	191,854	13,416	23,847	43,124	47,543	17,617	32,533	60,741	80,076	5,522	7,061
25	25	Saignelégier-Glovelier	71,342	77,842	20,293	21,421	51,033	52,976	53,109	60,618	104,142	113,594	4,166	4,544
55	55	Schweiz. Seetalbahn	785,805	842,795	132,326	148,148	370,161	384,273	362,266	416,102	732,427	800,375	13,317	14,552
50	50	Schweiz. Südostbahn	749,278	712,802	115,155	104,596	591,987	593,252	320,928	323,773	912,915	917,025	18,258	18,340
12	12	Sensetalbahn	89,145	94,092	36,056	49,720	31,121	33,521	55,131	68,624	86,252	102,145	7,188	8,512
19	19	Sihltalbahn	671,416	718,841	175,857	148,394	157,237	182,606	191,701	331,000	381,000	348,938	17,421	18,365
31	31	Thunerseebahn	900,307	939,682	186,062	197,603	665,317	712,034	536,750	563,182	1,202,067	1,275,216	38,776	41,136
14	14	Bern-Lötschberg-Simplon	210,505	240,587	46,987	55,679	130,233	147,996	123,440	141,930	253,673	289,926	18,119	20,709
21	21	Bern-Schwarzenburg	229,542	253,681	29,351	39,641	122,078	129,329	66,449	81,919	188,527	211,245	8,977	10,059
24	24	Erlenbach-Zweisimmen	198,582	207,675	31,424	34,618	207,573	226,276	130,702	145,090	338,275	371,366	14,095	15,474
34	34	Gürbetalbahn	721,092	731,567	179,924	182,528	270,530	288,557	225,510	236,878	496,040	525,435	14,589	15,454
12	12	Spiez-Erlenbach	245,733	253,918	40,511	44,400	138,878	147,645	80,852	81,738	220,616	238,497	18,355	19,875
40	40	Tössetalbahn	693,705	727,882	102,252	102,225	270,865	277,126	253,533	258,398	524,398	535,524	13,110	13,388
26	26	Urikeron-Bauma	164,301	172,502	34,476	36,062	61,104	62,452	58,160	60,607	119,264	123,059	4,587	4,733
3467	3557	Total	90,576,736	94,708,505	15,199,885	15,972,714	75,896,675	82,315,579	103,058,676	110,488,727	178,955,351	192,804,306	—	—
—	—	Vermehrung absolute — absolute Augmentation %	—	4,131,769 4,3 (3,3)	—	772,829 5,1 (1,0)	—	6,418,904 8,3 (1,3)	—	7,430,051 7,3 (2,0)	—	13,848,955 7,3 (2,1)	—	—
3	3	Trambahn Luzern (Kriens-Luzern) ⁶	—	—	44,482	47,007	—	—	38,385	39,883	38,385	39,883	12,795	13,204
4	4	Orbe-Chavornay	105,522	110,709	46,010	50,670	27,484	28,954	43,127	45,938	70,611	74,892	17,653	18,723
10	10	Uetlibergbahn	84,231	82,718	711	781	88,887	88,553	15,899	16,426	104,786	104,984	10,479	10,493
12	12	Aarau-Schöfiland	379,051	345,716	18,314	20,205	74,198	82,679	31,896	36,639	106,094	119,318	8,841	9,943
7	7	Aigle-Leysin	72,801	74,995	9,235	10,760	127,304	136,013	130,643	153,591	257,947	289,604	36,850	41,372
12	12	Aigle-Ollon-Monthey	195,109	191,098	4,020	4,858	60,694	60,460	11,309	13,293	72,003	73,753	6,000	6,146
10	10	Allaman-Aubonne-Gimel	124,119	122,586	2,930	2,829	38,965	38,545	11,313	11,701	50,278	50,246	5,028	5,025
26	26	Appenzellerbahn	672,845	684,673	68,285	57,668	307,827	310,894	197,595	167,956	505,422	478,850	19,439	18,417
20	20	Appenzeller Strassenbahn	434,511	454,146	19,900	26,914	272,063	291,449	107,400	120,090	379,463	411,539	18,973	20,577
32	32	Bellinzona-Mesocco	229,026	281,512	9,251	9,266	96,246	91,516	46,862	47,163	143,108	138,679	4,472	4,334
10	10	Bern-Muri-Worb	294,892	362,270	11,337	11,331	70,465	88,040	22,466	23,641	92,928	111,681	9,293	11,168
32	32	Berner Oberland-Bahnen	397,333	398,993	20,785	28,745	706,045	765,008	112,441	134,458	818,486	899,466	25,578	28,108
40	40	Berninabahn ⁷	209,455	276,117	17,039	12,525	367,648	733,828	83,051	124,663	450,699	858,491	12,880	17,211
14	14	Bex-Gryon-Villars-Chesières	197,994	173,862	10,151	11,788	133,713	111,124	73,439	92,102	207,152	203,226	14,797	14,516
30	30	Bière-Apples-Morges	129,400	137,476	15,972	15,969	89,226	92,560	53,683	55,433	142,909	147,993	4,764	4,933
13	17	Birsigtalbahn ⁸	1,690,125	1,509,643	7,057	5,254	296,747	306,111	23,285	23,658	320,042	329,769	24,618	24,447
11	11	Bremgarten-Dietikon	144,855	157,458	4,241	4,539	67,238	67,238	17,399	17,399	80,736	86,608	7,340	7,873
5	5	Régional des Brenets	157,475	153,985	967	948	42,083	39,128	3,693	3,692	45,776	42,820	9,155	8,564
18	18	Frauenfeld-Wil	251,717	269,665	26,095	28,663	110,891	112,942	67,445	73,552	178,336	186,494	9,908	10,361
127	128	Tramways électriques Genève ⁹	17,512,467	18,829,592	104,263	106,479	2,420,248	2,521,100	183,251	189,419	2,603,499	2,710,519	20,646	21,383
6	6	Genève-Veyrier	716,056	779,700	336	343	146,490	157,088	2,862	2,969	149,352	160,057	24,892	26,676
4	4	Gland-Begnins	82,000	81,469	1,521	1,706	20,848	20,808	7,981	5,473	28,829	26,281	7,207	6,570
44	44	Chemins de fer de la Gruyère	365,440	360,765	53,357	47,094	212,065	222,630	194,475	177,117	406,540	399,747	9,240	9,085
27	27	Chemins de fer électriques du Jorat ¹⁰	297,385	292,268	5,759	6,029	118,679	125,518	18,898	19,335	137,577	144,553	6,095	6,454
15	15	Längenthal-Jura-Bahn	277,627	312,309	5,108	6,257	61,784	64,676	17,905	19,335	137,577	144,553	6,095	6,454
24	24	Lausanne-Echallens-Bercher	155,906	174,086	25,451	25,026	89,707	99,144	100,931	97,053	190,638	196,197	7,943	8,175
17	17	Les Ponts—La Sagne—La Chaux-de-Fonds	128,858	134,487	6,682	6,347	53,115	54,971	21,434	20,233	74,549	75,204	4,385	4,424
28	28	Locarno-Bignasco	187,994	185,960	12,837	15,133	91,922	98,234	44,396	44,663	136,318	142,897	4,868	5,103
8	8	Lugano-Tesserete ¹¹	87,260	155,105	1,073									

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			
1909	1910		1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910	1909	1910
km.	km.		Anzahl — Nombre	Anzahl — Nombre	Tonnen — Tonnes	Tonnen — Tonnes	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
12	12	Arth-Rigibahn ¹⁵	226,950	219,473	4,162	4,403	161,762	138,375	25,176	26,915	186,938	165,290	15,578	13,774
8	8	Brienz-Rothorn-Bahn	11,912	8,836	225	106	37,291	27,851	2,256	1,805	39,547	29,656	4,943	3,707
3	3	Brunnen-Morschach	60,507	60,975	671	556	61,188	59,815	7,913	6,714	69,101	66,529	23,034	22,176
9	9	Generosobahn	15,650	19,612	862	639	59,203	61,711	21,905	13,653	81,108	75,364	9,012	8,374
8	8	Glion-Rochers de Naye	120,685	120,963	1,682	2,860	301,065	283,893	22,742	23,577	323,807	307,470	40,476	38,434
10	10	Gornergratbahn	39,084	33,477	633	315	293,358	254,107	11,230	8,021	304,588	262,128	30,459	26,213
6	6	Jungfraubahn	67,333	64,923	555	805	398,440	383,565	1,038	1,271	399,478	384,836	66,580	64,139
3	3	Montreux-Glion ¹⁶	83,660	108,834	3,396	4,618	62,161	77,405	20,348	28,217	82,509	105,622	41,090	35,207
5	5	Pilatusbahn	46,623	46,161	237	283	271,056	271,743	4,806	5,319	275,862	277,062	55,172	55,412
7	7	Rorschach-Heiden	141,860	136,941	23,183	28,926	103,083	108,171	78,923	87,761	182,006	195,932	26,001	27,990
7	7	Vitznau-Rigi-Bahn ¹⁷	137,506	142,213	1,951	2,195	520,462	524,924	26,642	29,837	547,104	554,761	78,158	79,252
19	20	Wengernalpbahn ¹⁸	136,715	140,067	5,785	10,204	704,823	741,997	93,119	152,715	797,942	894,712	41,997	48,222
3,08	3,08	Aldorf-Flüelen	215,991	222,459	64	43	45,295	46,863	266	228	45,561	47,091	14,792	15,289
11,24	11,24	Altstätten-Berneck [*]	634,670	669,437	—	—	89,703	93,964	5,538	5,873	95,241	99,837	8,473	8,882
30,28	33,29	Kant. Strassenbahnen Basel ¹⁹	18,937,827	20,107,421	—	—	2,017,112	2,127,956	—	—	2,017,112	2,127,956	65,962	69,326
7,85	7,85	Basel-Aesch	486,543	561,775	—	—	65,260	69,574	—	—	65,260	69,574	8,313	8,863
6,28	6,28	Birseckbahn	1,395,296	1,538,803	—	—	157,164	168,887	300	—	157,464	168,887	25,074	26,893
12,19	12,08	Städt. Strassenbahnen Bern ²⁰	10,690,202	12,345,974	—	—	1,005,513	1,178,375	—	—	1,005,513	1,178,375	82,487	93,708
5,02	5,02	Tramway Biel [*]	1,150,720	1,242,756	—	—	124,837	133,713	9,804	9,804	134,641	143,517	26,821	28,589
4,77	4,77	Carouge—Croix-de-Rozon	171,815	168,409	71	74	51,781	48,317	614	688	52,395	49,005	10,274	10,274
—	11,85	Chiasso-Capolago-Riva-San-Vitale ²¹	—	291,515	—	—	—	70,828	—	—	—	70,828	—	9,202
2,98	2,98	Tramways Fribourg	1,158,617	1,198,651	—	—	90,081	92,018	—	—	90,081	92,018	30,433	31,087
3,10	3,10	Tramways La Chaux-de-Fonds [*]	755,783	850,044	—	—	67,414	76,227	6,600	—	74,014	76,227	23,875	24,589
35,11	62,06	Tramways Lausanne ²²	7,662,164	8,744,615	20,118	28,360	975,212	1,203,482	46,220	71,523	1,021,432	1,275,005	29,616	32,183
12,01	12,01	Limmattal-Strassenbahn	892,007	926,031	3,367	3,668	114,661	116,197	6,790	7,595	121,451	123,792	10,112	10,307
4,08	4,03	Tramvie elettrica locarnese ²³	237,567	244,562	5,965	5,899	26,806	26,988	3,738	3,048	30,544	30,036	8,080	7,453
5,13	6,70	Tramvie elettrica luganese ²⁴	1,045,353	1,282,995	—	—	91,849	112,211	—	—	91,849	112,211	17,904	19,899
10,28	10,28	Trambahn Luzern ²⁵	3,772,559	3,580,465	—	—	418,347	458,351	650	—	418,997	458,351	39,416	43,119
26,61	26,62	Tramways Neuchâtel ²⁶	4,128,000	4,357,788	373	358	546,996	564,330	7,166	7,072	554,162	571,402	20,904	21,508
—	2,08	Neuchâtel-La Coudre ²⁷	—	42,276	—	11	—	4,139	—	—	—	4,433	—	7,737
9,29	10,04	Trambahn St. Gallen ²⁸	4,493,300	4,926,700	—	—	545,328	600,303	—	—	545,328	600,303	58,700	64,114
1,64	1,04	Strassenbahn St. Moritz	117,379	133,645	—	—	19,650	22,309	—	—	19,650	22,309	11,982	13,603
3,09	3,09	Strassenbahn Schaffhausen	894,205	957,713	—	—	119,067	129,707	—	—	119,067	129,707	29,841	32,508
1,73	1,73	Schwyz-Seewen	201,445	216,555	83	89	30,480	33,205	663	3,047	31,143	36,252	18,002	20,955
1,28	1,28	Spiez-Verbindungsbahn [*]	58,749	62,077	—	—	9,752	10,555	326	334	10,078	10,536	8,062	8,429
10,28	10,28	Vevey-Montreux-Chillon	2,308,587	2,395,760	1	—	333,937	344,629	3	—	333,940	344,629	30,693	31,675
2,68	2,68	Chillon-Byron-Villeneuve	93,081	110,718	—	—	12,698	14,543	—	—	12,698	14,543	4,922	5,637
1,80	1,80	Winterthur-Töss	774,185	787,589	—	—	68,270	70,104	—	—	68,270	70,104	37,928	38,947
3,00	3,00	Zuger Berg- u. Strassenb. (Tramwaystrecke)	168,334	162,492	559	1,074	25,190	26,235	1,852	2,760	27,042	28,995	9,014	9,665
31,06	34,56	Städt. Strassenbahn Zürich ²⁹	27,838,043	32,437,481	—	—	3,331,472	3,853,940	—	—	3,331,472	3,853,940	109,476	112,360
1,16	1,16	Albisgütlibahn	52,964	54,287	—	—	15,656	10,039	—	—	15,656	10,039	13,497	8,654
3,08	3,08	Zürich-Höngg [*]	437,849	425,728	—	—	58,576	56,256	1,227	—	59,803	56,256	19,737	18,566
9,78	9,78	Zürich-Oerlikon-Seebach ³⁰	2,862,718	2,998,414	—	—	351,798	364,476	—	—	351,798	364,476	36,178	37,450
1,60	1,60	Beatenbergbahn	54,474	51,438	1,398	1,233	59,158	57,007	18,544	16,765	77,702	73,772	—	—
0,89	0,89	Biel-Evilard ³¹	185,883	247,209	327	345	38,696	49,315	3,314	3,421	42,010	52,736	—	—
1,68	1,68	Biel-Magglingen	45,150	38,918	160	176	22,696	20,632	2,562	2,699	25,258	23,331	—	—
0,88	0,88	Bürgenstockbahn	86,754	75,314	772	1,015	74,603	64,650	4,922	3,858	79,525	68,508	—	—
0,17	0,17	Cassarate-Monte Brè	50,176	68,139	11	23	11,487	15,230	67	202	11,554	15,432	—	—
1,21	1,21	Cossonay gare C. F. F.—ville	80,626	90,397	943	1,050	14,612	15,541	3,937	4,378	18,549	19,919	—	—
0,64	0,64	Davos-Schatzalp	102,293	109,795	1,393	1,524	57,023	59,374	14,254	15,684	71,277	75,058	—	—
1,44	1,44	Dolderbahn Zürich ³²	240,330	256,800	441	406	47,646	48,821	1,960	1,900	49,606	50,721	—	—
0,88	0,88	Ecluse-Plan	231,261	234,875	22	22	31,349	31,802	45	36	31,394	31,338	—	—
0,18	0,18	Engelberg-Grand Hotel Terrasse	24,683	28,927	201	193	2,483	2,872	403	395	2,886	3,267	—	—
1,02	1,02	Gurtenbahn	55,005	57,220	208	203	29,211	30,964	1,155	752	30,366	31,716	—	—
0,16	0,16	Gütschbahn	108,603	96,812	34	32	30,119	26,628	147	130	30,266	26,758	—	—
1,24	1,24	Interlaken-Harder	38,413	39,753	23	21	61,778	63,284	480	388	62,258	63,672	—	—
0,16	0,16	Interlaken-Heimwehfluh	30,978	30,381	34	74	12,080	11,723	58	103	12,138	11,826	—	—
0,80	0,80	Kriens-Sonnenberg	48,176	43,084	56	53	38,296	34,802	772	913	39,068	35,715	—	—
—	2,01	La Coudre-Chaumont ³³	—	12,364	—	19	—	11,691	—	—	884	—	12,575	—
1,80	1,80	Lausanne-Ouchy	1,730,133	1,817,141	147,601	149,407	190,772	202,568	156,911	165,089	347,683	367,657	—	—
0,46	0,46	Lausanne-Signal	126,216	126,554	47	63	25,066	26,199	237	329	25,303	26,528	—	—
5,49	5,53	Lauterbrunnen-Mürren ³⁴	50,984	47,313	954	2,085	129,589	129,119	27,819	47,171	157,408	176,290	—	—
—	0,48	Les Avants-Sonloup ³⁵	—	7,317	—	5	—	3,694	—	—	579	—	4,273	—
1,15	1,15	Linthal-Braunwald	17,547	18,139	367	224	23,242	23,498	4,903	2,973	28,145	26,471	—	—
0,79	0,79	Locarno-Madonna del Sasso	146,999	151,448	225	280	40,965	41,340	1,385	1,715	42,350	43,055	—	—
1,51	1,51	Lugano-San Salvatore	64,582	68,252	—	—	86,450	90,491	—	—	86,450	90,491	—	—
0,24	0,24	Lugano-stazione	866,886	936,342	375	417	62,563	65,286	3,017	2,633	65,580	67,919	—	—
0,10	0,10	Marzilibahn [*]	154,959	164,487	—	—	9,557	10,265	186	184	9,743	10,449	—	—
2,05	2,05	Muottas-Muraigl	31,638	32,615	13	2	68,688	84,208	314	44	69,002	84,252	—	

Neu- und Ergänzungsbauten nach den Bestimmungen des Eisenbahnrechnungsgesetzes den Anlagekosten beigelegt werden dürfen und ob für untergegangene Anlagen und Einrichtungen die erforderlichen Wertabschreibungen stattgefunden haben. Aus dem Umstand, dass den bestehenden Vorschriften vielerorts nicht die genügende Aufmerksamkeit geschenkt wird, ergibt sich alljährlich eine grosse Anzahl von Beanstandungen. Pro 1909 bezifferten sich die verlangten Abschreibungen bei 64 Bahnunternehmungen auf Fr. 483,178. Hiervon sind Fr. 310,867 bereits durch Übertragung auf andere Konti berücksichtigt worden, Fr. 172,311 werden in der nächstjährigen Rechnung vom Baukonto ausgedient.

Die gesamten Bauverwendungen betragen im Jahr 1909 Fr. 60,581,170. Der Zuwachs ist bedeutend kleiner als im Vorjahr, was sich in der Hauptsache daraus erklärt, dass im Berichtsjahre wenige neue Bahnen eröffnet wurden und dass die Ausgaben für Ergänzungsbauten und Anschaffungen infolge der ungünstigeren Betriebsergebnisse allgemein eingeschränkt worden sind. Wir lassen hiernach die gewohnten Angaben folgen.

	Totalausgaben bis Ende 1909 Fr.	Zuwachs im Jahr 1909 Fr.
Haupt- und Nebenbahnen:		
auf Baukonto	1,674,511,611	
auf unvollendete Objekte	105,484,895	
	<hr/>	
	1,779,996,506	59,087,136
Tramways:		
auf Baukonto	61,208,321	
auf unvollendete Objekte	1,072,756	
	<hr/>	
	62,281,077	1,257,669
Drahtseilbahnen:		
auf Baukonto	20,848,747	236,365
	<hr/>	
Zusammen 1909	1,863,126,330	60,581,170
	1908	1,802,545,160
	1907	1,717,616,340
		63,423,075

In den Ausgaben pro 1909 sind die nachstehenden wichtigsten Posten inbegriffen:

a. Für Ergänzungen und Erweiterungen auf bestehenden Linien:

Bundesbahnen:

Anschaffung von Rollmaterial	Fr. 8,074,032
Vermehrung der Mobilien und Gerätschaften	" 745,362
Erwerbung der Wasserkräfte in der oberen Leventina und im Reussgebiet	" 429,910
Vergrosserung des Dienstgebäudes Brückfeld-Bern	" 335,072
Renens, Bahnhoferweiterung	" 324,323
Lausanne, Bahnhofumbau und Erweiterung	" 453,602
Lausanne, neues Dienstgebäude der Kreisdirektion	" 231,274
Vevey, Bahnhoferweiterung	" 212,011
Sitten, Bahnhoferweiterung	" 307,970
St. Maurice-Martigny, II. Geleise	" 667,026
Basel, Abstellgeleise im Güterbahnhof	" 698,457
Münster, Stationserweiterung	" 362,798
Bern, Bahnhoferweiterung	" 590,308
Aarburg-Luzern, II. Geleise	" 689,158
Basel-Delsberg, II. Geleise	" 345,156
Zürich, neue Werkstätte	" 1,845,225
Oerlikon, Erweiterungsbauten	" 194,556
Uznach, Erweiterungsbauten	" 198,976
St. Gallen, Bahnhofumbau	" 458,181
St. Fiden, Stationserweiterung	" 779,887
Wattwil, Umbau und Erweiterung	" 201,233
Winterthur-St. Margrethen, II. Geleise	" 740,344
Jura Neuchâtelois, Umbau des Bahnhofes Locle	" 316,719
Seethalbahn, Umbau für den elektrischen Betrieb	" 743,071
Thunerseebahn, Anschaffung von Rollmaterial	" 335,728
Berninabahn, Betriebsstrecken St. Moritz-Celerina und Berninahäuser-Hospiz	" 2,701,221
Rhätische Bahn, Anschaffung von Rollmaterial	" 328,255
Wengernalpbahn, Linienverlegung und Elektrifizierung	" 885,697
Basler kantonale Strassenbahnen, Geleiseanlage und Stationsgebäude auf dem Aeschenplatz	" 325,136
Genfer Tramways, Anschaffung von Rollmaterial	" 403,059
Zürcher städtische Strassenbahn, Anschaffung von Rollmaterial	" 287,732

b. Baukosten neuer Bahnen:

Lugano-Tesserete	Fr. 1,107,757
Uster-Oetwil	„ 861,482
Montreux-Glion	„ 2,186,028

c. Ausgaben für Linien, die Ende 1909 noch im Bau standen oder deren Kosten noch nicht auf den definitiven Baukonto getragen waren:

Bundesbahnen, Bau der Rickenbahn . . .	Fr. 1,355,283
Pruntrut-Bonfol, Weiterführung der Bahn bis zur Schweizergrenze	„ 290,628
Bern-Lötschberg-Simplon, Strecke Frutigen-Brig und Elektrifizierung der Linie Spiez-Frutigen	„ 16,474,381
Berninabahn, unvollendete Strecke	„ 1,019,994
Birsigtalbahn, Linie Flüh-Rodersdorf . . .	„ 256,895
Rhätische Bahn, Linie Davos-Filisur	„ 917,648
Linie-Bevers-Schuls	„ 259,099
Jungfraubahn, Strecke Eismeer-Jungfraujoch .	„ 1,041,362
Zürcher städtische Strassenbahn, Linie Kasernenstrasse-Stockenstrasse	„ 703,217

Die teilweise beträchtlichen Ausgaben für neue Bahnen im Bau, wie Bodensee-Toggenburg-Bahn, Mittel-Thurgau-Bahn, Zweisimmen-Leuk, Niesenbahn, einige Tessinerbahnen etc. kommen gemäss Gesetz erst nach Eröffnung zur Nachweisung und Prüfung.

Erneuerungsfonds. Gegen die im letzten Bericht erwähnte Beschlussfassung des Bundesrates vom 18. Januar 1910 betreffend die Einlagen in den Erneuerungsfonds für die Normalspurbahnen mit Dampftrieb haben 18 Verwaltungen beim Bundesgericht Rekurs eingereicht, mit dem Begehren um Aufhebung der vom Bundesrate festgesetzten Normen und deren Ersetzung durch die günstigeren Anträge der Bahndirektionen. Das hierzu ermächtigte Eisenbahndepartement hat hierauf über die Differenzpunkte eine Verständigung mit den Bahnverwaltungen zu erzielen gesucht. Es kam auch in einer gemeinsamen Konferenz zwischen Vertretern der Gesellschaften und des Departements eine Einigung auf der Basis zustande, dass fast durchwegs eine längere Gebrauchsdauer der Geleise und Fahrzeuge, sowie eine höhere Einschätzung der Altmaterialwerte und damit eine Reduktion der Einlagen angenommen wurde, wobei jedoch eine Revision der Ansätze innerhalb spätestens 10 Jahren vorbehalten blieb. Die neuen, von sämtlichen 24 Normalbahnverwaltungen anerkannten

Dotierungsansätze und das zugehörige Reglement sind vom Bundesrat am 10. Januar 1911 endgültig genehmigt worden. Die Re-kurse wurden zurückgezogen.

Mittlerweile wurden auch die Einlageberechnungen von 17 Schmalspur- und Zahnradbahnen mit Dampftrieb in Behandlung gezogen und ebenfalls auf dem Wege einer Konferenz mit den beteiligten Verwaltungen zur Bereinigung gebracht. Über die aus den gegenseitigen Vereinbarungen hervorgegangenen Normen, die ebenfalls nur für die nächsten 10 Jahre gelten sollen, fasste der Bundesrat am 24. Januar 1911 Beschluss.

Die neuen Grundlagen sollen für beide Bahngruppen erst-mals bei der Rechnungsstellung pro 1911 Anwendung finden.

In nächster Zeit wird nun noch die Festsetzung der Ein-lagen für die elektrisch betriebenen Bahnen erfolgen.

Die Ermittlung der Sollbestände der Fonds hat bei den Draht-seilbahnen begonnen. Bei den übrigen Bahnen steht sie bevor.

Zu amortisierende Verwendungen. Auf diese Bilanzkonti werden die Ausgaben für Gründung der Gesellschaft, Vorprojekte, Geldbeschaffung usw., welche nicht zur Verrechnung auf Baukonto gelangen dürfen, sowie grössere Verluste aller Art getragen, um im Sinne des Gesetzes nach und nach aus den jährlichen Betriebsüberschüssen getilgt zu werden. Soweit nicht die Bahnen von sich aus genügende Abschreibungen vornehmen, werden die Termine für die Tilgung dieser Non-valeurs unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Unternehmungen durch den Bundesrat bestimmt.

Für das Jahr 1909 erzeugten sich auf den Amortisationskonti folgende Bewegungen und Schlussbestände:

	Neubelastungen pro 1909	Abschreibungen pro 1909	Bestand Ende 1909
	Fr.	Fr.	Fr.
Haupt- und Nebenbahnen	9,336,221	1,153,518	37,528,238
Tramways	145,288	466,291	7,525,204
Drahtseilbahnen	138,964	54,379	557,842
Zusammen 1909	9,620,473	1,674,188	45,611,284
1908	1,804,411	1,678,606	37,664,999
1907	5,964,888	3,256,879	37,539,194

Der wesentlich grössere Zuwachs im Berichtsjahre fällt auf Rechnung der Bundesbahnen, welche allein eine Vermehrung um

Fr. 8,521,055 aufweisen, entstanden durch Kursverluste und französische Stempelgebühren im Betrag von Fr. 6,000 000 auf dem neuen 80 Millionen-Anleihen und durch Wertabgänge für beseitigte Objekte bei Bahnhofumbauten.

An den Abschreibungen sind die Bundesbahnen mit Fr. 923,755 beteiligt. Bei den Tilgungsbeträgen machte sich auch pro 1909 noch der Rückgang der Betriebsergebnisse bemerkbar.

b. Reinerträge.

Die Angelegenheit der Berechnung des Reinertrages der Privatbahnen, welche seit dem im Jahr 1907 vom Nationalrat aufgestellten Postulat und der vom Ständerat angenommenen Motion pendent ist, hat im Berichtsjahre eine Förderung erfahren. Nach zwei erneuten Eingaben der Verbände der schweizerischen Sekundärbahnen und der Drahtseilbahnen vom April und Oktober 1910 an die Bundesversammlung, auf die jeweils ein Bericht des Bundesrates und des Eisenbahndepartements abgegeben wurde, fasste der Ständerat am 4. November gleichen Jahres einen Beschluss, gemäss welchem der Auffassung des Bundesrates, dass für die Berechnung des Ertrages der Reingewinn des Aktienkapitals massgebend sei, zugestimmt wurde; dagegen soll eine Taxreduktion erst angeordnet werden können, wenn der Jahresgewinn, nicht innerhalb der vom Bundesrat beantragten, von 3 auf 5 Jahre verlängerten Frist, sondern seit dem Betriebsbeginn der Unternehmung im Durchschnitt 6% überstiegen habe. Dieser Beschluss gab dem Departemente seither Veranlassung, die Kommission des Nationalrates, welcher das Geschäft noch zu behandeln hat, auf die besonderen Wirkungen hinzuweisen, die die letztere Bestimmung hervorrufen würde.

c. Konzessionsgebühren.

Nach Massgabe der Gesetze und Verordnungen und auf Grund der Rechnungsergebnisse wurden durch den Bundesrat und das Eisenbahndepartement für das Jahr 1909 folgende Gebühren angesetzt:

bei 39 Bahnunternehmungen im ganzen . . .	Fr. 70,230
bei 16 Schiffahrtsunternehmungen im ganzen . . .	„ 13,128
	<hr/>
Zusammen pro 1909	Fr. 83,358
1908	„ 88,812
1907	„ 138,434

Die Gotthardbahngesellschaft in Liquidation hatte letztmals für die Monate Januar bis April eine Abgabe von Fr. 18,400 zu entrichten. Elf Schiffsunternehmungen zahlten nur die Minimalgebühr von je Fr. 10.

Auf die Besteuerung von 9 Automobilunternehmungen und von 3 Gesellschaften von Personenaufzügen und Luftseilbahnen wurde in Anbetracht ihrer finanziellen Verhältnisse wiederum verzichtet.

d. Vollziehung des Hülfskassengesetzes.

Organisation der Hülfskassen. Am 4. April hat der Bundesrat die Statuten der einheitlichen Kranken- und Hülfskasse für die ständigen Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen genehmigt. Die neuen Statuten traten am 1. Juli 1910 in Kraft.

Im Berichtsjahre haben ferner acht Verwaltungen für das Personal neue Hülfsinstitute gegründet und neun andere die Statuten von bestehenden Instituten revidiert. Für drei Pensions- und Hülfskassen wurde eine Eröffnungsbilanz im Sinne von Art. 3 des Gesetzes berechnet. Wir haben die bezüglichen Vorlagen nach erfolgter Prüfung genehmigt.

Die Expertenkommission für die Prüfung des in unseren früheren Berichten erwähnten Rekurses der Gotthardbahn gegen die bundesrätliche Festsetzung des Defizites der Hülfskasse, hat am 1. Dezember 1910 ihren Bericht abgegeben. Sie beantragt, das Defizit der Hülfskasse per Ende 1908 auf den Betrag von Fr. 4,004,203 festzusetzen. Die Angelegenheit konnte im Geschäftsjahre noch nicht erledigt werden, weil sie mit dem Rückkaufsprozess zusammenhängt.

Vier neue Eisenbahngesellschaften haben, um der Vorschrift der Konzession zu genügen, das Personal bei öffentlichen Krankenkassen gegen Krankheit versichert und zahlen zugunsten desselben einen Teil der statutenmässigen Beiträge. Einige andere Unternehmungen, welche für das Personal später eigene Krankenkassen einführen wollen, unterstützen dasselbe einstweilen aus der Betriebskasse.

Jahresrechnungen. Im Jahre 1910 sind die Jahresrechnungen und Bilanzen pro 1909 von 132 Hülfsinstituten der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vorgelegt, nach Gesetz und Statuten geprüft und genehmigt worden.

Die Jahresrechnung und Bilanz der Hülfskasse der Beamten und Angestellten der ehemaligen Gotthardbahn kann erst nach Erledigung des vorerwähnten Rekurses endgültig behandelt werden.

Über die Rechnungsergebnisse der sämtlichen Hilfsinstitute pro 1909 machen wir folgende summarische Angaben:

Beiträge der Mitglieder	Fr.	4,826,756
Beiträge der Verwaltungen	„	7,348,037
Sonstige Einnahmen	„	3,763,803
		<hr/>
Summe der Einnahmen	Fr.	15,938,596
		<hr/>
Unterstützungen	Fr.	4,945,255
Rückerstattungen an die Mitglieder	„	295,360
Sonstige Ausgaben	„	167,267
		<hr/>
Summe der Ausgaben	Fr.	5,407,882
		<hr/>
Einnahmenüberschuss	Fr.	10,530,714
Wertbestände auf Ende 1908	„	85,038,883
		<hr/>
Wertbestände auf Ende 1909	Fr.	95,569,597
Von den Verwaltungen zu ersetzende Fehlbeträge der Pensions- und Hülfskassen	„	33,788,615
		<hr/>
Gesamtbestände auf Ende 1909	Fr.	129,358,112
		<hr/>

Für die Institute, welche die Invaliditäts- oder Todesversicherung zum Zwecke haben, lassen wir nachstehend noch die übliche Zusammenstellung der Bilanzen auf Ende 1909 folgen.

Weitere Einzelheiten enthält die schweizerische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1909.

Bilanzen der Hilfskassen auf Ende 1909.

Bezeichnung der Hilfskassen	Letzte Deckungs- kapital- berechnung auf Ende	Wertbestände	Defizite	Deckungs- kapital
		Fr.	Fr.	Fr.
1. Bundesbahnen:				
a. Pensions- und Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1909	72,832,833	24,061,324	96,894,157
b. Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der ehemaligen Gotthardbahn	1908	12,332,792	*) 9,242,550	21,575,342
c. Kranken- und Unterstützungskasse für die Arbeiter der ehemaligen Jura Simplon-Bahn	1895	728,388	55,767	784,155
2. Emmentalbahn: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1907	572,098	—	572,098
3. Jura Neuchâtelois: Pensions- und Hilfskasse der Angestellten und Arbeiter	1907	663,236	117,532	780,768
4. Seetalbahn: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1908	242,976	—	242,976
5. Thunerseebahn und Bern-Neuenburg-Bahn: Pensions- und Hilfskasse der Angestellten und Arbeiter . . .	1906	731,087	35,551	766,638
Transport		88,103,410	33,512,724	121,616,134

*) Dieses Defizit entspricht der Forderung, welche der Bundesrat Rückkaufprozess stellt.

Bilanzen der Hilfskassen auf Ende 1909.

Bezeichnung der Hilfskassen	Letzte Deckungs- kapital- berechnung auf Ende	Wertbestände	Defizite	Deckungs- kapital
		Fr.	Fr.	Fr.
Transport		88,103,410	33,512,724	121,616,134
6. Martigny-Châtelard: Pensions- und Hilfskasse der Angestellten und Arbeiter	1909	20,803	6,684	27,487
7. Montreux-Oberland bernois: Pensions- und Hilfskasse der Angestellten und Arbeiter	1909	50,886	13,086	63,972
8. Rhätische Bahn: Pensions- und Hilfskasse der Angestellten	1907	1,239,492	—	1,239,492
9. Rigibahn: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1905	267,302	—	267,302
10. Lausanne, Tramways: Hilfskasse für die Angestellten	1907	292,383	—	292,383
11. St. Galler städtische Trambahn: Hilfskasse der städtischen Beamten und Angestellten	1908	225,248	—	225,248
12. Vierwaldstättersee: Unterstützungs- und Pensionskasse der Angestellten	1907	941,404	100,854	1,042,258
13. Thuner- und Brienersee: Hilfskasse für die Beamten und Angestellten	1905	391,996	155,167	547,163
Total		91,532,924	33,788,515	125,321,439

e. Sicherstellung der Hilfskassenfonds und der Barkautionen des Eisenbahnpersonals.

Der Wertbestand der 124 Hilfskassen der Eisenbahnunternehmungen betrug auf Ende 1909 Fr. 93,418,187. Hiervon waren im Sinne des Gesetzes vom Vermögen der Unternehmungen Fr. 93,077,676 ausgeschieden. In den Bilanzen der Gesellschaften befanden sich noch inbegriffen Fr. 340,511 oder 0,36 % des gesamten Wertbestandes.

Die vom Eisenbahnpersonal geleisteten Kautionen bestehen grösstenteils aus Bürgschaften. Von den Realkautionen im Betrage von Fr. 634,413 fanden sich nur Fr. 14,586 oder 2,30 % in den Bilanzen der Bahnunternehmungen eingeschlossen. Bei 25 Gesellschaften leistet das Personal nur Bürgschaften und 82 Verwaltungen verlangen vom Personal keine Kaution.

f. Versicherungsverträge gegen Unfall.

Während des Betriebsjahres haben 19 Unternehmungen 43 Unfallversicherungsverträge im Sinne der Konzession vorgelegt. Hiervon bezogen sich 8 Policen auf die Erneuerung der Versicherung der Reisenden und des Betriebspersonals von 4 Eisenbahngesellschaften, 12 Verträge auf die Versicherung der Reisenden und des Betriebspersonals von 6 neu eröffneten Bahnen, 21 Policen auf die Versicherung des Baupersonals bei 8 noch nicht eröffneten Eisenbahnen, und 2 Policen auf die Versicherung der Reisenden und des Personals einer Automobilgesellschaft.

g. Eisenbahnstatistik.

Der 36. Band der schweizerischen Eisenbahnstatistik, enthaltend die Angaben für das Jahr 1908, wurde Ende Januar 1910 veröffentlicht. Die auf das Jahr 1909 bezügliche Statistik ist in den ersten Wochen des Jahres 1911 erschienen.

Der im Monat Juli in Bern abgehaltene internationale Eisenbahnkongress befasste sich auch mit Fragen der Eisenbahnstatistik. Es standen auf dem Programm: 1. Grundsätze für die Statistik der Eisenbahnen im Betrieb, und 2. einheitliche Klassifikation für die Betriebsausgaben. Es lagen ausführliche Berichte und Anträge von französischen, englischen und amerikanischen Fachleuten vor. Die Verhandlungen waren einlässlich und belebt; sie führten aber nur zu unbestimmten Schlüssen.

Es wurde festgestellt, dass die von Land zu Land abweichenden Betriebsbedingungen die Aufstellung einer einheitlichen Statistik unmöglich erscheinen lassen, dass es aber doch empfehlenswert sei, die auf Vereinheitlichung von Hauptpunkten hinielenden Bestrebungen zu unterstützen.

Für die Neuaufstellung des schweizerischen Rechnungsschemas und für die weitere Entwicklung der Eisenbahnstatistik konnten somit keine neuen Anhaltspunkte gewonnen werden. Die Vereinheitlichung der Normen für Rechnungswesen und Statistik wird zuerst auf engerem Gebiete erstrebt werden müssen.

Wir erwähnten schon früher, dass der Bundesrat, auf Veranlassung des internationalen Zentralkomitees für Eisenbahntransport in Bern, am 8. August 1908 an die beteiligten europäischen Staatsregierungen den Vorschlag zur Abhaltung einer Konferenz über die Frage der internationalen Eisenbahnstatistik unterbreitet habe. Die Angelegenheit ist aber im Berichtsjahre nicht weiter gediehen, weil sich ein Nachbarstaat zu der Vorlage noch nicht erklärt hat.

E. Starkstromkontrolle.

Der Bestand des technischen Personals des Starkstrominspektorates, der gegen Ende des Vorjahres um einen Beamten vermehrt werden musste, ist im Berichtsjahre unverändert geblieben.

Im Jahre 1910 sind dem Starkstrominspektorat insgesamt 2127 Vorlagen eingereicht worden gegen 1514 im Vorjahr. Von diesen beziehen sich 1473 auf Leitungsanlagen und 654 auf die Aufstellung von Maschinen, Transformatoren, Schaltanlagen und dergleichen. Die Vorlagen für Leitungen haben sich um 505 und diejenigen für Maschinen etc. um 108 gegenüber dem Vorjahre vermehrt.

Die Vorlagen für Leitungen verteilen sich auf 460 Eingaben für Hochspannungsleitungen, 990 Eingaben für Niederspannungsnetze oder Erweiterungen solcher und 23 Projekte für Tragwerke besonderer Art. Die Vorlagen für Hochspannungsleitungen haben gegenüber dem Vorjahr um 118, diejenigen für Niederspannungsleitungen um 378 und die Eingaben für spezielle Tragwerke um 9 zugenommen.

Die Vorlagen für Maschinenanlagen beziehen sich bei 23 Eingaben auf neue Zentralen für Stromerzeugung oder

Umbauten und Erweiterungen solcher, bei 11 Eingaben auf Einzelanlagen, bei 560 Eingaben auf Transformatorstationen mit zusammen 687 Transformatoren und bei 60 Eingaben auf neue Schaltanlagen oder Erweiterungen und Umänderungen solcher. Unter den Vorlagen für elektrische Zentralen befinden sich 16 für eine Leistung von mehr als 200 Kilowatt, davon entfallen 4 auf Neuanlagen und 12 auf Erweiterungen. Die Transformatoren dienen in 555 Fällen zur Speisung von Ortsnetzen und in 132 Fällen zum Betrieb von industriellen Etablissements oder zu internen Zwecken der Elektrizitätswerke.

Für die Kontrolle der fertigen Anlagen an Ort und Stelle mussten während des Berichtsjahres zirka 691 Inspektionstage aufgewendet werden, d. h. ungefähr gleichviel Zeit wie im Vorjahre. Dagegen verursachte die Zunahme der Vorlagen eine entsprechende Vermehrung des Zeitaufwandes für die Behandlung der Vorlagen bis zu deren Genehmigung und für die damit im Zusammenhange stehenden Augenscheine vor Erstellung der Anlagen. Für die letztern waren insgesamt zirka 140 Tage erforderlich.

Im abgelaufenen Jahre mussten keine Bussonanträge gegen Elektrizitätsunternehmungen gestellt werden. Gegen Verfügungen des Inspektorates wurde in zwei Fällen Rekurs ergriffen. Beide Rekurse wurden nach Einholung eines Berichtes der eidgenössischen Kommission für elektrische Anlagen vom Eisenbahndepartement, bezw. vom Bundesrat abgewiesen.

Die Statistik der Starkstromanlagen in der Schweiz wurde wie bisher durch das Generalsekretariat des Schweizerischen elektrotechnischen Vereins unter Mitwirkung des Starkstrominspektorates durchgeführt und im zweiten Teil des Jahrbuches dieses Vereins veröffentlicht. Sie enthält bei 285 Werken detaillierte Angaben über Anlagen und Betriebsverhältnisse. Ferner sind im Anhang bei 394 Werken Angaben über verfügbare Leistung, Betriebsmittel, Stromsystem und Spannung enthalten.

Es wurden im Berichtsjahre 24 Expropriationsvorlagen eingereicht. Davon sind 17 durch Erteilung des Expropriationsrechtes vom Bundesrat erledigt worden; 1 Expropriationsgesuch wurde zurückgezogen; 4 weitere konnten wegen Unvollständigkeit der Akten noch nicht erledigt werden, und für 2 Vorlagen steht der Entscheid des Bundesrates noch aus.

Dem Starkstrominspektorat sind im abgelaufenen Jahre 54 Unfälle durch elektrischen Strom, bei welchen insgesamt 57 Personen betroffen wurden, zur Kenntnis gekommen, gegenüber

31 Fällen mit 34 Personen im Vorjahre. Von den Betroffenen gehören 22 Personen dem eigentlichen Betriebspersonal und 25 dem übrigen Personal der Starkstromunternehmungen an; in 10 Fällen wurden Drittpersonen betroffen. Eine starke Zunahme der Unfälle weist das eigentliche Betriebspersonal auf. Auch im abgelaufenen Jahr ist eine relativ grosse Anzahl der Unfälle der momentanen Unvorsichtigkeit der Betroffenen selbst zuzuschreiben, doch hätten sich auch dieses Jahr wieder durch bessere Instruktion des Personals und genauere Auftragserteilung und Überwachung seitens der Unternehmungen vielleicht einige Unfälle verhüten lassen.

Auf Hochspannung entfallen 35 Unfälle mit 15 Todesfällen und auf Niederspannung 19 Unfälle mit 11 Todesfällen. Von den letzteren sind 2 Fälle in Wechselstromanlagen mit weniger als 150 Volt Betriebsspannung zu verzeichnen. In 27 Fällen wurden Wiederbelebungsversuche angestellt, diese waren in 6 Fällen von Erfolg begleitet.

Die eidgenössische Kommission für elektrische Anlagen hat im Jahre 1910 sechs Sitzungen behufs Prüfung der ihr gemäss Art. 19 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 überwiesenen Geschäfte abgehalten.

II. Postverwaltung.

I. Allgemeines.

Im Jahre 1910 ist das finanzielle Ergebnis der schweizerischen Postverwaltung folgendes:

Einnahmen	Fr. 57,076,505. 13
Ausgaben	n 54,508,426. 31
	<hr/>
Reinertrag	Fr. 2,568,078. 82

Im Voranschlag war mit Inbegriff eines Nachkredits und einer Kreditübertragung im Gesamtbetrage von Fr. 105,000 ein Fehlbetrag von Fr. 1,018,400 vorgesehen. Der Reinertrag vom Jahre 1909 betrug netto nach Abzug der unter Abschnitt IV der eidgenössischen Staatsrechnung eingesetzten sogenannten Teuerungszulagen Fr. 1,203,926. 18.

Das Ergebnis für das Jahr 1910 darf als ein günstiges bezeichnet werden, namentlich wenn man in Berücksichtigung zieht, dass durch das neue Besoldungsgesetz und durch die Personalvermehrung eine Mehrbelastung von Fr. 3,648,804 gegenüber dem Vorjahre eingetreten ist. An Mehreinnahmen kommt hauptsächlich in Betracht der Ertrag an Wertzeichen im Betrage von Fr. 2,312,250.

Im Vergleich zum Voranschlag ergibt die Rechnung eine Mehreinnahme von Fr. 1,485,505. 13 und eine Minderausgabe von

Fr. 2,100,973. 69. Es dürfte daraus der Schluss gezogen werden einestheils, dass die allgemeine Geschäftslage im Berichtsjahre sich gebessert hat, und sodann dass die Verwaltung bestrebt war, beim Ausgeben möglichste Sparsamkeit zu beobachten.

Die Stückzahl der hauptsächlichsten Postgegenstände hat sich gegenüber dem Vorjahre für den In- und Auslandverkehr bei einer Gesamtstückzahl

von 178,063,035 Briefen	vermehrt um	5,841,731
„ 102,298,277 Postkarten	„ „	4,403,497
„ 74,092,943 Drucksachen	„ „	2,198,829
„ 183,692,205 Zeitungen (nur Inland- verkehr)	„ „	9,377,226
„ 2,887,876 internationale Postan- weisungen	„ „	152,360
„ 5,323,719 Postcheckeinzahlungen	„ „	1,645,720
„ 2,849,035 Einzugsmandaten	„ „	285,750
„ 35,729,703 Paketen	„ „	2,271,783

Eine Verminderung hat sich dagegen bei einer Gesamtstückzahl von 6,349,307 bei den internen Postanweisungen um 194,391 ergeben.

Eine grosse Vermehrung ergibt sich bei den Briefen, Postkarten, Zeitungen und Paketen. Bei den Briefen ist die Vermehrung immerhin eine geringere als die von 1909 gegen 1908, die 7,121,837 Stück betrug. Diese Erscheinung steht in Wechselwirkung mit der grössern Vermehrung der Postkarten. Eine ausserordentlich grosse Vermehrung weisen die Zeitungen auf (1909 gegen 1908 5,618,743). Diese steht wahrscheinlich in Beziehung mit der gegenüber dem Vorjahre bedeutend geringeren Vermehrung der Drucksachen (1909 gegen 1908 7,323,576). Bei den Postkarten ist die Vermehrung erheblich grösser als im Vorjahre (1909 gegen 1908 2,090,405). Sie mag, wie hiervor bemerkt, zu einem Teil mit der weniger grossen Vermehrung der Briefe zusammenhängen, zum andern Teil der stetigen Zunahme im Versand von Karten mit Bilderschmuck zuzuschreiben sein.

Die Zunahme im Paketverkehr übersteigt die des Vorjahres um ein erhebliches (1909 gegen 1908 1,794,615). Die Zahl der internen Postanweisungen hat sich gegenüber dem Vorjahre um 194,391 vermindert, was auf die Entwicklung des Checkverkehrs zurückzuführen ist; diejenige der Checkeinzahlungen weist dagegen gegenüber dem Vorjahre die grosse Vermehrung von 1,645,720

auf. Die nähern Ausführungen in dieser Beziehung sind im Abschnitt VIII, Ziffer 7, ad lit. b, 6 enthalten.

Der in den Beilagen I und II enthaltene Auszug aus der Statistik der Postverwaltung gibt nähern Aufschluss über den Verkehr der einzelnen Dienstzweige im Jahre 1910 gegenüber dem Vorjahre.

II. Vorlagen an die Bundesversammlung und Erlasse derselben.

1. Das Bundesgesetz betreffend das schweizerische Postwesen ist am 4./5. April 1910 von den eidgenössischen Räten zu Ende beraten, endgültig festgestellt und im Bundesblatte (Band II von 1910, Seite 677) unterm Datum vom 13. April 1910 veröffentlicht worden, mit Festsetzung der Referendumsfrist bis 12. Juli 1910. Da innert dieser Frist das Referendum nicht ergriffen wurde, hat der Bundesrat unterm 12. September 1910 die Aufnahme in die eidgenössische Gesetzsammlung verfügt und das Inkrafttreten auf 1. Januar 1911 festgesetzt (Bundesbl. 1910, IV, 609 und A. S. n. F. XXVI, 1015).

Das neue Postgesetz ersetzt die frühern sechs verschiedenen Bundesgesetze, welche für das schweizerische Postwesen Gültigkeit hatten, nämlich dasjenige über die Organisation der Postverwaltung vom 25. Mai 1849 (A. S. a. F. I, 104), dasjenige betreffend die Posttaxen vom 26. Juni 1884, abgeändert durch die Nachtragsgesetze vom 24. Juni 1890 und vom 17. Juni 1891 (A. S. n. F. VII, 584, XI, 720 und XII, 350), dasjenige über das Postregal vom 5. April 1894 (A. S. n. F. XIV, 385), und endlich dasjenige über den Postcheck- und Giroverkehr vom 16. Juni 1905 (A. S. n. F. XXI, 661).

Das neue Postgesetz enthält somit in übersichtlicher Anordnung alle im schweizerischen Postwesen gültigen gesetzlichen Bestimmungen.

2. Durch Art. 90 des neuen Bundesgesetzes betreffend das schweizerische Postwesen, vom 5. April 1910, ist bestimmt, dass der Bundesrat die Postbeamten bezeichne, die für den ihnen anvertrauten Geldverkehr Sicherheit zu leisten haben. In der Botschaft des Bundesrates zum Entwurfe des genannten Gesetzes (Bundesbl. 1907, I, 697) ist zur Begründung der im Gesetzesentwurf unter Art. 81 enthaltenen gleichen Bestimmung angeführt, diese Fassung werde beantragt, um zu ermöglichen, eine Einschränkung der Sicherheitsleistung (Bürgschaft) durch Beamte und eine

Auszug aus der Statistik der Postverwaltung.

	Anzahl	
	1910	1909
Postbureaux	1,953	1,950
Postablagen, rechnungspflichtige	1,563	1,537
„ nicht rechnungspflichtige	422	427
Agenturen im Auslande	14	14
Beamte (fest angestellte)	5,037	4,926
Gehilfen, Aspiranten und Lehrlinge	1,160	1,098
Angestellte (Ablagehalter, Briefträger, Kondukteure etc.), ohne Aushelfer	8,246	8,095
Bediensteten-Aushelfer, ständig verwendete	693	574
Zahl der beförderten Reisenden	1,862,014	1,781,231
Briefpost:		
Interner Verkehr:		
Briefe	152,241,866	146,497,037
Postkarten	81,987,886	75,997,095
Drucksachen	59,220,802	58,964,252
Warenmuster	1,463,725	1,429,507
Zeitungen	183,692,205	174,314,979
Rekommandierte Briefpostsendungen	5,449,710	5,102,659
Zahlungsbefehle und Konkursandro-		
hungen	348,138	319,883
Gerichtliche Akten	69,816	61,915
Verkehr mit dem Auslande:		
Briefe Versand	25,821,169	25,724,267
Postkarten „	20,310,391	21,897,685
Drucksachen „	14,872,141	12,929,862
Warenmuster „	1,605,597	1,363,937
Zeitungen „	2,094,183	1,991,637
Geschäftspapiere „	221,679	254,139
Rekommandierte Briefpost-		
gegenstände „	2,054,219	1,899,553

	1910		1909	
	Anzahl	Wert oder Betrag	Anzahl	Wert oder Betrag
		Fr.		Fr.
Postanweisungen:				
Interner Verkehr	6,349,307	617,279,746	6,543,698	646,807,750
Verkehr mit dem Auslande				
{ Versand	1,810,638†	81,011,089†	1,709,235	74,138,220
{ Empfang	1,077,238	65,123,364	1,026,281	60,959,962
Paketpost:				
Interner Verkehr	28,296,166	1,477,195,003	26,671,078	1,483,512,246
Verkehr mit dem Auslande (einschl. Post- stücke — colis postaux)				
{ Versand	2,193,790	97,718,334	2,005,060	91,830,234
{ Empfang	3,709,889	57,083,756	3,462,182	54,316,107
{ Transit	1,529,858	33,710,390	1,319,600	29,597,491
Nachnahmen:				
Interner Verkehr	12,537,956	90,206,200	12,133,273	85,486,587
Verkehr mit dem Auslande				
{ Versand	360,864	7,024,531	314,359	5,531,826
{ Empfang	444,786	9,478,508	436,019	9,063,956
Einzugsmandate:				
Interner Verkehr	2,725,719	187,116,310	2,451,101	180,549,780
Verkehr mit dem Auslande				
{ Versand	25,218	—	23,663	—
{ Empfang	98,098	5,047,589	88,521	5,017,141
{ Gutschriften	5,979,011	1,651,122,281	4,514,453	1,202,459,493
{ Lastschriften	1,421,129	1,646,479,975	1,095,580	1,197,838,878

† Vorläufiger Abschluss.

Aufhebung dieser Leistung durch Bedienstete (Angestellte) der Postverwaltung eintreten zu lassen und zwar um eine Übereinstimmung der Verpflichtungen des Postpersonals in dieser Hinsicht mit denen des Personals der Bundesbahnen herbeizuführen.

Die Ausarbeitung der Vollziehungsverordnung (Postordnung) zum genannten Gesetze, d. h. der zum Artikel 90 dieses Gesetzes erforderlichen Ausführungsbestimmungen veranlasste dann den Bundesrat, die Frage der Beschränkung oder Aufhebung der Bürgschaftspflicht in bezug auf das gesamte eidgenössische Personal prüfen zu lassen und er beauftragte deshalb mit Beschluss vom 6. Juni 1910 sämtliche Departemente hierüber dem Finanzdepartemente zu seinen Händen Bericht zu erstatten. Das Finanzdepartement war mit der Sammlung der Berichte und mit dem zu erstattenden Gesamtbericht beauftragt. Dieser letztere führte dann zu einer am 31. Oktober 1910 erlassenen Botschaft an die Bundesversammlung (Bundesbl. 1910, V, 203), womit die Aufhebung der Amtskautionen für sämtliche Beamte und Angestellte der Bundesverwaltung und damit auch die Ausserkraftsetzung des Art. 90 des Bundesgesetzes betreffend das schweizerische Postwesen beantragt wird. Gleichzeitig beschloss der Bundesrat, um eine ungleiche Behandlung des Personals der Bundesverwaltung mit Bezug auf die Bürgschaftspflicht zu vermeiden, und ferner das weitere Bestehen des schweizerischen Amtsbürgschaftsvereins nicht vorzeitig in Frage zu stellen und dem Personal damit Schwierigkeiten zu bereiten, es sei bei der Postverwaltung von jeder Änderung im Bürgschaftswesen Umgang zu nehmen, bis die Bundesversammlung die Angelegenheit in einer für die ganze Bundesverwaltung gültigen Weise geordnet habe und es bleibe für solange die Inkraftsetzung des Art. 90 des neuen Postgesetzes aufgeschoben.

Da dieses Traktandum von der Bundesversammlung, ausser der Kommissionsbestellung für die beiden Räte, noch nicht behandelt worden ist, so wird über dessen Erledigung für das Jahr 1911 zu berichten sein.

3. Die Behandlung der Frage der Einführung der Postsparkassen in der Schweiz ist im Jahre 1910 dadurch fortgesetzt worden, dass der Bundesrat unterm 8. März 1910 beschlossen hat, je einen Beamten des Post- und des Finanzdepartements nach Frankreich und Österreich abzuordnen, um die Einrichtungen der in diesen Ländern bestehenden Postsparkassen sowohl in betriebs- als in finanztechnischer Hinsicht genau zu studieren und darüber dem Bundesrat einen Bericht abzugeben, begleitet von Vorschlägen für die allfällige Organisation und den Betrieb der Postsparkassen in der Schweiz.

Die beiden Beamten haben im Frühjahr 1910 den erhaltenen Auftrag durch Einsichtnahme der diesfalls bei den Postverwaltungen in Frankreich und Österreich bestehenden Einrichtungen ausgeführt. Deren auf Ende Oktober abgegebener umfangreicher Bericht konnte wegen anderer dringender Arbeiten vom Postdepartemente noch nicht näher geprüft werden. Wir hoffen jedoch, dass der Bundesrat in naher Zeit in der Lage sei, zur Frage der Einführung von Postsparkassen in der Schweiz Stellung zu nehmen.

4. Unterm 8./24. Juni 1909 hat die Bundesversammlung ein Postulat mit nachstehendem Wortlaut angenommen: „Der Bundesrat wird eingeladen, mit tunlichster Beförderung die Vollziehungsverordnung vom 30. Dezember 1897 für die Postverwaltung zum Bundesgesetz vom 2. Juli 1897, betr. die Besoldungen der eidg. Beamten und Angestellten, einer Revision zu unterziehen, unter Berücksichtigung des Berichtes der ständerätlichen Kommission.“ In bezug auf die Erledigung dieses Postulates wird auf Abschnitt III, Ziffer 1 (ad Art. 184—205 der Postordnung) hiernach verwiesen.

5. In der Sitzung des Ständerates vom 23. Juni 1910 ist vom Berichterstatter der Geschäftsprüfungskommission auf die Postfachschulen aufmerksam gemacht und darauf hingewiesen worden, dass die Leiter der vier Schulen dieser Art in St. Gallen, Biel, Zürich und Lausanne eine Eingabe an die Oberpostdirektion gerichtet haben zur Erreichung eines bessern Zusammenhanges zwischen der Postverwaltung und diesen Schulen. Die genannte Eingabe ist einer eingehenden Prüfung unterworfen worden. Auf Grund dieser Prüfung sind die Petenten benachrichtigt worden, dass die Postverwaltung sich künftig, insoweit Postlehrlingskandidaten vorhanden sind, an den vom schweiz. Handels- und Industriedepartement an diesen Schulen vorzunehmenden Expertisen beteiligen werde und dass ferner durch die Postordnung eine Erhöhung des Mindestalters für Postlehrlinge auf 17 Jahre vorgesehen sei.

6. Mit Botschaft vom 13. Juni 1910 (Bundesbl. 1910, IV, 163) an die Bundesversammlung hat der Bundesrat um die Bewilligung eines Kredites zur Erstellung einer Postwagenremise in Bern nachgesucht, der alsdann von den eidgenössischen Räten mit Bundesbeschluss vom 24. Juni 1910 (A. S. n. F. XXVI, 241) bewilligt worden ist.

7. Mit Botschaft des Bundesrates vom 20. Dezember 1909 an die Bundesversammlung (Bundesbl. 1909, VI, 662) ist ein Kredit von Fr. 1,718,000 zur Erstellung eines Post- und Telegraphengebäudes in Aarau nachgesucht worden (s. Geschäftsbericht der Postverwaltung von 1909, Abschnitt II, Ziff. 6).

Da die Kommissionen der eidgenössischen Räte das Projekt als zu weitgehend erachteten, so erklärte sich der Vorsteher des Postdepartementes im Einverständnis mit dem Bundesrate bereit, die Vorlage zurückzuziehen und ein weniger Kosten verursachendes Projekt ausarbeiten zu lassen.

Ein solches neues Projekt, dessen Kostenvoranschlag sich auf Fr. 1,180,000 stellt, ist mit Nachtragsbotschaft vom 29. November 1910 (Bundesbl. 1910, V, 601) den eidgenössischen Räten vorgelegt worden. Da das Geschäft in der Dezembersession 1910 nur vom Ständerat durchberaten worden ist, so fällt dessen weitere Behandlung ins Jahr 1911.

S. Unterm 23. September 1910 (Bundesbl. 1910, IV, 661) hat der Bundesrat eine Botschaft an die Bundesversammlung erlassen, betreffend Bewilligung des erforderlichen Kredites für die Erstellung eines Post-, Telegraphen- und Telephonegebäudes in St. Gallen. Durch Bundesbeschluss vom 5. November 1910 (A. S. n. F. XXVI, 1113) haben die eidgenössischen Räte den nachgesuchten Kredit von Fr. 3,436,000 gewährt. Von diesem Kredit sind Fr. 51,000 für den nachträglichen Ankauf eines Landstreifens von 170 m² zur Vergrößerung des Bauplatzes und Fr. 3,385,000 für die Ausführung des Baues und die Tunnelanlage vom Postgebäude bis zu den Geleisen der Bundesbahnen bestimmt.

III. Wichtigere Erlasse. Abschluss wichtiger Verträge.

Inland.

1. Die Inkraftsetzung des neuen Bundesgesetzes betreffend das schweizerische Postwesen erforderte mehrere umfangreiche Erlasse und Veröffentlichungen. In erster Linie ist zu nennen die vom Bundesrate unterm 15. November 1910 (A. S. n. F. XXVI, 1125) erlassene Vollziehungsverordnung zum genannten Gesetze, in Ersetzung der bisherigen Transportordnung für die schweizerischen Posten. Diese Vollziehungsverordnung mit der Bezeichnung „**Postordnung**“ hat einen wesentlich grössern Umfang erhalten als die bisherige Transportordnung. In erstere sind im Sinne einer Zusammenfassung und bessern Übersichtlichkeit die auf das Postwesen bezüglichen Vorschriften, die bisher in besondern bundesrätlichen Verordnungen enthalten waren, eingegliedert worden. Es fallen hier in Betracht, die nachgenannten Bestimmungen und Abschnitte: die Bestimmungen betr. Konzessionen für Personenbeförderung mittelst Fuhrwerken, die Abschnitte: Extrapost, Wertzeichen,

Postchecks und -Giros, Organisation und Geschäftsgang, Rechnungswesen, Besoldungen und andere Bezüge, Dienstkleidung, Arbeitszeit, Nebenbeschäftigungen, Erfüllung der gewöhnlichen bürgerlichen Pflichten, Konkurse und Bevogtigungen, Lehrlinge und Aspiranten und Verantwortlichkeit des Postpersonals.

Um angesichts der ausserordentlichen Zunahme des Personals der Postverwaltung die wünschbare Geschäftsentlastung des Bundesrates und des Postdepartementes herbeizuführen, ist im Abschnitt „Organisation und Geschäftsgang“ (Art. 162—164) entsprechend der durch Art. 89 des neuen Gesetzes dem Bundesrat gegebenen Befugnis bestimmt worden, dass der Bundesrat künftig nur noch die Beamten der Zentralpostverwaltung und die Kreisdirektionsbeamten (Direktoren, Adjunkte, Kassiere und Kontrolleure) zu wählen habe. Die Wahl der übrigen Beamten, die bisher vom Bundesrat vorzunehmen war, sowie die der Angestellten bei der Zentralpostverwaltung, ist nunmehr dem Postdepartement übertragen. Die Zahl dieses Personals betrug auf Ende 1909 3688 Köpfe. Der Oberpostdirektion ist übertragen worden, die Wahl der Posthalter mit einer Anfangsbesoldung von Fr. 1400 und weniger, der Postablagehalter und der übrigen Angestellten. Die Zahl dieses Personals belief sich auf Ende 1909 auf 9164 Köpfe.

In Übereinstimmung damit tritt auch eine im nämlichen Abschnitte vorgesehene Verschiebung in der Befugnis des Bundesrates, des Postdepartementes und der Oberpostdirektion mit Bezug auf die Errichtung neuer bleibender Stellen, die Besoldung, Abberufung und Entlassung der Beamten und Angestellten der Postverwaltung ein.

Im Sinne einer weitem Geschäftsentlastung der obern Instanzen ist ferner im gleichen Abschnitt eine Erweiterung der Befugnisse des Postdepartementes und der Oberpostdirektion in bezug auf den Abschluss von Miet- und Postführungsverträgen, die Vergabung von Lieferungen aller Art, sowie auf Entscheide in Haftpflichtfällen und auf Fragen der Verantwortlichkeit der Beamten und Angestellten vorgenommen worden.

In der Begrenzung der Postkreise, die nach Art. 76 des neuen Gesetzes nunmehr Sache des Bundesrates ist, sind im Art. 175 der Postordnung einige kleinere Änderungen in den Postkreisen Bern, Neuenburg und Basel vorgenommen worden. Der Kanton Zug ist vom überlasteten Postkreis Zürich abgetrennt und zum Postkreis Luzern geschlagen worden.

Die zuständigen Gerichts- und Polizeibehörden, die im Sinne von Art. 10 des Postgesetzes berechtigt sind, von der Postverwaltung die Einsichtnahme und Auslieferung von Postsendungen etc. oder Auskunftserteilung über den Post-

verkehr bestimmter Personen zu verlangen, sind im Art. 4 der Postordnung einzeln bezeichnet worden. Die Kreispostdirektionen haben dem Begehren der zuständigen Behörden bei von Amtes wegen zu führenden Strafuntersuchungen, oder, wenn es sich um die Verhinderung eines Verbrechens handelt, ohne weiteres Folge zu leisten, in allen andern Fällen dagegen die Bewilligung der Oberpostdirektion einzuholen. Gegen Entscheide der letztern kann bis an den Bundesrat rekurriert werden, der endgültig verfügt.

Die Bestimmungen betreffend Sendungen mit Zeichen oder Bemerkungen beschimpfenden oder unsittlichen Inhaltes oder solche, bei denen wahrgenommen wird, dass sie zur Begehung von Verbrechen auffordern, sind im Art. 6 der Postordnung dahin geändert worden, dass die Kreispostdirektionen, an die diese Sendungen zu übermitteln sind, diejenigen jener ersteren Art den Aufgebern, wenn sie bekannt sind, zurückzustellen oder wenn diese nicht zu ermitteln sind, als unbestellbar zu behandeln haben, während die Sendungen der zweiten Art ausnahmslos der Oberpostdirektion, erforderlichenfalls zuhanden der Bundesanwaltschaft, einzusenden sind. Sendungen, die äusserlich Drohungen aufweisen, sollen dagegen dem Adressaten unaufgehalten ausgeliefert werden. Gegen Entscheide wegen Sendungen mit Zeichen und Bemerkungen beschimpfenden und unsittlichen Inhaltes wird dem Absender das Rekursrecht bis an den Bundesrat gewahrt, der endgültig verfügt.

In der Absicht, dem Postpersonal die Wohltat der Sonntagsruhe, soweit dies mit den besondern Bedürfnissen des Postbetriebes und den öffentlichen Interessen vereinbar ist, zuteil werden zu lassen, ist im Art. 10 der Postordnung bestimmt worden, dass der Schalterschluss bei den Poststellen an Samstagen und an Tagen vor staatlich anerkannten Feiertagen auf 7 Uhr abends zu erfolgen habe, und dass an Sonn- und andern Feiertagen die Schalter nur während 2, statt wie bisher 3 Stunden, offen zu halten seien. Ferner ist die Bestellung der Briefpostgegenstände, der Fussbotendienst und die Leerung der Briefeinwürfe an diesen Tagen auf den Vormittag beschränkt und die Bestellung der andern Gegenstände ganz aufgehoben worden. Diese Neuerungen waren zum Teil seit längerer oder kürzerer Zeit schon versuchsweise eingeführt und haben zu keinen wesentlichen Anständen geführt.

Die Bestellgebühr (Art. 24 der Postordnung) von 30 Ct. ist für Stücke, deren Gewicht 20 kg., statt wie bisher 25 kg überschreitet, zu beziehen. Ferner kommt nunmehr die Bestellgebühr auch bei der Expressbestellung zur Anwendung.

Die Aufbewahrungsfrist für postlagernde Sendungen (Art. 28) ist von zwei Monaten auf einen Monat herabgesetzt worden, weil diese Frist den Bedürfnissen genügt.

Die Lagergebühr (Art. 29) für Paketpostgegenstände und für auf der Poststelle abzuholende Reisegepäckstücke ist wie folgt festgesetzt worden; sie beträgt: für die ersten 7 Tage, 15 Ct. für jeden Gegenstand bis 20 kg Gewicht oder bis Fr. 5000 Wert, 30 Ct. für jeden Gegenstand von höherem Gewicht oder Wert; für längere Lagerung wird das Doppelte der vorstehenden Gebühren erhoben. Die bisherige Lagergebühr betrug 15 Ct. für Gegenstände von über 5—25 kg Gewicht oder von über Fr. 1000 bis Fr. 5000 Wert und 30 Ct. für jeden Gegenstand von höherem Gewicht oder Wert, wenn die Lagerung mehr als 24 Stunden dauerte. Diese Erhöhung, die namentlich darin hervortritt, dass Pakete von jedem Gewicht der Lagergebühr unterliegen, während dies bisher nur für Pakete über 5 kg der Fall war, hat sich als notwendig erwiesen, um dem immer öfter vorgekommenen Missbrauch, die Postlokale als billige Lagerräume zu betrachten, entgegenzutreten.

Die Vorschriften betreffend die Bescheinigung eingeschriebener Postsendungen durch den Empfänger (Art. 30) wurden ausführlicher und genauer gefasst, und zwar durch die Bezeichnung der Personen, die als bezugsberechtigt zu betrachten sind, und durch Aufnahme von wegleitenden Bestimmungen über die von den Bevollmächtigten vorzulegenden schriftlichen Vollmachten. Die Poststellen haben sich von Gesellschaften, Genossenschaften und juristischen Personen jeder Art eine beglaubigte schriftliche Erklärung zu verschaffen, aus der die Namen der zur Behandigung der Postsendungen berechtigten Personen ersichtlich sind.

Die Lagerfrist für in Gasthöfe adressierte, für Fremde bestimmte Sendungen (Art. 32, Ziff. 1, lit. h) ist, gleich wie für postlagernde Sendungen, von zwei Monaten auf einen Monat beschränkt worden.

In bezug auf die gewöhnliche Personenpost sind die schon bisher angewendeten Grundtaxen (Art. 38) für die Personenbeförderung, die innerhalb der im Postgesetz festgesetzten Höchstbeträge erhoben werden dürfen, aufgenommen worden. Das im Art. 78 der bisherigen Transportordnung bestandene Verbot der Beförderung von Blinden ohne Begleitung in den Postfahrwerken ist aus Humanitätsrücksichten aufgehoben worden. Für die Beförderung des Reisegepäcks (Art. 40) ist nun nur noch für das das Gewicht des Freigepäckes übersteigende Gewicht eine Taxe zu bezahlen, während bisher die Taxe vom Gesamtgewicht zu bezahlen war, wenn dieses das zulässige Freigewicht überstieg. Die Gültigkeitsdauer der Retourbilletts (Art. 52) ist von 3 auf

4 Tage verlängert worden. Die Oberpostdirektion kann künftig auch die Gültigkeitsdauer der Abonnementsbillette in besonderen Fällen, z. B. bei Erkrankung des Inhabers, bei Verkehrsstörung usw., verlängern. Da die Postverwaltung auch am Verkehr der zusammenstellbaren Billette (Art. 55) beteiligt ist, so sind auch diese in der Postordnung erwähnt worden.

Bei den Wertzeichen ist der Umtausch (Art. 84) in der Weise erleichtert worden, dass einzelne verdorbene, noch nicht benutzte Postkarten und Frankobänder von den Poststellen ohne Abzug gegen gleichartige Wertzeichen umgetauscht werden können und ferner, dass die Oberpostdirektion eine grössere Zahl von ungebrauchten Wertzeichen, für die der Inhaber keine Verwendung mehr hat, unter Abzug der Erstellungskosten, gegen andere Wertzeichen austauscht. Der von der Wertzeichenkontrolle der Oberpostdirektion seit einigen Jahren besorgte Aufdruck von Postwertzeichen (Art. 85) auf Briefumschlägen usw., der sich gut bewährt hat, ist in der Postordnung ebenfalls erwähnt worden.

Die Bedingung, dass, um zur Drucksachentaxe zulässig zu sein, die mit einem mechanischen polygraphischen Verfahren hergestellten Vervielfältigungen in wenigstens 20 gleichlautenden Exemplaren aufzugeben seien, ist dahin gemildert worden, dass nur noch mehrere gleichlautende Exemplare (Art. 94, Ziff. 1, lit. e) verlangt werden.

Ganz oder teilweise frankierte Drucksachen, die den Bedingungen, unter denen sie zur Drucksachentaxe Beförderung erhalten könnten, nicht entsprechen, können nunmehr als Postkarten, Briefe oder Pakete (Art. 94, Ziff. 10) befördert werden.

Die Zustellung, durch das Bestellpersonal, von abonnierten Drucksachen und Büchersendungen von Bibliotheken im Ausleihverkehr nach deren Rückkunft ist auf sämtliche öffentliche Bibliotheken (Art. 96, Ziff. 5) ausgedehnt worden, während dies bis dahin nur für die schweizerische Landes- und Bundesbibliothek stattfand.

In bezug auf die abonnierten Zeitungen und Zeitschriften ist bestimmt worden, welche Veröffentlichungen als solche anzusehen sind, die bloss Geschäfts- und Reklamezwecken dienen, und nach dem Gesetze von der Zeitungstaxe ausgeschlossen sind. Ferner sind bezüglich der Titelseite der Zeitungen einige formelle Erfordernisse aufgestellt worden. Zur Regelung des Verhältnisses zwischen dem Zeitungsverleger und der Post sind beidseitig zu unterzeichnende Erklärungen vorgesehen. Eine neue Gebühr von 10 Ct. ist eingeführt worden, für den Fall, wo, bei Änderung des Wohnortes des Abonnenten einer Zeitung, die Post, um die

unmittelbare Versendung der Zeitung an die neue Bestimmung zu bewirken, den Verleger und die Poststelle des neuen Bestimmungsortes benachrichtigen muss (Art. 97, Ziffern 2, 3, 8 und 12).

Warenmuster, die ihrer Beschaffenheit wegen als solche nicht zulässig sind und bisher nicht Beförderung erhielten, können nunmehr als Briefe oder Pakete (Art. 99, Ziff. 7) befördert werden.

Bei der Paketpost (Art. 105, Ziff. 2) ist die Werttaxe bedeutend herabgesetzt worden; sie beträgt nunmehr 5 Ct. bis 300 Fr., 10 Ct. für über 300—1000 Fr. und 5 Ct. mehr für je 1000 Fr. mehr oder Bruchteil davon. Diese Ermässigung hat zugleich auch den Zweck, die Angabe eines geringeren als des wirklichen Wertes tunlich zu verhindern. Die bisherige Werttaxe betrug: für die ersten 1000 Fr. 3 Ct. für je 100 Fr. und für höhere Beträge 30 Ct. für das erste 1000 Fr. und 6 Ct. mehr für jedes weitere 1000 Fr. oder Bruchteil davon.

Die Gebühr für Nachnahmen (Art. 108, Ziff. 2) hat eine wesentliche Ermässigung erfahren. Sie beträgt jetzt: bis 10 Fr. Nachnahme 10 Ct., über 10—50 Fr. 20 Ct., über 50—100 Fr. 30 Ct. und für je weitere 100 Fr. 10 Ct. mehr. Die bisherige Gebühr betrug 10 Ct. für je 10 Fr. oder Bruchteil davon.

Der Höchstbetrag der telegraphischen Postanweisungen (Art. 117, Ziff. 1) ist von 500 auf 1000 Fr. erhöht worden.

Wegen Mangel an Barschaft (Art. 121, Ziff. 2) darf die Auszahlung einer Postanweisung künftig nur noch um 24 Stunden, statt wie bisher um fünf Tage, verschoben werden. Bei telegraphisch nachgesandten Postanweisungen ist nur noch die Telegrammtaxe (Art. 122), nicht auch wie bisher die Anweisungstaxe zu berechnen.

Der Höchstbetrag für Einzugsmandate, die auf eine Checkrechnung (Art. 126, Ziffer 1) übertragen werden, ist nunmehr unbeschränkt. Den Einzugsmandaten zur Betreibung (Art. 129 und 134, Ziff. 3), die nun offen, früher verschlossen, aufzugeben sind, muss vom Versender ein Betreibungsbegehren, sowie der Betrag des Kostenvorschusses in Frankomarken beigegeben werden. Bisher musste der Kostenvorschuss unmittelbar dem Betreibungsamte besonders übermittelt werden. Das genannte vereinfachte Verfahren, das dem Versender Kosten und Mühe erspart, ist im Einverständnis mit dem Bundesgericht angeordnet worden.

Im Check- und Giroverkehr ist bestimmt worden, dass jede Postcheckrechnung unter der Firmabezeichnung oder dem wirklichen Namen des Rechnungsinhabers (Art. 135) geführt werden müsse und zwar, weil vereinzelte Versuche gemacht worden sind, Postcheckrechnungen unter einem Pseudonymen eröffnen zu lassen. Zweck ist auch, unlautere Elemente vom Postcheckverkehr fernzu-

halten. Die Postchecks sind nun auch zum Indossement (Art. 138, Ziff. 2) zugelassen worden, unter der Bedingung, dass der Indossat seine Identität nachzuweisen habe. Diese Anordnung hat namentlich eine Erleichterung im Verkehr mit Banken im Auge. Der Betrag eines Postchecks, der nicht ohne Voranzeige von zwei Tagen erhoben werden kann (Art. 138, Ziffer 4), ist von Fr. 10,000 auf Fr. 20,000 erhöht worden. Die vom Obligationenrecht für Checks vorgeschriebenen Präsentationsfristen (Art. 138, Ziff. 6) von fünf Tagen, wenn sie am Zahlungsort ausgestellt sind, und von acht Tagen, wenn die Ausstellung an einem andern Ort erfolgte, findet nun auch auf Postchecks Anwendung, in dem Sinne, dass die Checks nach diesen Fristen nicht mehr protestabel, dagegen wie bis anhin innert der Frist eines Monats umlaufberechtigt sind. Die bisherige Vorschrift, dass Bareinzahlungen auf eine Postcheckrechnung (Art. 139, Ziff. 1) den Betrag von Fr. 10,000 nicht übersteigen dürfen, ist dahin geändert worden, dass dies nunmehr nur noch bei besonders bezeichneten Poststellen der Fall sein soll, die z. B. der Sicherheit wegen und über Nacht besser nicht mit hohen Geldbeträgen belastet werden. Die übrigen Poststellen werden künftig Einzahlungen in unbeschränktem Betrag annehmen können. Es ist neu vorgesehen, dass Postcheckrechnungen gekündet werden können, wenn sie zu Spekulationszwecken (Silberdrainage) (Art. 142, Ziff. 1) missbraucht werden. Die Bestimmungen über die Verwaltung der Postcheck-Gelder (Art. 143) sind entsprechend den gemachten Erfahrungen und den seitherigen Beziehungen mit der Nationalbank ausführlicher gehalten worden.

Die Abtretung der Portofreiheit von Behörden, Amtsstellen und Personen, denen sie gesetzlich zukommt, an solche, denen sie gesetzlich nicht zukommt, ist als unstatthaft und strafbar erklärt (Art. 144). Diese Bestimmung hat namentlich den Sinn, dass die Delegation der Portofreiheit von Behörden usw. an untergeordnete Organe, die kein Recht auf Portofreiheit haben, verboten sei. Im Art. 145, Ziff. 2, wird festgestellt, dass den Präsidien der eidgenössischen Räte, sowie den Präsidien der Kommissionen der eidgenössischen Räte, die Portofreiheit auch im Sinne von eidgenössischen Behörden zusteht und sie daher auch, wenn sie sich nicht am Sitzungsorte befinden, die Portofreiheit für die ausgehenden Korrespondenzen in Amtssachen beanspruchen können. Die formelle Vorschrift, dass die Behörden und Amtsstellen ihre portofreien Korrespondenzen auf der Adresse mit der Eigenschaft der versendenden Stelle zu versehen und sie als Amtssache zu bezeichnen haben, ist auch auf die Wohltätigkeitsanstalten (Art. 145, Ziff. 3) für die mit Postfreimarken frankierten Korrespondenzen als anwendbar erklärt worden.

Die Militär-Instruktoren, das Verwaltungspersonal und die Sicherheitswachen der Befestigungen geniessen nur Portofreiheit für dienstliche Sendungen (Art. 147), wozu die zu zählen sind, die vom militärischen Unterkunftsorort, wie von der Kaserne, vom Kantonement oder vom Bureau ausgehen und dorthin gerichtet sind, nicht aber für ausserdienstliche Sendungen nach und von der Privatwohnung. Diese Einschränkung ist dadurch gerechtfertigt, dass diesen Militärstellen in erster Linie die Eigenschaft von ständigen Militärbeamten- und Angestelltenstellen zukommt und sie als solche für ihre Privatkorrespondenz keinen Anspruch auf Portofreiheit haben. Für die Beamten und Angestellten der Militärverwaltungen ist hervorgehoben, dass sie Anspruch auf Portofreiheit nur während der Zeit haben, während der sie Instruktionsdienst oder aktiven Dienst leisten. Ausgenommen sind ferner von der Portofreiheit die, Zivilkleidung tragenden, Mitglieder der Aushebungskommissionen und die vom Militärdepartement bezeichneten Experten für die Prüfung der körperlichen Leistungsfähigkeit der Stellungs-pflichtigen bei der Aushebung.

In bezug auf die schweizerischen Bundesbahnen (Art. 148) sind diejenigen Unterabteilungen der Generaldirektion und der Kreis-direktionen bezeichnet, die Anspruch auf Portofreiheit haben.

Um die Übertragung der Portofreiheit durch Aufsichtsbehörden von öffentlichen Schulen (Art. 149) an andere Organe, wie Rektoren, Vorsteher, Lehrer usw., die nicht den amtlichen Charakter von Auf-sichtsbehörden haben, zu verhindern, ist eine Auslegung des Begriffes von solchen Aufsichtsbehörden gegeben worden. Dagegen soll den Rektoren und Schulvorstehern, als Amtsstellen im Sinne von Art. 56, lit. b und c des Postgesetzes, die Portofreiheit in Schul-sachen zustehen.

Die Bezeichnung der Anstalten, Gesellschaften und Vereine, die sich mit Armenunterstützung befassen oder ähnliche wohltätige Zwecke (Art. 150) verfolgen, denen besonders gekennzeichnete Post-wertzeichen (Postfreimarken) für Briefpostsendungen verabfolgt werden, ist dem Postdepartement übertragen, unter Wahrung des Rekursrechtes an den Bundesrat. Für die Abgabe dieser Marken sind einheitliche Regeln, sowie ein Höchst- und ein Mindestbetrag festgesetzt. Die Begehren sind durch statistische Nachweise zu belegen.

Die kantonalen- und Gemeindeunternehmungen, die wirtschaft-lichen oder Erwerbszwecken (Art. 152) dienen und die nach Gesetz keine Portofreiheit geniessen, sind einzeln, soweit solche bekannt sind, namhaft gemacht worden. Als portopflichtige Amtssachen und demnach der Taxe unterliegend, sind diejenigen zwischen Behörden

und Amtsstellen und mit Dritten ausgewechselten Postsendungen, die, auch wenn sie von Amtes wegen erfolgen, die Interessen von Privaten betreffen (Art. 153), bezeichnet worden, unter Aufzählung der hauptsächlichsten Sendungen, die unter diesen Begriff fallen.

Für gewisse regelmässig vorkommende Fälle sind Ausnahmen von der für portofreie Sendungen bestimmten Gewichtsgrenze (Art. 155) im Sinne der Erhöhung vorgesehen worden. Für mit Nachnahme (Art. 157) belastete, sonst portofreie Sendungen, die als einzuschreibende zu betrachten sind, ist allgemein bestimmt, dass sie der Taxe unterliegen. Eine Ausnahme bilden nur die im Dienstverkehr der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltungen ausgewechselten Sendungen.

Wir haben vorausgesehen, dass der Übergang vom frühern ausgedehnten zum neuen eingeschränkteren System der Portofreiheit mit Schwierigkeiten verbunden sei und dass sich anfangs eine gewisse Unsicherheit in der Ausführung der neuen gesetzlichen Bestimmungen geltend machen werde. Wir sind aber überzeugt, dass man sich, bei der beabsichtigten, tunlich entgegenkommenden Anwendung der neuen Bestimmungen, bald in die neuen Verhältnisse finden werde.

Der Abschnitt Besoldungen und andere Bezüge (Art. 184—205) ersetzt die Vollziehungsverordnung für die Postverwaltung zum Bundesgesetz vom 2. Juli 1897 betr. die Besoldungen der eidg. Beamten und Angestellten, vom 30. Dezember 1897 (A. S. n. F. XVI, 380). In diesem Abschnitt sind der Vollständigkeit halber auch aufgenommen worden die bisher in andern Erlassen enthaltenen Bestimmungen betreffend Taggelder und Reiseentschädigungen, Fahrdienstentschädigungen, Nacht- und Frühdienstentschädigungen, Sonntagsdienstentschädigungen, Auslandszulagen, Dienstwohnungen, Dienstlokale, Bureaubedürfnisse, Entschädigungen für ausserordentliche Dienstleistungen, Dienstaltersgratifikationen und Besoldungsnachgenuss. Die Neubearbeitung dieser Bestimmungen war notwendig, einestheils um darin die durch die Gesetzesnovelle zum Besoldungsgesetz vom 24. Juni 1909 (A. S. n. F. XXV, 645) erforderlichen Ausführungsbestimmungen zu berücksichtigen und um anderntheils das im Abschnitt II, Ziff. 4 hiervoor erwähnte Postulat der Bundesversammlung betreffend das Bundesgesetz über die Besoldungen der eidg. Beamten und Angestellten, vom 2. Juli 1897, zu erledigen.

Die nachgenannten Neuerungen in diesem Abschnitt gegenüber den obgenannten Vollziehungsvorschriften und der Novelle zum Besoldungsgesetz sind namentlich vorgesehen worden, um den

Intentionen der eidgenössischen Räte, die bei der Beratung der Novelle zum Besoldungsgesetz zu Tage getreten sind, sowie den durch die verschiedenen Verbände des Personals kundgegebenen Wünschen innert der Grenzen der Möglichkeit zu berücksichtigen.

Von den eidg. Räten ist der Wunsch ausgesprochen worden, es möchte einer grösseren Zahl Angestellter als bisher das gesetzliche Besoldungsmaximum zuerkannt oder deren Besoldungen diesem näher gebracht werden. In diesem Sinne ist das Besoldungsmaximum für Briefträger, Bureaudiener, Hauswarte und Hauswargehülften um Fr. 400, statt Fr. 300 (Art. 191, Ziff. 1 und 2, lit. f der Postordnung) wie es die Gesetzesnovelle erfordert hätte, erhöht worden und steht somit, insoweit es den höhern Ansatz betrifft (Orte mit mehr als 10,000 Einwohnern), nur noch 100 Fr. unter dem gesetzlichen Maximum der bezüglichen Klasse. Diese Verbesserung kommt einem Personal von ca. 3500 Mann zu gut und wird das Besoldungsbudget in der Folge um über Fr. 350,000 belasten.

Die Wagenmeister (Art. 191, Ziff. 1 und 2, lit. e) sind entsprechend der Wichtigkeit ihrer Arbeiten einer höhern Besoldungsstufe (derjenigen der Oberpaketträger, statt der der Briefträger), zugeteilt worden. Den Oberpaketträgern, Obermandatträgern und den Oberbriefträgern ist die bisherige besondere jährliche Zulage von 200 auf 300 Fr. erhöht worden und zwar mit Rücksicht auf die den Briefträgern etc. zuteil gewordene Besserstellung. Die Maximalbesoldung der Dienstchefs und Unterbureauchefs der Postbureaux I. und II. Klasse (Art. 191, Ziff. 1 und 2, lit. c) ist um Fr. 200 höher gestellt worden, als es die Novelle erforderte und zwar mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Stellen und um einen weniger grossen Unterschied gegenüber den Ansätzen der Postverwalter und Bureauchefs herzustellen.

Die vom Betriebspersonal bekämpfte Unterscheidung in der Besoldung der Postbureaux I. und II. Klasse zwischen Orten mit 10,000 und mehr Einwohnern und solchen mit weniger als 10,000 Einwohnern ist durch die Bestimmung (Art. 191, Ziff. 4) gemildert worden, dass sofern die Bedeutung der Bureaux oder die örtlichen Lebensverhältnisse dies gerechtfertigt erscheinen lassen, den Beamten und Angestellten in Orten mit weniger als 10,000 Einwohnern das höhere Besoldungsmaximum (dasjenige der Orte mit 10,000 und mehr Einwohnern) zuerkannt werden kann. Nach vorläufigen Erhebungen wird diese Verbesserung ca. 45 Postbureaux II. Klasse mit ca. 460 Beamten und ca. 680 Angestellten zu gute kommen und Mehranforderungen von ca. Fr. 170,000 zur Folge haben. Die eingehende Prüfung dieser Frage liess erkennen, dass diese Massnahme eine richtigere Abstufung der Besoldungen zulasse, als das

gänzliche Fallenlassen der Grenze auf Grund der Einwohnerzahl dies gestatten würde.

Bei den Postbureaux III. Klasse (Art. 192) ist ausser einer Anzahl kleinerer Verbesserungen im Schema für die Notenermittlung als wichtigstes Zugeständnis eine ganz bedeutend verbesserte Skala für den Briefträger- und Botendienst aufgestellt worden. Diese Verbesserung allein erfordert eine Mehraufwendung, die sich in der Folge auf ca. Fr. 120,000 belaufen wird.

Bei den Postablagen (Art. 193) sind ausser der Verbesserung des Schemas für deren Festsetzung die Entschädigungssätze für die Besorgung des Bureaudienstes und die Lokallieferung um je Fr. 60 erhöht worden, was eine Mehraufwendung von ca. Fr. 120,000 nach sich zieht. Ferner ist auf Grund der Gesetzesnovelle die Entschädigung für den Bestell- und Botendienst durch Erhöhung des Minimums für die Jahresdienststunde um Fr. 20 und des Maximums um Fr. 30 neu festgesetzt worden. Als weitere Verbesserung ist vorgesehen, dass die Oberpostdirektion die Maximalansätze für Bestell- und Botendienst noch um 10 Fr. für die Jahresdienststunde erhöhen kann, in den Fällen, wo die Dienstbesorgung unter besonders schwierigen Umständen (gebirgige Gegenden mit langandauerndem Winter) zu erfolgen hat oder wo die Lebensverhältnisse ganz ausnahmsweise ungünstig sind.

Die Kondukteure (Art. 194) werden ebenfalls an der Verbesserung teilnehmen, die sich aus der bei den Postbureaux I. und II. Klasse genannten neuen Anwendung der Abgrenzung der Besoldungen nach der Einwohnerzahl ergeben wird.

Die Landbriefträger und Landboten werden in den Genuss der gleichen Verbesserungen kommen, wie sie für den Bestell- und Botendienst bei den Postablagen genannt sind. Ausserdem ist vorgesehen, dass den Landbriefträgern in Vororten von grössern Städten, sofern die örtlichen Verhältnisse dies als gerechtfertigt erscheinen lassen, die für die Briefträger der Postbureaux I. und II. Klasse festgesetzten Besoldungsansätze zuerkannt werden können.

Die vorgenannten sämtlichen über die Gesetzesnovelle vom 24. Juni 1909 hinausgehenden Verbesserungen werden für die Postverwaltung Mehraufwendungen, die sich nach und nach geltend machen werden, von ungefähr Fr. 890,000 zur Folge haben. Damit darf angenommen werden, dass den Wünschen des Personals nach der Wegleitung der eidgenössischen Räte in weitgehendem Sinne entgegengekommen sei.

Im Abschnitt „Arbeitszeit“ ist die Frage bezüglich der Anrechnung von halben Freitagen (Art. 215), die vom Postbeamtenverband angefochten worden ist, in einem gegenüber bisher-

dem Personal günstigeren Sinne erledigt worden. Es ist bestimmt worden, dass halbe Freitage nur dann als Ruhezeit anzurechnen seien, wenn infolge der allgemeinen Dienstbeschränkung an den Sonn- und andern Feiertagen nur 4 Stunden bis spätestens 12 Uhr mittags Dienst zu leisten sei. Bisher wurde ein halber Freitag berechnet, wenn, ohne Rücksicht auf die Zahl der Dienststunden, der Dienst an Sonn- und Feiertagen nur bis Mittags dauerte. Dagegen erschien es in keiner Weise gerechtfertigt, von der Anrechnung von halben Freitagen überhaupt Umgang zu nehmen.

Im Abschnitt „Nebenbeschäftigungen“ ist näher bestimmt worden (Art. 227), gegenüber welchen Kategorien von Beamten und Angestellten das Postdepartement geeignete Ausnahmen in bezug auf Nebenbeschäftigungen eintreten lassen kann.

Im Abschnitte „Lehrlinge und Aspiranten“ ist entsprechend dem seit längerer Zeit geübten Verfahren die Bestimmung aufgenommen worden, dass zur Ergänzung des Beamtenpersonals für Bureaux I. und II. Klasse nur männliche Bewerber (Art. 233) zugelassen werden. Das Mindestalter für Postlehrlinge ist von 16 auf 17 Jahre erhöht worden und dem Postdepartement ist die Befugnis anheim gestellt worden, die Altersgrenzen für diese je nach den Verhältnissen abzuändern. Als neues Erfordernis für die Zulassung als Postlehrling wird ferner verlangt, der mindestens zweijährige Besuch einer Sekundarschule mit gutem Abgangszeugnis. Für die Ausbildung der Lehrlinge ist die Aufstellung eines Lehrplanes (Art. 235), nach welchem diese mit den verschiedenen Dienstzweigen bekannt zu machen sind, ferner sind Massnahmen für die ausserdienstliche Ausbildung und die Abhaltung von Schlusskursen vorgesehen.

Unter dem Abschnitt „Verantwortlichkeit des Postpersonals“ ist die Bestimmung (Art. 238) aufgenommen worden, dass dieses Personal die Interessen der Postverwaltung treu und mit Umsicht wahrzunehmen und jeden Schaden abzuwenden habe und zwar nicht nur während der Arbeitszeit, sondern überhaupt; sodann wird das Postpersonal für die Folgen der Nichtbeachtung von Dienstvorschriften der Verwaltung gegenüber verantwortlich erklärt.

Im Abschnitt „Haftpflicht“ ist der in Art. 99 des Postgesetzes vorgesehene Unfallversicherungsfonds (Art. 240) für die Selbstversicherung der Postverwaltung gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht bei Unfällen im Postbetrieb vom bisherigen Betrag von Fr. 200,000 auf Fr. 500,000 erhöht worden, weil es sich gezeigt hat, dass bei wichtigen Unfällen der Zins von Fr. 200,000 nicht genügt, um die sich hieraus ergebenden finanziellen Verpflichtungen zu decken. Ferner ist der Grundsatz auf-

gestellt worden, dass Sachen, für die die Postverwaltung vollen Ersatz geleistet hat, in deren Eigentum (Art. 241, Ziffer 9) übergehen. In näherer Ausführung von Art. 109 des Postgesetzes ist (Art. 242) bestimmt worden, dass, wenn nach Ankunft einer Sendung am Bestimmungsort eine Schadenersatzforderung gleichzeitig vom Versender und vom Empfänger gestellt wird, die Entschädigung nur dem Versender zukommt, wenn der Empfänger damit einverstanden ist.

Für die Entgegennahme von Beschwerden wegen Verletzung des Postgeheimnisses gegenüber Beamten und Angestellten der Postverwaltung sind die Kreispostdirektionen, die Oberpostdirektion und das Postdepartement (Art. 243) bezeichnet.

Im Art. 254 der Postordnung wird das Postdepartement mit der Vollziehung des Postgesetzes nach Massgabe der Postordnung und mit den weitem erforderlichen Massnahmen beauftragt.

2. Unter dem Titel „Postamtliche Sammlung“ ist eine Zusammenstellung der vom 1. Januar 1911 an für das schweizerische Postwesen gültigen, grundlegenden Bestimmungen herausgegeben worden. Diese in deutscher, französischer und italienischer Sprache erschienene Sammlung besteht aus drei Teilen:

- a. Bundesgesetze,
- b. Postordnung,
- c. Ausführungsbestimmungen.

Abschnitt *a* enthält ausser dem neuen Postgesetze auch die übrigen Bundesgesetze, die auf die Postverwaltung Anwendung finden, nämlich diejenigen betreffend die Besoldungen, die Arbeitszeit und die Haftpflicht. Die Abschnitte *b* und *c* enthalten die vorstehend besprochene Postordnung und deren Ausführungsbestimmungen.

3. Im Berichtsjahre sind ausser der postamtlichen Sammlung folgende weitere Erlasse veröffentlicht worden:

- a. eine Anleitung für die Kreispostkassen;
- b. Vorschriften über die Aufgaben und Befugnisse der Bahnpostbureaux;
- c. eine neue Anleitung über den Postumladdienst;
- d. neue Vorschriften über Behandlung und Abfertigung der nicht eiligen Drucksachensendungen nach dem Ausland;
- e. neue Vorschriften betreffend Erstellung, Bestellung und Verwendung des Bindfadens;
- f. eine Anleitung über die Beschaffung, die Verwendung, den Unterhalt und die Inventarisierung der Postsäcke. Diese Anleitung bezweckt die Verminderung der verschiedenen Sackarten, die Bestimmungsbezeichnung der Säcke mittelst Sackflaggen, statt mittelst Aufschriften auf den Säcken selbst

und eine erhebliche Vereinfachung in der Führung des Sackinventars;

- g. Vorschriften über den Wohnsitz des Postpersonals;
- h. eine Preisliste der schweizerischen Zeitungen für den Inlandsverkehr;
- i. eine Preisliste der schweizerischen Zeitungen für den Auslandsverkehr;
- k. eine Preisliste der ausländischen Zeitungen;
- l. eine Neuausgabe der Bestimmungen für die Zeitungsverleger;
- m. eine Neuausgabe des Taschenposttarifs für die Schweiz und das Ausland.
- n. eine Anleitung über das Inspektionswesen der Postverwaltung.

4. Mit Rücksicht darauf, dass vom 1. Januar 1911 an infolge des neuen Postgesetzes alle Veröffentlichungen, die bloss Geschäfts- und Reklamezwecken dienen, von der Taxe der abonnierten Zeitungen und Zeitschriften ausgeschlossen und zu frankieren sind, ist auf jenen Zeitpunkt, um die Frankatur von solchen Sendungen, sowie andern Drucksachen und von Warenmustern, die gleichzeitig in grösserer Zahl (in wenigstens 200 Stück) aufgegeben werden, zu erleichtern, die *samthafte Frankatur* im Innern der Schweiz gestattet worden. Dies geschieht nur auf Verlangen des Versenders und dadurch, dass die Gesamtfrankatur der gleichzeitig aufgegebenen Drucksachen auf einem mit den entsprechenden Angaben auszufüllenden Formular mit Frankomarken gedeckt und die Sendungen mit dem Datumstempel und einem Stempel P. P. (port payé) bedruckt werden.

5. Die Offizielle Postkarte der Schweiz, bearbeiten und herausgegeben von der schweizerischen Oberpostdirektion, ausgeführt von der schweizerischen Landestopographie, ist Ende März erschienen. Die neue Postkarte unterscheidet sich von der bisherigen, im Jahre 1893 erschienenen Postkarte hauptsächlich dadurch, dass sie den vollständigen hellbraunen Terraindruck der Generalkarte der Schweiz im Massstabe von 1 : 250,000, welche als Grundlage für die neue Postkarte diente, enthält. Es sind darin dargestellt: die Eisenbahnlilien im Betrieb und im Bau, mit der Lage der Stationen; die Personenpostkurse; die Automobil-, Fahrboten-, Fussboten- und Maultierkurse; die Post- und Telegraphenbureaux, nebst den schweizerischen Postagenturen im Auslande etc. Am Rande der Karte befinden sich die im vergrösserten Massstabe gehaltenen Übersichtskärtchen der Städte Genf, Lausanne, Bern, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen.

Die neue Karte ist allen Ortspoststellen von etwelcher Bedeutung, sowie allen Bahn- und Schiffspostbureaux abgegeben

worden. Dem Publikum wird sie zu einem angemessenen Verkaufspreise verabfolgt.

6. Infolge des Überganges der Gotthardbahn an die schweizerischen Bundesbahnen ist untern 19./21. Januar 1910 zwischen der schweizerischen Postverwaltung und der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen ein Nachtrag zum Übereinkommen betreffend die Entschädigung für die Beförderung der Postpakete im Gewichte von über 5 kg auf den schweizerischen Bundesbahnen, vom 30. August/1. September 1904 abgeschlossen und in diesem Nachtrage die Entschädigung der Postverwaltung an die Bundesbahnen für das Jahr 1910 und die folgenden Jahre für die Beförderung der Postpakete über 5 kg auf dem frühern Netz der Gotthardbahn vereinbart worden.

Aus dem nämlichen Grunde ist ferner auf 1. Januar 1910 der Vertrag zwischen der schweizerischen Postverwaltung und der Gotthardbahn betreffend die Beziehungen der Gotthardbahn zum Postdienste vom 24./26. Januar 1888 aufgehoben worden. An dessen Stelle ist am 5. April 1910 ein Nachtrag zum Vertrag zwischen der schweizerischen Postverwaltung und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen betreffend die Beziehungen des schweizerischen Postdienstes zu den schweizerischen Bundesbahnen vom 6. November 1903 abgeschlossen worden, der bestimmt, dass der letztgenannte Vertrag, sowie der Vertrag zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der schweizerischen Oberpostdirektion betreffend die leihweise Abgabe, die Bedienung und den Unterhalt der Akkumulatorenbatterien, sowie den Unterhalt der elektrischen Beleuchtungseinrichtungen mit Dynamo für Bahnpostwagen, vom 23. Juni 1903, den obgenannten Vertrag mit der Gotthardbahn ersetze. Der Nachtrag enthält ferner, in Ersetzung des Vertrages zwischen der schweizerischen Postverwaltung und der Gotthardbahn, vom 13./26. Mai 1898 und drei Nächstträgen hierzu über die Benützung der kombinierten Post- und Gepäckwagen, Serie FZ⁴ der Gotthardbahn, Bestimmungen betreffend die Bereitstellung von vierachsigen kombinierten Post- und Gepäckwagen der Serie FZ⁴ in den Schnell- und Expresszügen der Strecke Basel-Mailand durch die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen.

7. Neue Verträge betreffend die Beziehungen zum Postdienste sind im Berichtsjahre mit den Nebenbahnen Lausanne-Ouchy, Capolago-Monte-Generoso, Neuchâtel-Chaumont, Niesenbahn, Flammatt-Gümmenen, Saignelégier-Glovelier, Schwyz-Seewen, Solothurn-Münster und mit der Südostbahn abgeschlossen worden. Mit

zehn anderen Nebenbahnen mussten Nachträge zu den bestehenden Verträgen vereinbart werden.

Wegen der Regelung der Beziehungen der Bodensee-Toggenburg-Bahn zum Postdienste sind Unterhandlungen im Gange.

8. Auf den 1. September 1910 konnten die neuen Taxmarken (siehe Geschäftsbericht von 1909, Abschnitt III, Inland, Ziffer 7) herausgegeben werden. Die Neuausgabe umfasst die Taxwerte von 1, 3, 5, 10, 15, 20, 25 und 50 Ct. Neu gegenüber den bisherigen Taxwerten sind diejenigen von 3, 15 und 25 Ct. Weggefallen ist dagegen der Taxwert zu Fr. 1. Das im letztjährigen Geschäftsbericht beschriebene Bild ist in Buchdruck in den Farben blaugrün und zinnoberrot auf weissem Grund hergestellt. Die bisherigen Taxmarken bleiben bis auf weiteres gültig.

9. Auf Ende des Berichtsjahres sind auch die gemäss Art. 60, zweiter Absatz, des neuen Postgesetzes, auf 1. Januar 1911 durch die Anstalten, Gesellschaften und Vereine, die sich mit Armenunterstützung befassen oder ähnliche wohltätige Zwecke verfolgen, zur Verwendung gelangenden Postfreimarken hergestellt worden und zwar in den Taxwerten von 2, 5 und 10 Ct.

Das hierzu verwendete Bild ist das der neuen Taxmarken, mit dem Unterschied, dass sie auf blaugrünem, statt weissem Papier gedruckt sind und zu beiden Seiten der Wertziffer je ein „P“ in der Diagonale aufweisen. Ferner sind diese Marken oben in der Mitte mit einer Kontrollnummer in Schwarzdruck versehen worden, die für jede Anstalt usw. verschieden ist. Postfreimarken ohne Kontrollnummer, die zu Sammelzwecken durch die Oberpostdirektion gegen Bezahlung abgegeben werden, sind zur Frankatur von Postgegenständen nicht zulässig.

10. Auf den 1. August 1910 sind, um zu einer würdigen Begehung der Bundesfeier an diesem Tage anzuregen und beizutragen, im Auftrage des hierfür besonders gebildeten Bundesfeier-Komitees sogenannte Bundesfeierpostkarten herausgegeben worden. Der Druck dieser Postkarten ist, insoweit es das von einem Schweizerkünstler entworfene Bild betrifft, vom genannten Komitee, dagegen in bezug auf die Adressseite und den Taxstempel (5 Ct.) von der Postverwaltung angeordnet worden. Deren Verkauf erfolgte zum Preise von 20 Ct. durch die schweizerischen Poststellen während der Zeit vom 1.—31. August 1910. Es sind 307,308 Stück davon abgesetzt worden. Der mit diesem Verkaufe erzielte Reinertrag ist dazu bestimmt, einer dem nationalen Volkswohl dienenden Institution zugewendet zu werden. Dieses Jahr wurde der Fr. 39,651. 54 betragende Reinertrag den Wassergeschädigten

verabfolgt. Ferner sind gemäss Vertrag mit dem Bundesfeierkomitee dem Verband schweizerischer Postbeamter für einen im Einverständnis mit der Oberpostdirektion zu bestimmenden gemeinnützigen Zweck 10% vom Bruttoertrag, d. h. Fr. 6146.16 verabfolgt worden.

11. Mit Rücksicht auf vorgekommene Fälle der Beraubung von Faktorenkarren während des Bestelldienstes sah sich die Postverwaltung veranlasst, besondere Vorsichtsmassregeln bei der Bestellung von Wertsendungen vorzuschreiben. Diese bestehen im wesentlichen darin, dass in grossen Städten für die Bedienung der im Zentrum gelegenen Banken, Verwaltungen und Kassen besondere Paketträgerstellen errichtet und diese Angestellten mit Geldtaschen ausgerüstet werden und dass, wenn Handkarren zur Bestellung von Wertsendungen verwendet werden müssen, stets ein zweiter Angestellter zur Bewachung mitgegeben wird. In grösseren Ortschaften sind allen Paketträgern, die öfters Wertsendungen von kleinem Umfang (Groups, Plis etc.) zu vertragen haben, Geldtaschen zu deren Aufbewahrung abgegeben worden. Die Schlösser der Faktorenkarren sind sämtlich zu untersuchen und die ungenügenden zu ersetzen; sie sollen alljährlich von einem Fachmann gereinigt werden.

12. Wegen der Störung in der Dienstbehandlung der Briefpostgegenstände, die die seit einiger Zeit gebräuchlichen sogenannten Fensterbriefumschläge verursachten, sah sich die Postverwaltung veranlasst, in dieser Beziehung vorzuschreiben, dass die Fensterstelle solcher Umschläge mit deren Längsseite parallel laufen müsse und dass Briefe mit querlaufenden Fensterstellen zurückzuweisen seien. In letzterer Hinsicht ist anfänglich eine Frist bis zum 1. Oktober 1910 angesetzt worden, die jedoch später infolge mehrerer Gesuche bis auf den 31. März 1911 erstreckt wurde. Ferner ist bestimmt worden, dass Fensterbriefe, bei denen die Entzifferung der Adresse besondere Mühe erfordert, zurückzulegen seien, bis deren Behandlung ohne Störung des ordentlichen Dienstganges möglich ist und dass zur Einschreibung Fensterbriefe nur dann anzunehmen seien, wenn die Adresse auf dem Umschlag übereinstimmend wiederholt ist.

13. Um die Bestrebungen zur Gründung einer Alters-, Invaliden-, Witwen- und Waisenkasse für das eidgenössische Personal zu unterstützen und zu fördern, hat die Postverwaltung den Einzug der freiwilligen Beiträge des Postpersonals an den Hilfskassenfonds übernommen. Dieser Einzug erfolgt in der Weise, dass die Beiträge monatlich durch die Kreispostkassen von den Besoldungen abgezogen und dem hierfür bezeichneten Bankinstitute zugeführt werden.

14. Seit längerer Zeit verfügt die Postverwaltung in grössern Städten, wie Genf, Basel, Zürich, über sogenannte Vertrauensärzte, deren Obliegenheiten darin bestehen, bei Erkrankungen unter dem Personal, die eine Dienstverhinderung und Stellvertretungskosten zur Folge haben, die Patienten zu untersuchen und der Kreispostdirektion über den Befund und die voraussichtliche Dauer der Abwesenheit vom Dienste schriftlich Bericht zu erstatten. Für die Behandlung selbst kann der dem Erkrankten beliebende Arzt beigezogen werden. Mit Rücksicht auf die starke Zunahme des Personals und die verhältnismässig noch stärkere Vermehrung der Stellvertretungskosten, erwies es sich als notwendig, diese als sehr zweckmässig befundene Einrichtung auf eine Anzahl weiterer Städte auszudehnen. Da dieses Vorgehen an einigen Orten zu Einwendungen von Ärztegesellschaften Anlass gegeben hat, sah sich der Bundesrat veranlasst, sich mit der Sache zu befassen. Eine eingehende Prüfung der Angelegenheit führte jedoch zum Schlusse, dass die Einrichtung der Vertrauensärzte gut zu heissen sei. Die Oberpostdirektion steht gegenwärtig mit dem Ärzteverband in Unterhandlung, zum Zwecke einer allseitig befriedigenden Lösung der Einzelheiten dieser Frage.

15. In Anwendung von Art. 4 der Verordnung betreffend die Beziehungen der schweizerischen Post- und Telegraphenverwaltungen zur eidgenössischen Finanzverwaltung und zur schweizerischen Nationalbank, vom 10. April 1909 (siehe Geschäftsbericht 1909, Abschnitt III, Inland, Ziffer 2) ist angeordnet worden, dass alle Poststellen in Orten, wo Geschäftsstellen oder Korrespondenten der Nationalbank bestehen, bei diesen akkreditiert werden. Der Nationalbank ist als Entgelt für diese Mehrleistungen eine Erhöhung des unverzinslichen Mindestguthabens auf dem Girokonto der Postverwaltung von Fr. 200,000 auf Fr. 500,000 zugestanden worden. Dadurch wird ermöglicht, dass das verfügbare Geld von einer grössern Zahl Poststellen rascher abgeliefert wird und das Zinserträgnis sich höher stellt.

16. Zum Zwecke der weitem Vervollkommnung des Expressbestelldienstes in grössern Orten ist im Berichtsjahre dieser Dienst in Lausanne, La Chaux-de-Fonds und Chur zentralisiert worden und wird nun dort durch besondere Boten besorgt.

Ausland.

1. Die versuchsweise angeordnete Neuordnung der Übergabeverhältnisse der Paketpost von und nach Deutschland in Basel (s. Geschäftsbericht 1909, Abschnitt III, Ausland, Ziffer 5) hat

im allgemeinen befriedigt, so dass voraussichtlich das neue Verfahren dauernd beibehalten werden kann. Mit Rücksicht hierauf hat die weitere Prüfung der Frage wegen Errichtung eines Gebäudes für den schweizerischen Post- und Zolldienst im neuen badischen Bahnhofe in Basel dazu geführt, dass es im Interesse einer schnelleren Abwicklung des Postpaketverkehrs zwischen der Schweiz und Deutschland vorzuziehen sei, die für diesen Transitverkehr erforderlichen Postlokale nach dem schweizerischen Bundesbahnhofe zu verlegen und dort ein entsprechendes Gebäude zu errichten. Durch einen vom Vorsteher des Departements veranstalteten Augenschein an Ort und Stelle hat sich die Möglichkeit der Lösung der Frage in diesem Sinne ergeben, so dass vom beabsichtigten Bau im badischen Bahnhofe Umgang genommen würde. Über die weitere Entwicklung dieser Angelegenheit wird im Jahre 1911 zu berichten sein.

2. Mit Noten vom 14. November 1910, die gleichzeitig vom französischen Botschafter und dem Gesandten Grossbritanniens übergeben worden sind, ist im Namen der beiden Regierungen der Beitritt des Archipels der Neuen Hebriden zum Weltpostverein erklärt worden. Die doppelte Anzeige ist darauf zurückzuführen, dass die neuen Hebriden unter dem gemeinsamen Schutze Frankreichs und Grossbritanniens stehen. Hiervon ist den Regierungen der Länder des Weltpostvereins Kenntnis gegeben worden. Das Datum, von dem hinweg der Beitritt gültig ist, wird den genannten Regierungen später mitgeteilt werden, weil dessen Festsetzung noch nicht erfolgt ist.

3. Mit Brasilien ist auf den 15. Juli 1910 die Einführung des Wertbrief- und Wertschachtelverkehrs vereinbart worden. Infolge nachträglicher Mitteilung der brasilianischen Postverwaltung wurde jedoch die Ausführung auf 1. Januar 1911 verschoben.

4. Vom Monat August 1910 an sind im Verkehr mit Griechenland die telegraphischen Anweisungen eingeführt worden.

5. In der Frage der Einführung eines Briefgrenzrayons mit ermässigten Taxen zwischen der Schweiz und Italien konnte im Berichtsjahr keine Förderung erzielt werden.

6. Mit der Transportgesellschaft Messageries anglo-suissees in Basel konnte auf 1. Mai 1910 eine für die schweizerischen Handelskreise sehr wünschbare Verständigung dahin getroffen werden, dass Poststücke aus ganz Grossbritannien nach der Schweiz zum gleichen ermässigten Tarife wie aus der Schweiz nach Grossbritannien durch die Vermittlung der genannten Transportgesellschaft befördert werden können. Bisher beschränkte sich diese Beförderungsgelegenheit auf einige grosse Städte Grossbritanniens.

7. Auf den 1. Februar 1910 ist das Übereinkommen, welches mit den deutschen Postverwaltungen (Reichspost, Bayern und Württemberg), der Verwaltung des österreichischen Postspar-kassenamts in Wien und der ungarischen Postsparkasse in Budapest betreffend einen gegenseitigen Postgiroverkehr abgeschlossen worden, in Wirksamkeit getreten.

Nach diesem Übereinkommen kann jeder Inhaber einer Post-checkrechnung in der Schweiz Beträge auf eine Postcheckrechnung in Deutschland, Österreich und Ungarn überweisen und auf dem gleichen Wege können in diesen Ländern Überweisungen zugunsten von Postcheckrechnungen in der Schweiz gemacht werden. Die Überweisungen sind in beliebig hohem Betrage zulässig.

Der durch das Übereinkommen geregelte Verkehr ist auf Überweisungen beschränkt; es können mithin in der Schweiz bare Einzahlungen auf Postcheckrechnungen, die im Auslande geführt werden, nicht gemacht werden. Auch in umgekehrter Richtung besteht diese Beschränkung. Sie ist erfolgt, weil für den Barverkehr der internationale Postanweisungsdienst vorhanden ist, der dem Bedürfnis genügt. Der internationale Postgiroverkehr hat sich bis jetzt gut bewährt und es steht zu erwarten, dass er eine erfreuliche Entwicklung nehmen werde.

Über den Umsatz folgen, unter Abschnitt VIII, Ziffer 5, hienach, die hauptsächlichsten Angaben.

8. Auf den 1. November 1910 ist sodann auch mit der belgischen Postverwaltung ein gleiches Übereinkommen abgeschlossen worden, wie mit Deutschland, Österreich und Ungarn. Dieses Übereinkommen weicht inhaltlich nur insoweit von den andern ab, als dies durch die besondern Verhältnisse geboten ist. In Belgien besteht nämlich kein Postgiroverkehr. Die Überweisungen gehen deshalb durch Vermittlung der belgischen Postverwaltung zugunsten, beziehungsweise zu lasten von Kontokorrent-Inhabern bei der belgischen Nationalbank. Da die Zahl dieser Kontokorrente eine nicht sehr grosse ist, so hat sich der Verkehr mit Belgien bisher noch nicht recht entwickeln können; eine Zunahme ist indessen für die Zukunft zu erhoffen.

9. Der Bericht des internationalen Bureaus des Weltpostvereins für 1910 liegt bei der Oberpostdirektion zur Einsichtnahme durch die Mitglieder der Bundesversammlung bereit. Wir entnehmen ihm folgendes: die ordentlichen Verwaltungsausgaben betragen: Fr. 120,436.54, gegenüber Fr. 114,889.40 im Jahre 1909.

Der Beitrag der Schweiz an die Kosten des internationalen Postbureaus beläuft sich für 1910 auf Fr. 2430.

IV. Personal und Besoldungen.

Poststellen.

1. Die Gesamtzahl der Postbureaux belief sich Ende 1910 auf 1953.

Die Zahl der Bureaux I. Klasse (11) am Sitze der Kreispostdirektionen ist eine gegebene. Neue Bureaux II. Klasse wurden im Berichtsjahre keine, dagegen wurde 1 Filialbureau geschaffen.

Die Zahl der Postbureaux III. Klasse wurde um 2 vermehrt.

Die Zahl der Postagenturen im Ausland ist unverändert geblieben.

Die Gesamtzahl der Poststellen, einschliesslich von 14 Agenturen im Auslande, beträgt 3952, was einer Vermehrung im Berichtsjahre um 24 Stellen entspricht.

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

I. Klasse (Sitz einer Kreispostdirektion)	11
Filialen	85
II. Klasse (Bureaux mit mehreren Beamten)	224
III. Klasse (übrige Bureaux)	1633
	<u>1953</u>

Von diesen 1953 Postbureaux entfallen 1345 auf die deutsche, 499 auf die französische und 109 auf die italienische Schweiz.

3. Die 1985 Postablagen zerfallen in 1563 rechnungspflichtige und 422 nicht rechnungspflichtige. Alle rechnungspflichtigen Ablagen sind mit dem gesamten internen Postanweisungs- und Einzugsmandatdienst, sowie mit dem Checkdienst betraut. Von diesen Ablagen sind überdies 251 auch zum direkten Postanweisungs- und Einzugsmandatverkehr mit dem Auslande ermächtigt; ferner können Einzahlungen nach dem Auslande bei allen rechnungs- und nicht rechnungspflichtigen Ablagen gemacht werden.

Von der Gesamtzahl der 1985 Postablagen befinden sich 1219 in der deutschen, 527 in der französischen und 239 in der italienischen Schweiz.

Personal.

Fest angestelltes Personal.

1. Die Gesamtzahl des festangestellten Postpersonals belief sich Ende 1910 auf 13,283 Beamte und Angestellte, gegenüber 13,021 im Vorjahre. Dieses Personal setzte sich wie folgt zusammen:

a. Zentralverwaltung.

Oberpostdirektor	1
Abteilungschefs und Adjunkte	8
Traininspektoren, Materialverwalter und Wertzeichenkontrollleur	6
Sekretäre, Kanzlisten und Gehülfen	62
Revisoren und Gehülfen	38
Angestellte	15
	Total 130
	(Ende 1909: 125.)

b. Kreisverwaltungen.

Direktionsbeamte (Kreispostdirektoren, Adjunkte, Kassiere und Kontrolleure)	44
Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs	63
Commis	242
Angestellte	74
	Total 423
	(Ende 1909: 423.)

c. Betriebsdienst.*Bureaux I. Klasse.*

Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs	235
Commis	1449
Angestellte	2372
	Total 4056
	(Ende 1909: 3923.)

Bureaux II. Klasse.

Postverwalter, Bureau-, Dienst- und Unterbureauchefs	289
Commis	943
Angestellte	2161
	Total 3393
	(Ende 1909: 3312.)

Bureaux III. Klasse und Ablagen.

Posthalter	1633
Postablagehalter	1982
Landbriefträger und Landboten	1487
	Total 5102
	(Ende 1909: 5055.)

Agenturen.

Béamte	24
Angestellte	11
	Total 35
	(Ende 1909: 35.)
Kondukteure	144
	(Ende 1909: 148.)

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

Bei den Kreisverwaltungen ist eine Verminderung um 2 Chefbeamte und eine Vermehrung um 1 Commis und 1 Angestellten eingetreten.

Im Betriebsdienst hat bei den Bureaux I. Klasse eine Personalvermehrung um 14 Chefbeamte, 53 Commis und 66 Angestellte stattgefunden. Bei den Bureaux II. Klasse ist eine Vermehrung um 5 Chefbeamte, 34 Commis und 42 Angestellte eingetreten. Die Vermehrung der Posthalterstellen beträgt 1. Die Zahl der Ablagehalterstellen (rechnungspflichtige Postablagen) hat sich um 17 vermehrt. Die Landbriefträger- und Landbotenstellen sind um 29 vermehrt worden. Im Personalbestand der Agenturen im Auslande ist gegenüber dem Vorjahr keine Änderung eingetreten. Beim Kondukteurpersonal hat im Berichtsjahre infolge Ablebens etc. eine Verminderung um 4 Mann stattgefunden, indem frei gewordene Kondukteurstellen auch im abgelaufenen Jahre zum Teil durch Bureaudiennerstellen ersetzt wurden.

Die Gesamtvermehrung des festangestellten Postpersonals beträgt somit 262, gegenüber 369 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 130 Beamten und Angestellten der Oberpostdirektion	0 =	0,00 %
„ „ 349 Beamten der Kreisverwaltungen	27 =	7,74 %
„ „ 74 Angestellten der Kreisverwaltungen	0 =	0,00 %
„ „ 1684 Beamten der Bureaux I. Klasse	26 =	1,54 %
„ „ 2372 Angestellten der Bureaux I. Klasse	1 =	0,04 %
4609	Übertrag 54	

	4609	Übertrag	54	
von den	1232 Beamten der Bureaux II. Klasse .	36	=	2,92 %
„	„ 2161 Angestellten der Bureaux II. Klasse	3	=	0,14 %
„	„ 1633 Beamten der Bureaux III. Klasse .	568	=	34,78 %
„	„ 1982 Ablagehaltern	520	=	26,24 %
„	„ 1487 Landbriefträgern und Landboten .	43	=	2,89 %
„	„ 35 Beamten und Angestellten der Agen- turen	1	=	2,86 %
„	„ 144 Kondukteuren	0	=	0,00 %
	<u>13,283</u>			<u>Total 1225 = 9,22 %</u> im Durchschnitt.

4. Nach den drei Nationalsprachen ausgeschieden, ergibt sich folgendes:

		Deut- scher Zunge	Franzö- sischer Zunge	Italie- nischer Zunge
von den	130 Beamten und Angestellten der Ober- postdirektion	99	25	6
„	„ 349 Beamten der Kreisverwaltungen .	248	81	20
„	„ 74 Angestellten der Kreisverwaltungen	48	23	3
„	„ 1684 Beamten der Bureaux I. Klasse .	1184	450	50
„	„ 2372 Angestellten der Bureaux I. Klasse	1752	581	39
„	„ 1232 Beamten der Bureaux II. Klasse .	785	363	84
„	„ 2161 Angestellten der Bureaux II. Klasse	1449	602	110
„	„ 1633 Beamten der Bureaux III. Klasse .	1135	401	97
„	„ 1982 Ablagehaltern	1235	513	234
„	„ 1487 Landbriefträgern und Landboten .	1121	338	28
„	„ 35 Beamten und Angestellten der Agen- turen	6	11	18
„	„ 144 Kondukteuren	114	26	4
	<u>13,283</u>	<u>Total 9176</u>	<u>3414</u>	<u>693</u>

5. Im Bestand des fest angestellten Personals kamen im Berichtsjahre folgende Mutationen vor:

	Beamte	Angestellte	Total
Versetzungen (freiwillige)	161	30	191
Todesfälle	71	100	171
Freiwillige Rücktritte	47	55	102
Abberufungen (einschliesslich Entlassungen auf Einladung der Verwaltung hin) .	20	53	73
	<u>Total 299</u>	<u>238</u>	<u>537</u>

Provisorisches Personal.

1. Aspiranten und Lehrlinge.

Im Berichtsjahre wurden 268 Lehrlinge aufgenommen, gegenüber 340 im Vorjahre. Weibliche Bewerber konnten auch im Berichtsjahre aus dienstlichen Gründen nicht berücksichtigt werden.

319 Lehrlinge legten die Patentprüfung ab. Davon erhielten
 67 die Note 1 (vorzüglich);
 120 die Note 2 (gut);
 103 die Note 3 (genügend);
 29 konnten nicht patentiert werden.

Total 319

Ende 1910 standen in Verwendung:

779 patentierte Aspiranten (1 weiblicher)
 288 Lehrlinge (0 weibliche).

Total 1067 Aspiranten und Lehrlinge, wovon 1 weiblicher.

2. Gehülfen und Aushelfer.

Im Jahre 1910 wurden während des ganzen oder eines Teiles des Tages ständig 93 Beamtenaushelfer (Gehülfen) und 693 Angestelltenaushelfer verwendet. Die Zahl des gesamten provisorischen Personals betrug demnach 1853 (1067 + 93 + 693) und die Gesamtzahl des fest angestellten und des provisorischen Personals 15,136 (13,283 + 1,853).

Besoldungen und andere Bezüge.

1. Die allgemeinen Ausführungen über die Neuordnung der Besoldungen sind im Abschnitt III, Ziffer 1 (ad Art. 164—205 der Postordnung), hiervor enthalten.

2. Auf 1. Januar 1910 hat auf Grund der Novelle zum Besoldungsgesetz vom 24. Juni 1909 (A. S. n. F. XXV, 645) eine ausserordentliche Besoldungsrevision stattgefunden. Damit sind die durch dieses Gesetz gewährten Besoldungszulagen, die im Jahre 1909 besonders verabfolgt und in der Staatsrechnung im Abschnitt IV, Unvorhergesehenes, verrechnet wurden, mit den Besoldungen vereinigt worden. Die für die Postverwaltung dadurch entstandenen Mehrausgaben für 1910 belaufen sich für das festbesoldete dem Gesetz unterstellte Personal auf Fr. 2,398,268 und für das dem Ge-

setze nicht unterstellte Personal auf zirka Fr. 340,000, so dass sich eine Gesamtmehraufwendung an Besoldungen und Vergütungen von zirka Fr. 2,733,268 ergibt. Gegenüber dem Jahr 1909, wo diese Besoldungszulagen Fr. 2,531,132. 90 ausgemacht haben, ergibt sich diesfalls eine Mehrausgabe von zirka Fr. 207,000.

Der Stand der Besoldungen auf Ende des Berichtsjahres, verglichen mit dem Stand auf Ende 1908 und 1909, findet sich in der Beilage III dargestellt.

3. Eine Eingabe, welche der Zentralvorstand des Verbandes schweizerischer Postillone unterm 28. November 1909 an den Bundesrat gerichtet hatte, enthielt nachstehende Begehren:

- a. es sei gestützt auf die Besoldungserhöhungen für das eidgenössische Personal, sowie gestützt auf die besseren Lohnverhältnisse der Fuhrleute in den grösseren Ortschaften der Schweiz, den Postillonen eine Löhnungserhöhung im Betrage von Fr. 20 monatlich zu gewähren, wobei die Minimalansätze auf Fr. 120 ohne Kost und auf Fr. 70 mit Kost und Verpflegung anzusetzen wären;
- b. es seien von der Oberbehörde, ähnlich wie beim Beamten-, Angestellten- und Arbeiterpersonal der eidgenössischen Verwaltungen und beim Fahrpersonal in Privatbetrieben, bestimmte periodische Lohnerhöhungen anzusetzen, damit das Maximum in wenigen Jahren erreicht werden könne;
- c. es sei das Anstellungsverhältnis der Postillone so zu regeln, dass dieselben, statt durch die Postpferdhalter, durch die Postverwaltung entlohnt würden;
- d. es sei den Postpferdhaltern zu verbieten, Ausländer als Postillone anzustellen;
- e. es seien in bezug auf Arbeitszeit, Nachtruhe, Ruhetage und Unregelmässigkeiten in der Lohnzahlung geeignete Vorkehrungen zu treffen, damit den vorkommenden Miständen gesteuert werde.

Hierüber ist zu bemerken:

ad a. Die Löhnungszulage der Verwaltung inbegriffen, beziehen die Postillone mit Jahresanstellung bei befriedigendem Verhalten und ordentlicher Dienstbesorgung einen durchschnittlichen Monatslohn von Fr. 120 im Minimum. Für die Fourgonpostillone beträgt das Minimaleinkommen Fr. 132 monatlich und es erreicht dasselbe nach verhältnismässig kurzer Dienstzeit meistens Fr. 146; dazu kommt u. a. die Dienstkleidung, der Urlaub ohne Lohnabzug, die Entschädigung bei Unfällen, die kostenfreie Stellvertretung bei Krankheit oder Militärdienst, so dass sich die Postillone im all-

Gehaltsvergleichen.

Dezember 1908, 1909 und 1910.

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

	Zahl der fest Angestellten	Feste Jahresbesoldung derselben	Durchschnitt der Jahresbesoldung	Erhöhung gegenüber dem vorhergehenden Jahre	Verminderung	
		Fr.	Fr.	%	%	
Oberpostdirektion	1908	115	476,964	4147	1,91	—
	1909	126	509,520	4044	—	2,48
	1910	142	567,936	3999	—	1,11
Kreispostdirektionen	1908	344	1,235,928	3592	—	0,17
	1909	350	1,287,788	3679	2,42	—
	1910	349	1,354,288	3880	5,46	—
Chefs bei den Bureaux I. Klasse	1908	210	801,675	3817	—	6,95
	1909	225	933,128	4147	8,64	—
	1910	232	1,001,996	4319	4,14	—
Postverwalter und Chefs bei den Bureaux II. Klasse	1908	259	1,053,556	4068	—	1,05
	1909	284	1,178,028	4148	1,97	—
	1910	291	1,275,388	4383	5,66	—
Commis bei den Bureaux I. Klasse	1908	1357	3,262,030	2404	—	1,51
	1909	1412	3,433,844	2432	1,16	—
	1910	1444	3,755,460	2600	6,90	—
Commis bei den Bureaux II. Klasse	1908	854	2,073,880	2428	—	3,00
	1909	917	2,370,372	2585	6,47	—
	1910	943	2,605,428	2763	6,88	—
Bureaux III. Klasse	1908	1560	2,745,608	1760 ¹	—	4,35
	1909	1651	3,271,836	1982 ¹	12,91	—
	1910	1658	3,575,136	2156 ¹	8,77	—
Ablagen	1908	2070 ²	2,285,700	1104	1,19	—
	1909	1965 ²	2,248,848	1144	3,62	—
	1910	1982 ²	2,479,056	1251	9,35	—
Briefträger, Boten etc.	1908	5721	10,788,414	1885	—	2,80
	1909	5967	11,769,480	1972	4,61	—
	1910	6099	13,113,408	2150	9,02	—
Kondukteure	1908	157	384,848	2451 ³	—	7,30
	1909	150	401,568	2677 ³	9,22	—
	1910	147	417,720	2841 ³	6,12	—

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

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

³ Fahrtentschädigungen nicht inbegriffen.

gemeinen besser stellen, als die gelernten Arbeiter der meisten Berufsarten. Auf das Begehren um Erhöhung des Minimallohnes wurde deshalb nicht eingetreten;

ad b. Es gilt der Grundsatz, dass bei Jahreskursen nach einer Dienstzeit von mehr als einem Jahre beim gleichen Postpferdhalter der Monatslohn 2, 5, 10 oder mehr Franken über dem Mindestansatz stehen muss. Allerdings haben es einzelne Kursunternehmer mit der Ausrichtung der Lohnerhöhungen nicht immer sehr eilig; auch kommt es vor, dass Postillone aus diesem oder jenem Grunde auf die Lohnerhöhung freiwillig verzichten; die nächstens neu erscheinende Instruktion für die Postpferdhalter und die Postillone wird deshalb dahin erweitert werden, dass den Postillonen der Jahreskurse und der Fourgonkurse bei einwandfreier Dienstbesorgung nach dem ersten Dienstjahre eine Lohnerhöhung von wenigstens Fr. 2, nach vier Jahren wenigstens Fr. 5, nach 7 Jahren wenigstens Fr. 10 und nach 10 Jahren wenigstens Fr. 15 monatlich über den ursprünglichen Monatslohn hinaus zu gewähren sei;

ad c. Die Frage der direkten Anstellung und Belohnung der Postillone durch die Postverwaltung ist wiederholt in reifliche Erwägung gezogen worden; allein es hat sich jedesmal gezeigt, dass eine solche Änderung nicht wünschenswert und auch kaum durchführbar wäre;

ad d. Das angebehrte Verbot der Verwendung von Ausländern im Postillonsdienste würde in den meisten Postkreisen, hauptsächlich in den Grenzgebieten, nicht durchführbar sein; die Postpferdhalter sind, namentlich im Sommer, vielfach auf die Verwendung von Ausländern angewiesen, weil geeignetes Personal schweizerischer Nationalität gar nicht aufzutreiben wäre;

ad e. Die getroffenen Massnahmen dürften ausreichen, um jedem Postillon zu seinem Rechte zu verhelfen. Eigentliche Missstände hat übrigens die vorgenommene Untersuchung nicht zu Tage gefördert, was erklärlich ist, da die Kreispostdirektionen und ihre dazu besonders bezeichneten Organe strenge darüber wachen, dass die Vorschriften betreffend den Postillonsdienst durch die Postpferdhalter genau gehandhabt werden.

Mittels Eingabe vom 20. Juli des Berichtsjahres richtete der Zentralvorstand des Verbandes schweizerischer Postillone an den Bundesrat das neue Gesuch, es sei den Postillonen ein Mindestlohn von Fr. 125 monatlich während der ersten drei Dienstjahre zu gewähren, welcher für die folgenden drei Dienstjahre auf Fr. 135, für weitere drei Dienstjahre auf Fr. 145, sodann auf Fr. 155 und

endlich, nach abermals drei weiteren Dienstjahren auf Fr. 160 monatlich anzusetzen sei, in allen Fällen unter Weglassung der sogenannten eidgenössischen Löhnungszulage, da letztere in die angebehrte Erhöhung der Monatslöhne einbezogen würde. Eventuell sei eine Erhöhung der Löhnungszulage von Fr. 300 auf Fr. 360 für die ersten zehn Dienstjahre und von Fr. 400 auf Fr. 480 vom zehnten Dienstjahre an zu gewähren, bei vierteljährlicher Auszahlung, statt wie bisher zweimal im Jahre. Für den Fall, dass den Petenten nicht alles gewährt werden sollte, was sie verlangen, werden in ihrer Eingabe Petitionen an die gesetzgebenden Behörden in Aussicht gestellt.

Dem in erster Linie formulierten Begehren kann aus gewichtigen dienstlichen Gründen nicht entsprochen werden. Es muss diesfalls auch auf die Ausführungen *ad a* hiervoor hingewiesen werden. Was dagegen das eventuelle Begehren um Erhöhung der Löhnungszulagen durch die Postverwaltung anbelangt, so ist zuzugeben, dass eine bescheidene Besserstellung im Hinblick auf die seit der letztmaligen Neuordnung der Löhnungszulagen anhaltend fortschreitende allgemeine Teuerung sich rechtfertigen lässt. Wenn der notwendig werdende Nachtragskredit durch die eidgenössischen Räte für das Budgetjahr 1911 bewilligt wird, so werden sich die Löhnungsverhältnisse der Postillone der Jahres- und Fourgonkurse inskünftig bei befriedigendem Verhalten und ordentlicher Dienstbesorgung wie folgt gestalten:

	Minimum des Jahreslohnes Fr.	Maximum der Löhnungszulage Fr.
Im ersten Dienstjahre	1200	350
Im fünften Dienstjahre	1260	400
Im achten Dienstjahre	1320	425
Nach zehn Dienstjahren	1380	450

Auf das Begehren um vierteljährliche Auszahlung der Löhnungszulagen wurde aus dienstlichen Gründen und weil ein wirkliches Bedürfnis nicht zu erkennen ist, nicht eingetreten.

Bürgschaften.

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

	Anzahl	Betrag Fr.
Personalkaution	276	1,003,000
Realkaution	—	—
Amtsbürgerschaftsverein	17,258	51,505,000
Total	17,534	52,508,000

2. Der schweizerische Amtsbürgerschaftsverein hatte im Berichtsahre Verluste im Betrage von Fr. 6408.11 zu vergüten (1909: Fr. 8886.24).

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

	Zahl der Mitglieder auf 1. Januar		Bürgschaftssummen auf 1. Januar	
	1910	1911	1910 Fr.	1911 Fr.
Postverwaltung	16,855	17,258	50,393,000	51,505,000
Telegraphenverwaltung	2,118	2,154	3,671,000	3,736,000
Zollverwaltung	1,431	1,460	3,054,000	3,145,100
Andere eidgenössische Verwaltungen	94	100	861,500	881,500
Schweizerische Nationalbank	130	137	744,000	769,000
Total	20,628	21,109	58,723,500	60,036,600

4. Gemäss den Statuten vom Jahr 1908 wird von jedem neueintretenden Mitglied eine Eintrittsgebühr von 2 pro mille der auf dasselbe entfallenden Bürgschaftssumme erhoben. Zur Deckung der übernommenen Verbindlichkeiten verfügt der Verein über die Zinsen des Genossenschaftsvermögens und der vorstehend erwähnten Eintrittsgebühr. Im Bedürfnisfalle wird von den Mitgliedern ein proportionaler ausserordentlicher Beitrag erhoben, dessen Höhe die Generalversammlung bestimmt.

Auf Ende 1910 besass der Verein nach dem vorläufigen Rechnungsabschluss ein reines Vermögen von Fr. 277,021.60 (Ende 1909: Fr. 278,282.59).

5. Wir verweisen hier auch auf die in Abschnitt II, Ziffer 2, hiervor (ad Art. 90 des Postgesetzes) angebrachten Ausführungen.

V. Inspektionen.

1. Es wurden folgende Inspektionen vorgenommen:

	1910	1909
a. Bei Ortspoststellen	4479	4391
b. Bei fahrenden Postbureaux (Bahn- und Schiffposten)	976	1018
c. Über die Besorgung des Trainmaterials	531	530
d. Über die Inventarführung	74	64
Total	<u>6060</u>	<u>6003</u>

Die Inspektionen wurden vorgenommen:

bei den Ortspoststellen,

174 durch Beamte der Oberpostdirektion,
4305 durch Beamte der Kreispostdirektionen;

bei den fahrenden Bureaux,

112 durch Beamte der Oberpostdirektion,
864 durch Beamte der Kreispostdirektionen.

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

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

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

Zahl der Differenzen über Fr.	50 bis	100	1910	1909
" " " " "	100	200	234	221
" " " " "	200	500	114	79
" " " " "	500	1000	41	37
" " " " "	1000	2000	8	12
" " " " "	2000	5000	3	2
" " " " "	5000		1	—
Total			<u>401</u>	<u>351</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 Kassaführung oder in den übrigen Dienstverrichtungen, verfügt:

	1910	1909	
Bussen in	37	26	Fällen
Versetzung in provisorische Anstellung in	4	5	„
Entlassung in	10	7	„

Bei 1004 Inspektionen ergab sich eine tadellose Dienstbesorgung. Die Zahl der Inspektionen, deren Befund tadellos war, hat sich gegenüber dem Vorjahre um 20 vermehrt.

VI. Bauten und Umbauten.

1. Der zweite Teil des umgebauten Post-, Telegraphen- und Telephongebäudes an der Rue du Stand in Genf, nunmehr als Telephongebäude Genf bezeichnet (s. Geschäftsbericht 1909, Abschnitt VI, Ziffer 2), ist auf Ende des Berichtsjahres fertig gestellt worden. In diesem Teile ist das Briefbureau des Postbureaus 11, Filiale rue du Stand, sowie vorderhand provisorisch die Paketexpedition dieses Bureaus untergebracht worden. Der Umbau der daran anschliessenden Bourritschen Liegenschaft, worin die Paketexpedition endgültig Unterkunft erhalten soll, ist in Angriff genommen worden. Die endgültige Übernahme sämtlicher neuen Lokale der Filiale 11, rue du Stand, wird voraussichtlich im Jahre 1911 erfolgen können.

2. Der Mietvertrag zwischen der Postverwaltung und der Bundesbahnverwaltung betreffend das Transitpostbureau im Bahnhof Lausanne (siehe Geschäftsbericht 1909, Abschnitt VI, Ziffer 3), vom 9. Oktober 1909, ist im Berichtsjahre abgeschlossen worden, unter dem Vorbehalte, dass das Postdepartement ermächtigt sei, die Höhe des vorläufig auf Fr. 59,800 berechneten jährlichen Mietzinses nach Prüfung der Baurechnungen und andern Ausgabenbelege im Einvernehmen mit der Bundesbahnverwaltung endgültig festzusetzen. Die Angelegenheit betreffend die zu diesem Gebäude gehörenden elektrischen Aufzüge ist grundsätzlich erledigt worden. Die als notwendig erkannten Änderungen an diesen Aufzügen sind zum Teil ausgeführt und zum Teil in Arbeit. Voraussichtlich wird im Jahre 1911 die Angelegenheit vollständig erledigt werden können.

3. Die Umbauarbeiten am Post-, Telegraphen- und Telephongebäude an der Freien Strasse in Basel (siehe Geschäftsbericht 1909, Abschnitt VI, Ziffer 5) sind im Berichtsjahre

soweit gefördert worden, dass folgende dem Postdienste dienende Räumlichkeiten fertig umgestaltet und bezogen werden konnten: Die Schalterhalle mit den Schaltern der Brief- und Paketabteilung und das Mandatbureau mit dem dazugehörigen Aufgaberaum. Die Arbeiten nehmen ihren Fortgang und werden sich noch auf das Jahr 1911 erstrecken.

4. Im Berichtsjahre haben die Verhandlungen mit den schweizerischen Bundesbahnen zu einem Einverständnis in bezug auf die Aufstellung des Projektes für einen Anbau an das Aufnahmgebäude des Bahnhofes Luzern für Postlokale geführt. Die schweizerischen Bundesbahnen haben auf Anfang des Jahres 1911 die Übermittlung des Anbauprojektes, mit einem Vertragsentwurf, in Aussicht gestellt.

5. Das Post- und Telegraphengebäude in La Chaux-de-Fonds (siehe Geschäftsbericht 1906, Abschnitt II, Ziffer 7) ist im Berichtsjahre fertig erstellt und am 1. Dezember 1910 bezogen worden. Die Kollaudation wird im Jahre 1911 stattfinden.

6. Das Post-, Telegraphen- und Telephongebäude in Schwyz (siehe Geschäftsbericht 1907, Abschnitt II, Ziffer 5) ist im Berichtsjahre vollendet und am 3. April 1910 bezogen worden.

VII. Kursdienst.

Postwagenkurse.

1. Im Kurs- und Fuhrwerkdienst sind im Berichtsjahre die nachstehend verzeichneten Änderungen eingetreten: es sind 25 neue Postkurse errichtet worden, wovon 12 auf Strecken entfallen, die vorher von Postwagen nicht befahren wurden. 3 Fahrbotenkurse wurden in subventionierte Jahrespostkurse mit Personenbeförderung umgewandelt; sodann sind vier neue Fahrbotenkurse errichtet worden. Überdies sind wie gewohnt nennenswerte Verbesserungen des Postkursbetriebs durch Vermehrung der Fahrten, Indienststellung grösserer Fuhrwerke, Ausdehnung der Kursdauer, Vermehrung der Beifuhrwerkstellung etc. eingeführt worden. Die stetige Zunahme des Paketverkehrs erforderte auch im Berichtsjahre eine Vermehrung der bespannten Bestellfourgons und der Bahnhoffourgons in den Städten und grössern Ortschaften.

Infolge Kursänderungen und Eröffnung des Eisenbahnbetriebs sind 31 Postkurse in Wegfall gekommen.

2. Die Zahl der von den Postpferdhaltern zum Zwecke der Erzielung einer Besserstellung gekündigten Postführungsverträge beläuft sich für das Jahr 1910 auf 76, gegen 97 im Vorjahr. Auf Grund der bei jedem einzelnen Kurse nach stattgehabter öffentlicher Konkurrenzausschreibung eingereichten Postführungsangebote mussten für alle diese Fuhrleistungen höhere Kurszahlungen zugestanden werden. Bei einigen Kursen ergaben sich ganz beträchtliche Preissteigerungen.

3. Die Vertreter mehrerer Kantonsregierungen haben anlässlich der Sommerfahrplankonferenz zuhanden des Bundesrates das Begehren gestellt, es habe bei der Aufstellung der Fahrordnung der Postwagenkurse das nämliche Verfahren Platz zu greifen, das hinsichtlich der Eisenbahnfahrpläne beobachtet werde.

Die in Sachen angehobene Untersuchung hat ergeben, dass diesem Begehren aus gewichtigen dienstlichen Gründen und mit Rücksicht auf die zu gewärtigenden Weiterungen nicht entsprochen werden kann. Durch die Behandlung des mehr als 500 Poststrouten mit getrennten Kurseinrichtungen umfassenden Netzes der schweiz. Personenposten müssten die Verhandlungen der Fahrplankonferenzen in einem kaum erträglichen Masse ausgedehnt werden. Auch könnte dadurch das rechtzeitige Erscheinen der Fahrpläne in Frage gestellt werden, was unter allen Umständen vermieden werden sollte.

4. Am 5. Juli des Berichtsjahres erfolgte die Eröffnung des durchgehenden Betriebs auf der ganzen Strecke der Berninabahn zwischen St. Moritz und Tirano. Im Winter kommt der Bahnbetrieb jedoch nur zwischen St. Moritz-Pontresina resp. Morteratsch und Puschlav-Tirano regelmässig zur Ausführung. Die Beförderung der Reisenden und der Postsachen über den Berninapass ist während der Dauer der Winterfahrordnung nach wie vor Sache der Postverwaltung, was immer noch einen beträchtlichen Kostenaufwand erfordert. Im Sommer verkehrt zwischen Bernina-Hospiz und Puschlav über La Rösa einmal täglich in jeder Richtung eine vierplätzig mit zwei Pferden bespannte Postkalesche.

5. Wie im Geschäftsbericht für das Jahr 1908 unter Abschnitt II, Ziff. 4, ausgeführt worden ist, wurde gemäss Verfügung des Bundesrates vom 4. Dezember 1908 beschlossen, mit Beginn vom 1. Oktober 1909 eine für den Personentransport eingerichtete Winterpostverbindung Brig-Berisal-Simplon-Hospiz-Simplon-Dorf-Gondo-Iselle in Betrieb zu setzen. Die Postfahrten sind nun während der ganzen Winterfahrplanperiode 1909/10 ausgeführt worden. Es verkehrte täglich ein Kurs in jeder Richtung. Je nach den Schneeverhältnissen wurden entweder einspännige hintereinander laufende Personen- und Gepäckschlitten oder aber

zweispännige Schlitten verwendet. Es haben sich weder Verkehrsstörungen von nennenswerter Bedeutung noch Unfälle ereignet. Das finanzielle Ergebnis ist aber ausserordentlich ungünstig und die Reisendenfrequenz ganz unbedeutend. Die Oberpostdirektion sah sich deshalb veranlasst, die Regierung des Kantons Wallis unter Darlegung der Sachlage anzufragen, ob unter solch ungünstigen Verhältnissen die Einstellung des Winterpostkursbetriebes über den Simplon nicht gerechtfertigt erscheine. Die Antwort lautete verneinend. An den bestehenden Kursen soll daher nichts geändert werden, bis weitere Erfahrungen gesammelt sind.

6. Eine im Jahre 1909 mit der Berner-Alpenbahngesellschaft (Bern-Lötschberg-Simplon) getroffene Vereinbarung, wonach der umfangreiche Postverkehr mit Goppenstein durch Vermittlung der Dienstbahn Brig-Goppenstein Beförderung erhalten konnte, wurde, infolge Einstellung des regelmässigen Zugverkehrs auf der Dienstbahn wegen Inangriffnahme der Erweiterungsarbeiten an der Südrampe, Ende des Berichtsjahres hinfällig. Die bedeutenden Postladungen nach und aus Goppenstein müssen wieder von Gampel aus durch Saumtiere befördert werden.

7. Der ganze Automobilfourgonendienst in Zürich wurde einem Privatunternehmer übertragen, der zugleich eine grössere Automobilreparaturwerkstätte betreibt. Derselbe hat die im Besitze der Postverwaltung befindlichen Wagen zu einem angemessenen Preise erworben. Der Selbstbetrieb auf Rechnung der Verwaltung wurde somit, was den Platz Zürich anbelangt, aufgehoben.

In Bern verkehren Postautomobilomnibusse zwischen Bern und Detligen zur Beförderung der Personen und der Postsachen. Eine vermehrte Inanspruchnahme dieses Verkehrsmittels ist bei dem wenig günstigen finanziellen Ergebnisse für die nächste Zeit nicht in Aussicht genommen.

Auf 15. Juli 1910 ist der Automobilunternehmung Locarno-Brissago die Besorgung des Postdienstes übertragen worden, wodurch die Zahl der konzessionierten Automobilunternehmungen, welche den Postdienst besorgen, auf 9 angestiegen ist, nämlich:

Neuchâtel-Chaumont (Sommer),
 Liestal-Reigoldswil,
 Zofingen-Brittnau,
 Zürich-Forch-Esslingen,
 Zug-Oberägeri-Baar-Menzingen,
 Heiden-Rheineck,
 Flawil-Degersheim,
 Lugano-Pontecremenaga und
 Locarno-Brissago.

Der Automobildienst Neuchâtel-Chaumont wird infolge Eröffnung eines Bahnbetriebes nicht wieder aufgenommen.

Der Dienst der Unternehmungen war im allgemeinen ein befriedigender.

8. Die Öffnung der Alpenpässe für den Wagenverkehr erfolgte:

	1910	1909
Ofen	am 25. April	am 15. April
Maloja	" 2. Mai	" 10. "
Julier	" 30. "	" 27. "
Simplon	" 1. Juni	" 27. "
Flüela	" 2. "	" 9. Mai
Bernina	" 7. "	" 28. April
Oberalp	" 11. "	" 4. Juni
Furka	" 12. "	" 4. "
Splügen	" 14. "	" 10. Mai
Klausen	" 15. "	" 11. Juni
Bernhardin	" 15. "	" 9. Mai
Lukmanier	" 15. "	" 21. "
Umbrail	" 19. "	" 9. Juni
Gotthard	" 20. "	" 1. "
Grimsel	" 22. "	" 9. "

9. Durch die in solchem Umfange bisher kaum dagewesenen Verkehrsunterbrechungen infolge Hochwasser und sonstiger ausserordentlicher Naturereignisse hat die Postbeförderung im Berichtsjahre sozusagen in allen Gegenden unseres Landes recht beträchtliche Störungen erlitten. Neben der Wassernot vom Monat Januar, durch welche namentlich die Westschweiz heimgesucht wurde, ist besonders die Hochwasserkatastrophe vom 15./16. Juni erwähnenswert. Auf der Gotthardbahn war der durchgehende Zugsverkehr mehrere Tage lang gänzlich unterbrochen. Während der kurzen Unterbrechung der Gotthardbahn im Monat Juni wurde die Post via Simplon umgeleitet. Im Prättigau ist die Linie der Rhätischen Bahn derart mitgenommen worden, dass die Züge erst zwei Monate nach dem Unglück wieder durchgehend verkehren konnten.

10. An Fuhrwerken sind angeschafft worden: 72 Wagen und 3 Schlitten. Von den Wagen sind 25 zweiplätzig, 15 vierplätzig, 14 sechsplätzig, 14 Fourgons und 4 Gepäckwagen. Von den Schlitten ist 1 zweiplätzig, 1 vierplätzig, und 1 sechsplätzig. In Abgang kamen 58 Wagen und 43 Schlitten.

Bahnposten. Leitung der Postsendungen.

1. Der Postbeförderungsdienst auf Eisenbahnen ist auch im Berichtsjahre erweitert und verbessert worden. Die Numerierung der Bahnpostkurse ist neu geordnet und in Übereinstimmung mit dem bei den schweiz. Bundesbahnen zur Anwendung kommenden Verfahren gebracht worden.

Durch die Aufhebung der Vorschrift, wonach auf den Bahnpostbriefen der Aufgabeort vorgemerkt werden musste, entstand im Bahnpostbetrieb eine kleine Erleichterung.

Dem Bahnpostpersonal wurden im Berichtsjahre neu ausgearbeitete und im Druck erstellte Leithefte und Leithülfsmittel abgegeben.

Die sogenannten **Kondukteurbahnposten** ohne Beamtenbegleitung wurden in solche erster Klasse und solche zweiter Klasse ausgeschieden. Den Kondukteurbahnposten erster Klasse wird auch die selbständige Umleitung und Verarbeitung von eingeschriebenen Briefpostgegenständen anvertraut; diejenigen zweiter Klasse befassen sich dagegen nur mit der Verarbeitung uneingeschriebener Briefsendungen. Die Neuerung hat sich von Anfang an gut bewährt. Dieselbe bedeutet nicht nur eine willkommene Vereinfachung des allgemeinen Betriebsdienstes, sondern in vielen Fällen auch eine Verbesserung der Postverbindungen, welche eine schnellere Beförderung zahlreicher Einschreibsendungen mit sich bringt. Kondukteurbahnposten erster Klasse verkehren in 330 Zügen.

2. Im Jahre 1910 sind für die Rhätische Bahn vier neue **zweiachsige Bahnpostwagen** ohne Seitengang, mit Sulzer-Calcidumheizung und elektrischer Beleuchtung System Brown, Boveri & Cie., angeschafft worden.

Drei Bahnpostwagen sind mit der elektrischen Heizeinrichtung, 29 Wagen mit der Westinghouse-Regulierbremse und 4 Bahnpostwagen mit Westinghouse-Funktionsventilen ausgerüstet worden. In 3 Bahnpostwagen wurde die Dampfheizung durch Ofenheizung ersetzt. Eine grössere Anzahl Bahnpostwagen haben im Kondukteurraum neue Pakettraggestelle erhalten. 6 Bahnpostwagen wurden in Paketwagen umgebaut. In 4 Bahnpostwagen wurde die Beleuchtungseinrichtung für Metallfaden-Glühlampen hergestellt.

Zur möglichsten Verhütung von Unfällen des Bahnpostpersonals beim Rangieren der im Dienste stehenden Bahnpostwagen ist mit der Bundesbahnverwaltung die Anbringung einer eigenen Signalflagge vereinbart worden, welche zu bedeuten hat, dass sich Postpersonal im Wagen befindet und deshalb heftiges Anprallen

beim Manövrieren vermieden werden soll. Sämtliche Bahnpostwagen sind nun mit SignalfLAGgen ausgerüstet.

Die Bahnpostwagen haben im Jahre 1910 täglich 64,239 km durchlaufen, gegen 63,131 km im Vorjahre. Es ergibt sich somit eine Mehrleistung von 1108 km per Tag gegenüber dem Jahre 1909.

3. Von der Oberpostdirektion wird am 10. jedes Monats eine „Übersicht der Postdampfschiffverbindungen“ herausgegeben, aus welcher alle erforderlichen Angaben über Aufgabzeit, Leitung, Beförderung und Übermittlungsdauer der nach überseeischen Ländern zu versendenden Briefpostsendungen ersichtlich sind. Im Hinblick auf das rege Interesse, welches viele Schweizerfirmen und schweiz. Konsulate aus überseeischen Gebieten für besagte Übersicht bekundet haben, hat die Oberpostdirektion im Berichtsjahre die Anordnung getroffen, dass künftig von jeder Auflage der Übersicht der Postdampfschiffverbindungen den schweiz. Gesandtschaften und Konsulaten in überseeischen Ländern je ein Exemplar unentgeltlich zuzustellen sei.

4. Am 17. Juli des Berichtsjahres wurde vom gesamten Personal der Genfer Strassenbahnen die Arbeit eingestellt. Der Streik dauerte 48 Stunden. Während der Dauer des Ausstandes wurden die Postsendungen mit den Postbureaux der Vororte Genfs durch Vermittlung von bespannten Postfuhrwerken ausgewechselt.

5. Am 13. Oktober des Berichtsjahres brach in Frankreich der Generalstreik des Eisenbahnpersonals aus, der jedoch nur teilweise durchgeführt werden konnte, so dass eine gänzliche Unterbrechung der Eisenbahnverbindungen nicht erfolgte. Zwischen Paris und den schweiz. Grenzstationen verkehrten die internationalen Schnell- und Postzüge auch während des Streiks mit grösster Regelmässigkeit. Die Anwendung von ausserordentlichen Massnahmen zur Sicherung einer möglichst unaufgehaltenen Beförderung der Briefpost wurde denn auch nicht erforderlich, wenigstens nicht im Verkehr mit Paris und den Stationen der P. L. M. Bahn und der französischen Ostbahn. Dagegen waren die Verbindungen mit England über Frankreich wegen andauernder Arbeitseinstellung auf dem Netze der französischen Nordbahn längere Zeit gänzlich unterbrochen. Die Post nach und aus Grossbritannien und Amerika wurde während dieser Zeit über Elsass-Belgien, via Ostende, umgeleitet. Ebenso die sonst via Mont-Cenis verkehrenden Sonderzüge der sogenannten „Malle de l'Inde“, welche einmal in jeder Woche die gewaltige Post aus England nach Britisch-Indien und umgekehrt zwischen Calais und Brindisi befördern. Diese Sonderzüge sind

ohne Unfall und ohne Verspätung via Ostende-Gotthard-Brindisi und Brindisi-Gotthard-Ostende geführt worden.

In der Auswechslung der Paketpost mit Frankreich verursachte der Streik dagegen beträchtliche Störungen.

6. Infolge der politischen Ereignisse in Portugal waren die Postverbindungen mit diesem Lande während ungefähr einer Woche im Monat Januar gänzlich unterbrochen.

7. Am 28. September des Berichtsjahres ist an der Westküste von Südamerika der englische Dampfer „Chiriqui“, welcher auch Briefsäcke aus der Schweiz an Bord hatte, gestrandet. Von der versunkenen Schiffsladung mit zahlreichen Einschreibsendungen aus der Schweiz konnte nichts gerettet werden.

VIII. Postcheckdienst.

1. Wegen der getroffenen Übereinkommen mit den deutschen Postverwaltungen, den Postsparkassenämtern in Wien und Budapest, sowie mit der belgischen Postverwaltung betreffend den Postgiroverkehr wird auf Abschnitt III, Ausland, Ziff. 7 und 8 hiervor, verwiesen.

Neue Postcheckbureaux wurden auf den 1. Januar 1910 eröffnet in Frauenfeld und Glarus.

2. Bei Aufstellung des Voranschlages für das Jahr 1910 ist angenommen worden, dass auf Anfang des Jahres zirka 7000 Postcheckrechnungen eröffnet sein und im Laufe des Berichtsjahres rund 1000 neue Rechnungen dazukommen werden. Demgegenüber waren es auf Anfang des Jahres bereits 7295 Rechnungen und auf Ende des Jahres deren 9509, so dass die Vermehrung nicht nur 1000, sondern 2214 betrug. Dieses Ergebnis kann als sehr befriedigend angesehen werden. Dazu haben auch verschiedene wirtschaftliche Verbände verholten, indem sie von sich aus ihren Mitgliedern den Beitritt zum Postcheckverkehr empfohlen haben. Die hiernach folgende Tabelle zeigt die Zunahme der Zahl der Rechnungsinhaber bei den einzelnen Postcheckbureaux und ihre Verteilung auf die letztern.

Zahl der Rechnungsinhaber.

Postcheckbureau	Stand auf					
	1. Januar 1906	1. Januar 1907	1. Januar 1908	1. Januar 1909	31. Dez. 1909	31. Dez. 1910
Genf	38	144	193	235	328	445
Lausanne . .	92	313	377	461	524	642
Freiburg . .	—	—	—	— ¹⁾	121	127
Bern	141	382	465	567	623	797
Burgdorf . .	—	—	—	— ²⁾	137	147
Langenthal .	—	—	—	— ²⁾	108	129
Neuenburg .	55	229	165	205	258	300
Biel	—	—	110	181	217	288
Chaux-de-Fonds	—	—	102	158	183	210
Basel	194	381	504	602	737	1035
Olten	—	—	—	— ²⁾	117	130
Solothurn . .	—	—	—	121	140	166
Aarau	81	193	237	288	360	458
Luzern	89	186	243	308	382	468
Zürich	487	810	1023	1118	1631	2089
Frauenfeld .	—	—	—	—	— ³⁾	219
Schaffhausen .	—	—	—	155	213	249
Winterthur .	—	—	—	133	183	214
St. Gallen . .	243	369	440	515	688	767
Glarus	—	—	—	—	— ³⁾	160
Chur	54	112	121	140	189	256
Bellinzona . .	5	71	86	114	156	213
Total	1479	3190	4066	5301	7295	9509
Vermehrung im Jahre 1910 .	—	—	—	—	—	2214

¹⁾ Eröffnet 1. Februar 1909.

²⁾ Eröffnet 1. Januar 1909.

³⁾ Eröffnet 1. Januar 1910.

3. Im Berichtsjahr sind Einzahlungen gemacht worden 4,755,615 Stück
 Ausserdem wurden auf den Checkrechnungen gutgeschrieben Postanweisungen 568,104 „
 Postchecks wurden eingereicht 697,137 „

Diese Checks gaben Veranlassung: zu 176,172 baren Auszahlungen durch die Checkbureaux, zu 875,857 Anweisungen auf Poststellen und zu 650,391 Übertragungen im internen Giroverkehr.

Der durchschnittliche Betrag einer Einzahlung belief sich auf Fr. 128. 20, der Durchschnittsbetrag der Auszahlungen durch die Checkbureaux auf Fr. 2720. 80, der Durchschnittsbetrag der Anweisungen auf Fr. 223. 20 und der Durchschnittsbetrag der internen Übertragungen (Giro) auf Fr. 1485. 90. Am 31. Dezember 1910 erreichte das durchschnittliche Guthaben eines Rechnungsinhabers den Betrag von Fr. 2297.

4. Der Jahresabschluss über den Umsatz zeigte folgendes Bild:

Postcheck- und -Giroverkehr.

Übersicht des Umsatzes im Jahre 1910.

Aktiven.

1. Bare Auszahlungen:		
a. durch die Postcheckbureaux	Fr.	479,345,237. 59
b. durch die Poststellen	„	195,514,777. 75
2. Lastschriften im Giroverkehr (Inland)	„	966,436,512. 40
3. „ „ „ (Ausland)	„	5,183,448. 31
4. Zunahme der Einlagensaldi	„	4,642,305. 73
	Total	<u>Fr. 1,651,122,281. 78</u>

Passiven.

1. Bare Einzahlungen	Fr.	682,377,812. 94
2. Gutschriften im Giroverkehr (Inland)	„	966,436,512. 40
3. „ „ „ (Ausland)	„	2,307,956. 44
	Total	<u>Fr. 1,651,122,281. 78</u>

Der Verkehr betrug mithin in doppelter Aufrechnung	Fr.	3,297,602,257. 83
im Vorjahre erreichte er die Summe von	„	2,400,298,371. 15
somit Mehrumsatz	Fr.	<u>897,303,886. 68</u>

Durch den internen Übertragungsverkehr (Giro) wurden abgewickelt 58,61 % des Umsatzes oder Fr. 1,932,873,024. 80 im Vorjahre 54,33 % des Umsatzes oder n 1,304,016,833. 32

Der Giroverkehr erzeugt somit eine absolute Zunahme von Fr. 628,856,191. 48

Die Zunahme des internen Giroverkehrs beruht zum Teil auf dem Verkehr mit der schweizerischen Nationalbank. Wird dieser Verkehr ausser Betracht gelassen, so beträgt der Giroverkehr noch 50,22 % des Umsatzes, was gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung von 4,74 % bedeutet und immerhin als ein befriedigendes Ergebnis angesehen werden kann.

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

5. Der Überweisungsverkehr mit dem Auslande hatte nachstehendes Ergebnis.

Überweisungen aus der Schweiz nach:

	Anzahl	Betrag
Reichspost	16,272	Fr. 3,125,718. 58
Bayern	2,547	„ 889,045. 43
Württemberg	2,435	„ 526,704. 88
Österreich	1,072	„ 631,272. 87
Ungarn	44	„ 10,280. 30
Belgien	2	„ 426. 25
	<u>22,372</u>	<u>Fr. 5,183,448. 31</u>

Überweisungen nach der Schweiz von:

	Anzahl	Betrag
Reichspost	2,901	Fr. 1,195,593. 84
Bayern	656	„ 386,312. 55
Württemberg	358	„ 200,856. 21
Österreich	867	„ 439,742. 65
Ungarn	112	„ 80,688. 86
Belgien	7	„ 4,762. 33
	<u>4,901</u>	<u>Fr. 2,307,956. 44</u>

Die Überweisungskurse passten sich möglichst den Börsenkursen an. Sie waren im Berichtsjahr entsprechend den Devisenkursen verhältnismässig hoch.

6. Das Guthaben der Rechnungsinhaber auf ihren Postcheckrechnungen betrug auf den 31. Dezember 1909	Fr. 17,205,334. 49
im Berichtsjahr nahm dasselbe zu um (Differenz zwischen den Gut- und Lastschriften)	n 4,642,305. 73
so dass am 31. Dezember 1910 ein Guthaben vorhanden war. von	<u>Fr. 21,847,640. 22</u>

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

Anlagen in Obligationen	Fr. 17,521,920. 65
Guthaben im internationalen Überweisungsverkehr	n 71,580. 39
Kassabestand und Zuschuss an das Betriebskapital der Postverwaltung	n 4,254,139. 18
Total	<u>Fr. 21,847,640. 22</u>

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

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

a. Einnahmen.

1. Einnahmen an Gebühren	Fr. 551,018. 67
2. Einnahmen an Zinsen von angelegten Geldern	n 604,701. 65
	<u>Fr. 1,155,720. 32</u>
Hiervon sind abzuzählen die pro 1909 angerechneten Ratenzinsen mit	n 122,869. —
	<u>Fr. 1,032,851. 32</u>
Dagegen sind zuzuzählen die pro 1910 sich ergebenden Ratenzinsen im Betrage von	n 135,458. 40
Total Einnahmen	<u>Fr. 1,168,309. 72</u>

b. Ausgaben.

1. Besoldungen des Personals beim Zentralamt und den 22 Postcheckbureaux	Fr.	455,595. 55
2. Auslagen für Papier und Druckkosten, Bureauaterial, Buchbindereiarbeiten, sowie für Beleuchtung und Beheizung der Dienstlokale	"	83,000. —
3. Betreffnis an Mietzinsen für Dienstlokale des Postcheckverkehrs	"	25,000. —
4. Verzinsung und Amortisation des in Mobilien etc. angelegten Kapitals und Unterhalt des Mobiliars	"	25,000. —
5. Betrag der Zinsen, welche auf 31. Dezember 1910 den Inhabern von Postcheckrechnungen gutgeschrieben worden sind	"	117,667. 98
6. Ausfall am Postanweisungsverkehr	"	90,297. —
	Total	Fr. 796,560. 53
<hr/>		
Die Einnahmen betragen	Fr.	1,168,309. 72
Die Ausgaben betragen	"	796,560. 53
		<hr/>
Überschuss der Einnahmen	Fr.	371,749. 19

Der Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben ist um Fr. 153,300. 07 höher als im Vorjahre, wo er Fr. 218,449. 12 ausmachte. Im Betriebsjahre ist aus den jeweiligen Kontoguthaben ein etwas höherer Zinsertrag erzielt worden als im Vorjahre. Im Jahre 1909 betrug das durchschnittliche Total der Kontoguthaben Fr. 15,030,931. 62, woraus ein Zins von Fr. 438,139. 50 = 2,92 % gewonnen wurde. Im Jahre 1910 erreichte das durchschnittliche Kontoguthaben den Betrag von Fr. 18,679,081. 47 und der von ihm abgeworfene Zins Fr. 617,291. 05 = 3,30 %, somit mehr 0,38 %.

Ad Ziffer 7. lit. b, 6, ist zu bemerken, dass im Jahre 1905 die Zahl der Postanweisungen 7,708,930 Stück betrug. In den drei der Einführung des Postcheckdienstes vorhergehenden Jahren belief sich die durchschnittliche jährliche Vermehrung auf 412,034 Stück. Es darf demnach angenommen werden, dass, wenn der Postcheck- und Giroverkehr nicht gewesen wäre, die Zahl der Postanweisungen im Jahre 1909 9,357,066 betragen haben und

im Jahre 1910 auf 9,769,100 angestiegen sein würde. Auf Ende 1910 waren es aber nur 6,348,933 Postanweisungen, somit weniger 3,420,167 Stück. Um diese Zahl hat aller Wahrscheinlichkeit nach der Postcheckverkehr den Postanweisungsverkehr beeinträchtigt. Da der mittlere Taxbetrag einer internen Postanweisung 22,76 Ct. beträgt, so ergibt sich bei einer Verminderung um 3,420,167 Stück ein Taxausfall von Fr. 778,430.

Von den Bruttoeinnahmen des Postanweisungsverkehrs verbleiben nach früher aufgestellten genauen Ermittlungen 11,6 % als Reingewinn übrig, die andern 88,4 % werden durch die Verwaltungs- und Betriebskosten aufgezehrt, so dass bei einem Ausfall von Fr. 778,430 auf den Bruttoeinnahmen der Reingewinn um 11,6 % hiervon oder um Fr. 90,297 beeinträchtigt wird.

In der vorstehenden Aufstellung ist kein Ansatz für die allgemeine Verwaltung enthalten, d. h. für diejenigen Amtsverrichtungen, welche bei dem Postdepartement, dem Finanzdepartement, der Oberpostdirektion und den Kreispostdirektionen von solchen Beamten vorgenommen werden, die nicht ausschliesslich im Postcheckverkehr beschäftigt sind, und endlich ist nichts angesetzt für die Mitwirkung der gewöhnlichen Poststellen beim Postcheckdienst. Wie in früheren Geschäftsberichten nachgewiesen wurde, bedeutet diese Mitwirkung eine ansehnliche Summe von Arbeit. Der ausgewiesene Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben im Betrage von Fr. 371,749. 19 ist demnach nicht ein Reingewinn, sondern er stellt den ungefähren Wert derjenigen Arbeit dar, die von Verwaltungsorganen und von rund 3500 rechnungspflichtigen Poststellen geleistet wurde, ohne dass sie in der vorstehenden Ausrechnung ihre ziffermässige Würdigung hätte finden können, weil die Verwaltungsrechnung der Post nicht darüber Auskunft geben kann, welcher Teil der Besoldung der Poststellen auf den Postcheckverkehr entfallen müsste.

IX. Rechnungswesen.

1. Der interne Postanweisungsverkehr ergibt an Einnahmensaldi der Kreispostkassen Fr. 32,919,962. 03 (1909 Fr. 38,219,008. 13), an Ausgabensaldi Fr. 32,885,412. 16 (1909 Fr. 38,189,413. 79) bei einem Jahresumsatz von Fr. 1,234,559,492. 54 (1909 Fr. 1,293,615,500. 38).

Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist auf die Einwirkungen des Postcheckverkehrs zurückzuführen (siehe Abschnitt VIII, Ziffer 7, lit. b, 6 hiervoor).

2. Der internationale Postanweisungsverkehr ergibt auf Grund der Abrechnungen der Oberpostkontrolle an bezahlten Abrechnungssaldi nach dem Ausland Fr. 32,577,135. 44 und an solchen vom Ausland Fr. 16,484,466. Der Jahresumsatz des daherigen Verkehrs bei den Poststellen erreicht Fr. 146,134,453 (1909 Fr. 135,098,182), von welchem Betrag Fr. 65,123,364 auf die in der Schweiz einlangenden und Fr. 81,011,089 auf die in der Schweiz aufgegebenen Postanweisungen entfallen. Dabei stehen die in Italien ausbezahlten Postanweisungen aus der Schweiz mit Fr. 24,272,047. 60 an erster Stelle.

3. Die Inventarrechnung ergibt auf Ende 1910 einen Inventarbestand von Fr. 6,398,179. 71 und gegenüber dem Vorjahr eine Vermehrung um Fr. 16,260. 55.

4. Der Geldverkehr der Kreispostkassen, Lausanne, Bern, Aarau, Zürich, St. Gallen und Chur für die Telegraphenverwaltung weist an Einnahmen und Ausgaben je Fr. 21,168,868. 28, also einen Jahresumsatz von Fr. 42,337,736. 56 auf, gegen Fr. 39,722,733. 48 im Vorjahr.

5. Der gesamte Geldumsatz bei den Kreispostkassen und im Verkehr der Postverwaltung mit der Nationalbank beweist unter anderem, dass die Kreispostkassen es von Jahr zu Jahr besser verstehen, sich den Vorteil einer zu ihrer Verfügung stehenden Bank am Platze zunutze zu machen und ihren beträchtlichen Geldverkehr mit einem verhältnismässig kleinen Barbestand zu bewältigen. Im Jahre 1910 betrug der Jahresumsatz der Postverwaltung im Bankverkehr 712,020,679. 47, der Gesamtumsatz der Kreispostkassen Fr. 1,834,833,193. 67 und der durchschnittliche tägliche Barbestand der elf Kreispostkassen zusammen Fr. 619,036. 98, gegen Fr. 1,017,075. 98 im Vorjahr.

6. Im Berichtsjahr sind 132 weitere Poststellen (vergleiche Abschnitt III, Ziffer 15 hiervor) zu direkten Beziehungen im Kontokorrent-Verkehr mit der Nationalbank ermächtigt worden, womit deren Gesamtzahl auf 152 ansteigt. 17 Korrespondenten der Nationalbank haben den direkten Verkehr mit der Poststelle am Platze entweder abgelehnt oder mit unannehmbaren Bedingungen verknüpft; mit 3 weiteren Korrespondenten fällt der Abschluss der Vereinbarung in das Jahr 1911.

X. Postregal.

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

1. Besorgung des nach Art. 2 des Regalgesetzes der Postanstalt allein vorbehaltenen Transports von Personen und Sachen	4
2. vorschriftswidriges Zusammenpacken von Sendungen an verschiedene Adressaten	33
3. Verwendung bereits benutzter Wertzeichen, Beifügung von brieflichen Mitteilungen in Drucksachen und absichtliche Umgehung von Posttaxen . . .	2141
4. unbefugte Benutzung der Portofreiheit	43
5. unbefugtes Mitfahren in Postwagen	2
6. Aufgabe von Sendungen verbotenen Inhalts . . .	1
Total	<u>2224</u>

XI. Unfälle beim Postbetrieb.

1. Im Betriebsjahr sind in 458 Fällen zusammen Fr. 59,094. 09 als Entschädigungen für Unfälle im Postbetrieb ausgerichtet worden. 433 Fälle mit einer Entschädigungssumme von Fr. 47,171. 06 betreffen Unfälle des Postpersonals und der Postillone. Für Unfälle anderer Personen sind in 25 Fällen Fr. 11,923. 03 ausgerichtet worden.

Die Zahl der Unfälle hat gegenüber dem Vorjahr um 29 abgenommen, dagegen haben sich die Ausgaben um Fr. 26,447. 94 vermehrt.

Die Abnahme der Zahl der Fälle bezieht sich zum grössten Teil auf die Unfälle des Postpersonals. Die Ausgabenvermehrung verteilt sich mit zirka Fr. 4000 auf die Unfälle anderer Personen und mit zirka Fr. 22,400 auf diejenigen des Postpersonals. Diese letztere Vermehrung ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, dass seit 1. Januar 1910, um eine Vereinfachung der Behandlung der Unfälle zu erzielen und deren Gesamtkosten in richtiger Weise zusammenzufassen, auch die aus Unfällen des Postpersonals und der Postillone erwachsenen Stellvertretungskosten aus dem Unfallversicherungsfonds bestritten werden, während dies früher nicht der Fall war.

2. Das Nettovermögen des Versicherungsfonds der Postverwaltung betrug auf Ende des Jahres 1910 . . .	Fr. 200,675. 48
während es sich auf Ende 1909 belaufen hat auf	n 153,392. 37
Es ergibt sich somit auf Ende des Berichtsjahres	
eine Vermögensvermehrung von	<u>Fr. 47,283. 11</u>

XII. Verschiedenes.

1. Das schweizerische Postmuseum erfreut sich eines steigenden Interesses von Seite des Publikums. Die Besucherzahl betrug im Jahre 1908 1439, im Jahre 1909 1755 und im Jahre 1910 1906.

Verschiedene Sammlungen haben einen bedeutenden Zuwachs erhalten. Dies gilt in erster Linie von der Wertzeichensammlung, die um über 100 Probedrucke zu den neuen Taxmarken, um eine vollständige Serie von Probedrucken für die Änderung der Tellknabenmarken und um gegen 2000 Probedrucke zu den Postfreimarken vermehrt wurde. Die Sammlung von Postwagenmodellen ist um 2 Stück vermehrt worden. Ferner ist es der Oberpostdirektion gelungen, eine Sammlung von Empfangscheinen der st. gallischen Kantonalpost zu erwerben. Die Sammlung von Stempeln und Siegeln ist auf zirka 500 Stück angewachsen.

Dem Postmuseum sind auch im Laufe des Jahres 1910 eine grössere Zahl von Geschenken zugegangen. Das Museum ist täglich (also auch an Sonn- und Feiertagen) von 10—12 Uhr vormittags zur unentgeltlichen Besichtigung geöffnet.

2. An der vom 3. bis 12. September 1910 in Bern stattgefundenen Internationalen Postwertzeichenausstellung hat sich auch die Postverwaltung beteiligt und zwar in den schweizerischen Sektionen: Spezialsammlungen der Bundesmarken von 1850 bis zur Gegenwart und Sammlungen von offiziellen Probedruckten (Essais). In den Ausstellungsräumen (im Kasinogebäude) war ein besonderes Postbureau eingerichtet, das sich, ausser mit den gewöhnlichen Dienstobliegenheiten, auch mit dem Verkauf von Tax- und Frankomarken an Sammler befasste.

3. Von Ende August bis Mitte Oktober des Berichtsjahres sind von der schweizerischen Armee grössere Feldübungen abgehalten worden, bei denen die Feldpost über 80,000 Mann zu bedienen hatte.

Für die Truppen der 1., 2., 3. und 4. Infanteriebrigade waren während der ganzen Dauer der Wiederholungskurse Brigadefeldposten und für die Festungsbesatzung von St. Maurice und die ihr zugeteilten Einheiten während 7 Tagen zum erstenmal das Feldpostbureau der Befestigungen im Betrieb. Die Wiederholungskurse des 2. Armeekorps und der Divisionen 3, 5, 6, 7 und 8 wurden während ihrer ganzen Dauer von den dazugehörigen Feldposten bedient. Im ganzen waren 12 Feldpostbureaux mit zirka 150 Beamten und Angestellten, sowie zwei mobile Hilfsfeldposten, die bei den Manövern der Infanterieregimenter 14 und 15 verwendet wurden, in Tätigkeit. Die Feldpost konnte allseitig den an sie gestellten Anforderungen genügen.

4. Im Berichtsjahre sind bei einer Zahl von 958 Aufträgen 3,350,957 direkte Aufdrucke von Postwertzeichen auf Briefumschläge, Karten usw. durch die Postverwaltung ausgeführt worden, gegenüber 955 Aufträgen mit 3,254,112 Postwertzeichen im Jahre 1909.

5. Der Verbrauch an Frankomarkenheftchen (Taxwerte 2, 5, 10 und 25 Ct.) betrug im Jahre 1910 1,692,000 Stück mit 48,276,000 Marken, gegenüber 1,680,000 Heftchen mit 47,916,000 Marken im Vorjahre.

Um den Wünschen des markensammelnden Publikums entgegenzukommen, werden seit dem 1. März 1910 von der Oberpostdirektion die in besondern Auflagen zur Erstellung von Markenheftchen gedruckten Markenbogen zu 90 Stück zu Sammelzwecken abgegeben.

6. Die den Beamten der Postbureaus I. und II. Klasse im Jahre 1909 abgegebenen Markenmappen haben sich im allgemeinen gut bewährt und sind zweckentsprechend befunden worden, so dass deren Beibehaltung allseitig gewünscht wird.

Diese Mappen werden daher auch ferner geliefert werden. Bei der Anschaffung eines neuen Vorrates wird den vom Personal kundgegebenen Wünschen in bezug auf deren Anfertigung nach Möglichkeit Rechnung getragen werden.

7. Im Jahre 1910 sind in der Schweiz 90,000 Antwortscheine verkauft worden, gegen 57,000 im Vorjahre. Vom Ausland sind zur Einlösung 40,468 dieser Antwortscheine eingelangt.

8. Auf Ende 1910 bestanden 305 Privatwertzeichenverkaufsstellen. Der Bestand hat sich gegenüber dem Vorjahre um 9 Stellen vermindert. Die Privatwertzeichenverkäufer haben an Provisionen Fr. 8904.29 bezogen (1909 Fr. 9228.28.)

9. Identitätsbücher sind im Jahre 1910 846 Stück verkauft worden, gegenüber 581 im Vorjahre.

10. Die Zahl der Schlossfächer hat auf Ende 1910 14,062 Stück betragen, gegenüber 13,167 auf Ende 1909. Die Vermehrung beträgt somit im Berichtsjahre 895 Stück.

11. In den Briefkasten, also unter den gewöhnlichen eingeschriebenen Sendungen, sind im Berichtsjahre durch das mit der Leerung betraute Personal 1362 Wertgegenstände (Plis, Groups etc.) im Gesamtbetrage von Fr. 23,546.80 aufgefunden und zur richtigen Behandlung (Einschreibung) abgeliefert worden.

III. Telegraphen- und Telephonverwaltung.

1. Allgemeines.

Obschon die anormalen Witterungsverhältnisse und ebenso die ungünstige Geschäftslage im allgemeinen auch im Berichtsjahre noch anhielten, ergab sich gleichwohl eine recht erfreuliche Zunahme sowohl im Verkehr der beiden Betriebe, Telegraph und Telephon, als auch im Abonnentenbestande.

Das finanzielle Gesamtergebnis der Telegraphen- und Telephonverwaltung, wie es sich aus der Abrechnung nach dem zurzeit noch gültigen Schema ergibt, stellt sich im Vergleich zum Vorjahre wie folgt:

	1909	1910
Einnahmen	Fr. 14,781,328. 45	Fr. 16,340,137. 27
Ausgaben	„ 14,438,846. 72	„ 15,820,916. 79
Aktivsaldo	Fr. 342,481. 73	Fr. 519,220. 48

Das Rechnungsergebnis pro 1910 ist somit um Fr. 176,738. 75 günstiger als dasjenige des Vorjahres, wobei allerdings zu bemerken ist, dass der in den Einnahmen der Rubrik 5 pro 1910 figurierende Wertzuwachs des verzinslichen Inventars um Fr. 370,410. 91 grösser ist als der letztjährige.

Im Ursprungsbudget war ein Defizit vorgesehen von	Fr. 302,029. —
Dazu die bewilligten Nachtragskredite von zusammen	„ 568,400. —
Total Passivsaldo nach Voranschlag . .	Fr. 870,429. —
Statt eines Defizits ergab sich aber ein Aktivsaldo von	„ 519,220. 48
so dass die Rechnung sich um	Fr. 1,389,649. 48
günstiger stellt als der Voranschlag, inklusive Nachtragskredite von im ganzen	„ 568,400. —
und um	Fr. 821,249. 48
besser als das ursprüngliche Budget.	

Der Aktivsaldo von Fr. 519,220. 48 wird, gestützt auf die Zustimmung der eidgenössischen Räte zu den Anträgen des Bundesrates in der Budgetbotschaft für 1897 (Ausgabenrubrik X der Telegraphenverwaltung), als ausserordentliche Amortisation zur Abschreibung auf Baukontoschuld verwendet, deren Bestand auf 1. Januar 1911 die Summe von Fr. 19,322,593. 60 erreicht.

Pro Ende 1910 betrug der Schätzungswert:

a. des verzinslichen Inventars .	Fr. 16,936,251. —
b. des unverzinslichen Inventars (im Betrieb stehende ober- und unter- irdische Telegraphen- und Telephon- linien)	„ 28,575,662. 70

Total Schätzungssumme des gesamten
Inventars der Telegraphen- und Telephon-
verwaltung somit Fr. 45,511,913. 70

Es übersteigt den Wert des vorjährigen Bestandes (Franken
42,604,641. 31) mithin um Fr. 2,907,272. 39.

Auf Rechnung des Baukontos wurden im Jahre 1910 für
Neuanlagen Fr. 3,667,113. 96 (1909 = Fr. 4,001,988. 60) ver-
ausgabt budgetiert waren Fr. 4,180,300, die Amortisation aber
betrug nur Fr. 3,373,579. 33 (ordentliche, 15% = Fr. 2,854,358. 85
und ausserordentliche Fr. 519,220. 48), so dass der Baukonto
auf Ende 1910 eine Erhöhung um Fr. 293,534. 63 erfahren hat.
Der Gegenwert des Baukontos liegt im Inventarwert der Linien
im Betrieb (unverzinsliches Inventar).

Was die Verkehrsverhältnisse anbetrifft, so erzeugt der Gesamttelegraphenverkehr mit 5,608,540 Telegrammen gegenüber dem Vorjahre (5,202,969) eine Vermehrung um 405,571 oder 7,79% und stellt sich somit wesentlich günstiger als im Vorjahre, das eine Zunahme von 5,27% gegenüber 1908 aufwies.

Im internen Telegrammverkehr, inklusive die Phonogramme, ergibt sich pro 1910, bei einer Gesamtzahl von 1,633,093, eine Vermehrung von 75,643 oder 4,56% gegenüber dem Vorjahre (1909: Verminderung 0,92%). Auch die budgetierte Zahl wurde um ein geringes, d. h. um 8093 oder 0,49%, überschritten.

Der internationale Verkehr weist mit 2,763,377 Telegrammen eine Vermehrung auf von 221,923 (8,73%) gegenüber dem Vorjahre und von 51,977 (1,91%) gegenüber der im Budget veranschlagten.

Der Transitverkehr mit 1,212,070 Telegrammen ergab 108,005 (9,78%) mehr als im Vorjahre und übersteigt die im Voranschlag angenommene Ziffer um 67,270.

Auch die dringenden Telegramme weisen, wenigstens im Verkehr mit dem Auslande, neuerdings eine starke Zunahme auf. Deren Zahl ist von 22,495 im Vorjahre, auf 33,464 angestiegen.

Der Gesamtertrag der Telegramme entspricht dem starken Zuwachs in allen drei Telegrammkategorien insofern nicht, als sich gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von nur Fr. 151,751. 67 ergibt. Es erklärt sich dies, soweit wenigstens der internationale und Transitverkehr in Betracht fallen, in der Hauptsache dadurch, dass auf Mitte 1909 die Taxermässigungen, gemäss den Beschlüssen der internationalen Telegraphenkonferenz in Lissabon, in Wirksamkeit getreten sind, wodurch namentlich der durchschnittliche Ertrag eines Transitelegrammes eine sehr fühlbare Reduktion erfahren hat.

Im telephonischen Gesprächsverkehr ergeben sich statt der im Budget vorgesehenen 40,809,000 taxpflichtigen Lokalgespräche und 9,633,600 interurbanen Gespräche (inbegriffen die internationalen) 46,001,596 der ersteren und 10,378,513 der letzteren Gesprächskategorie (296,743 ausgehende und 300,115 eingehende, zusammen 596,858 internationale inbegriffen). Es kommt dies gegenüber dem Vorjahre einem Zuwachs von 5,251,640 lokalen und 986,527 interurbanen Gesprächen (inklusive die internationalen, Eingang und Ausgang) gleich und

bedeutet ein Mehr gegenüber den budgetierten Verkehrszahlen von 5,192,596 bei den taxierten lokalen und von 744,913 bei den interurbanen und internationalen Gesprächen. Auch im Berichtsjahre erfuhren die interurbanen Nachtgespräche zu reduzierten Taxen eine starke Vermehrung. Deren Zahl betrug 1910 im ganzen 144,374, mit einer Vermehrung von 39,474 gegenüber dem Vorjahre. Von diesem Zuwachs entfällt der weitaus grösste Teil auf Gespräche zwischen Netzen im Innern der Schweiz. Der internationale Nachtverkehr zu reduzierter Taxe ist an der Gesamtzahl von 144,374, mit 23,369 beteiligt und entfällt zum grössten Teil auf Gespräche zwischen schweizerischen und italienischen Netzen.

Der Gesamtertrag der lokalen und interurbanen Gespräche (inbegriffen die internationalen) sowie der Gesprächsabonnemente stellt sich mit Fr. 6,281,445. 40 um Fr. 657,644. 97 höher als im Vorjahre und übersteigt den budgetierten Ansatz um Fr. 580,145. 40.

Die Zahl der Telephonabonnemente belief sich am Ende des Berichtsjahres auf 67,640 mit einer Vermehrung von 3658 gegenüber dem Vorjahre und 740 gegenüber dem Voranschlag. Dieser Zuwachs von 3658 gegenüber dem Vorjahre ist seit 1897 nicht mehr erreicht worden. Damals betrug die Vermehrung 3756.

Entsprechend dem stärkern Zuwachs und dem Mehrertrag per Abonnement (Fr. 1. 73) hat der Gesamtertrag der Abonnementsgebühren im Jahre 1910 (Fr. 4,310,910. 24) den Budgetposten um Fr. 163,110. 24 überschritten. Ebenso stellt sich derselbe um Fr. 265,254. 92 höher als im Vorjahre.

Die Betriebseinnahmen (Ertrag der Telegramme, der Telephongespräche und der Telephonabonnementsgebühren) stellen sich um Fr. 730,289. 79, die übrigen Einnahmen (Gemeindebeiträge, Inventarvermehrung und Verschiedenes) um Fr. 37,147. 48 und die Gesamteinnahmen somit um Fr. 767,437. 27 höher als der Voranschlag. Andererseits blieben die Totalausgaben (exklusive die ausserordentliche Amortisation) um Fr. 622,212. 21 unter der budgetierten Ausgaben Summe (inbegriffen Fr. 568,400 Nachtragskredite), so dass die Betriebsrechnung, wie schon eingangs erwähnt, erheblich günstiger abschliesst, als erwartet werden durfte.

Auch im Jahre 1910 wurde eine Anzahl Linienarbeiten im Sinne des seinerzeit im Nationalrat gestellten Postulates der Privatindustrie zur Ausführung übertragen. Während es sich beim vor-

jährigen Versuche auf diesem Gebiete um den Bau eines neuen Doppelgestänges samt Drahtauslegung handelte (Linienbau Zürich-Mellingen), beziehen sich die diesjährigen Arbeiten hauptsächlich auf die Montierung neuer Leitungen auf bereits bestehenden Gestängen. So wurden durch private Unternehmungen ausgelegt die neuen Leitungen:

Zürich-Genf II,
 Bern-Lausanne III,
 Bern-Freiburg III,
 Zürich-Basel VIII und, zum grössern Teil,
 Zürich-Romanshorn.

die Leitung

Auch diese weitem Versuche lassen ein allseitig abschliessendes Urteil über die Zweckmässigkeit der Übertragung von Linienarbeiten an die Privatindustrie noch nicht zu. Die Verschiedenartigkeit der lokalen und technischen Verhältnisse, unter denen die Linienbauarbeiten ausgeführt werden müssen, erfordert umfassendere Erfahrungen. Es ist daher vorgesehen, die Versuche im Jahre 1911 fortzusetzen.

Die im Jahre 1909 begonnenen Versuche betreffend den Anstrich der Eisenkonstruktionen auf Telegraphen- und Telephonlinien durch private Unternehmungen wurden im Berichtsjahr ebenfalls weitergeführt und sollen, da auch hier noch kein endgültiges Vergleichsergebnis festgestellt werden konnte, im Jahre 1911 fortgesetzt werden.

Im Monat Januar wurde nahezu das ganze schweizerische Telegraphen- und Telephonnetz durch heftige Schneestürme arg mitgenommen und schon im Juni darauf richtete eine Hochwasserkatastrophe neuen grossen Schaden an. Die vollständige Wiederherstellung der durch diese ausserordentlichen Naturereignisse stark beschädigten und vielerorts gänzlich zerstörten Gestänge und Leitungen erfordert umfangreiche und kostspielige Reparaturarbeiten. Bei der zur Verfügung stehenden, für gewöhnliche Verhältnisse berechneten Arbeiterzahl war es nicht möglich, alle diese Reparaturen noch im Jahre 1910 definitiv fertig zu stellen. An vielen Orten musste man sich vorläufig mit ausreichenden provisorischen Massnahmen behelfen. Die betreffenden endgültigen Reparaturen sollen, wie in der Budgetbotschaft pro 1911 unter den Bemerkungen zu Rubrik V, Ziffer 5, Seite 210, bereits erwähnt, im Jahre 1911 fortgesetzt und zu Ende geführt werden. Wie gross der angerichtete Schaden war, geht daraus hervor, dass die im Jahre 1910 ausgeführten Reparaturen allein eine Auslage von mehr als einer

halben Million erforderten (vgl. Botschaft betreffend Nachtragskredite, II. Serie, Bundesbl. Band V, Seite 538).

Die fortwährende Zunahme des internationalen Telegrammverkehrs, sowie des Transitverkehrs hat bewirkt, dass im Betriebsjahr namentlich auf rationellere Ausnützung der bestehenden internationalen Telegraphenleitungen Gewicht gelegt wurde.

Die nur schwach belastete Leitung Basel-Cöln ist nach Zürich verlängert und zwischen Zürich und Cöln in Betrieb genommen worden. Eine bis jetzt nur als Ersatzleitung dienende Verbindung Zürich-Paris wird nunmehr während der Börsestunden zwischen Zürich und Paris-Börse verwendet.

Durch Anwendung einer neuen Schaltung wurde der Simultanbetrieb (gleichzeitiges Telegraphieren und Telephonieren auf ein und derselben Telefonschleife) wesentlich verbessert. Derselbe ist, nach sehr befriedigenden Vorversuchen, eingeführt worden auf den Telephonleitungen Davos-Zürich, Winterthur-Frauenfeld, Bern-Interlaken etc. und während der Sommermonate auf den Telephonlinien Zürich-Basel (als Teilstück einer kombinierten Verbindung St. Moritz-Basel), St. Moritz-Chur und Chur-Zürich.

Im weitem wurden den bedeutendsten Bureaux Reserve-Simultangarnituren abgegeben, die je nach Bedürfnis, z. B. bei Telegrammanhäufungen, für den Simultanbetrieb Verwendung finden sollen.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden mehrere Bureaux II. Klasse, sowie das Telegraphenbureau La Chaux-de-Fonds (I. Klasse) mit dem sogenannten Zentralumschaltssystem versehen. Die Vorteile dieses Systems liegen in der Verbesserung des Betriebes und der gleichzeitigen Reduktion an Betriebsapparaten und Bedienungspersonal.

Zwischen dem Hauptbureau Basel und der Filiale S. B. B. wurde versuchsweise der Ferndrucker von Siemens und Halske eingeführt. Dieser Typendruckapparat zeichnet sich hauptsächlich aus durch einfache, äusserst leicht zu erlernende, der Schreibmaschine ähnliche Bedienung und eine dem Morsebetrieb überlegene Leistung.

Im neuen Postgebäude in La Chaux-de-Fonds wurde nebst dem Telegraphenbureau im Monat September auch eine neue, nach dem Zentralbatteriesystem gebaute und mit Gesprächszählern ausgerüstete Telephonzentrale dem Betrieb übergeben.

In Köniz bei Bern wurde im Juli 1910 das Gruppenschaltungs-system „Steidle“ eingeführt. Dasselbe funktionierte bis anhin

tadellos. Der Hauptvorteil dieses Systems besteht darin, dass die Bedienung der Abonnenten nicht mehr durch den Inhaber der Umschaltstation, sondern jederzeit direkt von der Hauptzentralstation aus besorgt wird.

Vom 1. März 1910 an konnten St. Gallen, Zürich, Basel, Bern, Luzern, nebst einigen andern schweizerischen Netzen zum Sprechverkehr mit Wien zugelassen werden. An der Herstellung der Verbindungen haben die Zentralen Feldkirch und Innsbruck mitzuwirken; während der Nachtzeit ist dagegen Innsbruck direkt mit St. Gallen verbunden.

Zu verschiedenen Malen haben Sprechversuche stattgefunden zwischen London und Genf und London und Basel (auf dem Wege über Paris), sowie zwischen Rotterdam, Amsterdam und Haag einerseits und Basel und Zürich andererseits, via Frankfurt am Main. Ebenso sind zwischen Paris und Innsbruck (mit Inanspruchnahme der Leitung Basel-St. Gallen) Probegespräche geführt worden. Der Verlauf aller dieser Sprechversuche war jedoch derart, dass die Frage, ob unter den gegenwärtigen Leitungsverhältnissen eine befriedigende Abwicklung der telephonischen Korrespondenz zwischen den genannten Städten der Schweiz, Englands und der Niederlande, beziehungsweise Frankreichs und Österreichs, noch nicht entschieden werden konnte.

Unterm 20. Dezember 1909 ist der Bundesversammlung eine Botschaft betreffend die Erhöhung der Telephonegebühren unterbreitet worden (vide Bundesbl. 1909, VI, S. 567). Die zur Vorberatung des Geschäftes bezeichnete nationalrätliche Kommission hat sich in ihrer Sitzung vom 3. Mai 1910 mit der Frage beschäftigt. Sie vertagte sich, nachdem sie den Wunsch geäußert hatte, es möchte die Vorlage nach bestimmten Richtungen hin eine Ergänzung erfahren, namentlich sollte eine Umrechnung der Ergebnisse des Telephonbetriebes der letzten Jahre nach kaufmännischen Grundsätzen und eine Prüfung und Begutachtung der von zahlreichen Verbänden und Interessengruppen eingereichten Eingaben stattfinden. Das ist im Laufe des Berichtsjahres noch geschehen, und was speziell die Umrechnung der Betriebsergebnisse betrifft, so erfolgte dieselbe in Anlehnung an das für die Bundesbahnen geltende Rechnungsschema.

Von den im Jahre 1910 in Kraft getretenen Gesetzen, Bundes- und Bundesratsbeschlüssen haben für die Telegraphen- und Telephonverwaltung mehr oder weniger Bedeutung:

Bundesbeschluss betreffend Erstellung eines Post-, Telegraphen- und Telephonegebäudes in St. Gallen, vom 5. November 1910 (A. S. n. F. Bd. XXVI, S. 1113).

Bundesrätliche Verordnung über die Heranbildung, Prüfung und Verwendung von Telegraphengehülffinnen und Reservetelephonistinnen, vom 4. März 1910 (A. S. n. F. Bd. XXVI, S. 105).

Bundesratsbeschluss betreffend Abänderung des Art. 18 der Verordnung über Heranbildung, Prüfung und Verwendung von Telegraphenaspiranten, vom 27. Dezember 1910 (A. S. n. F. Bd. XXVII, S. 40).

Bundesratsbeschluss betreffend Abänderung der Art. 1 bis 4 der Verordnung über den Geschäftsgang der schweizerischen Telegraphen- und Telefonverwaltung, vom 27. Dezember 1910 (A. S. n. F. Bd. XXVII, S. 42).

2. Linien.

a. Bestand der Linien (Trassen).

Die Linienbestände ergeben folgende Zahlen:

Linien der Telegraphen- und Telefonverwaltung.

	Linienlänge (Trassenlänge) in km		
	oberirdisch	unterirdisch	Total
Telegraphenlinien	3,515,4	99,1	3,614,5
Telephonlinien	16,548,7	695,4	17,244,1
Gemischte Linien	3,322,8	345,9	3,668,7
Bestand Ende 1910	23,386,9	1140,4	24,527,3
Bestand Ende 1909	22,974,7	1085,4	24,060,1
Vermehrung	412,2	55,0	467,2

Die gemischten Linien sind solche, an denen sowohl Drähte des Telegraphen-, als auch des Telephonnetzes geführt sind.

Konzedierte Privatlinien.

	Linienlänge (Trassenlänge) in km
Bestand Ende 1910	2161,5
Bestand Ende 1909	2027,3
Vermehrung	134,2

b. Telegraphennetz.

Der Leitungsbestand des Telegraphennetzes weist die nachstehenden Zahlen auf:

	Drahtlänge in km		
	oberirdisch	unterirdisch	Total
Bestand Ende 1910	21,735,4	4286,1	26,021,5 ¹
Bestand Ende 1909	21,581,6	4192,3	25,773,9
Vermehrung	153,8	93,8	247,6

c. Telephonnetz.

Der Bestand des Telephonnetzes ist aus den folgenden Zahlen ersichtlich:

	Zahl der Telephonnetze	Zahl der Umschalt- stationen
Bestand Ende 1910	423	353
Bestand Ende 1909	414	350
Vermehrung	9	3

	Zahl der Abonnemente	Zahl der Abonnenstationen
Bestand Ende 1910	67,640	78,736
Bestand Ende 1909	63,982	73,758
Vermehrung	3,658	4,978

	Lokale Telephonnetze		Drahtlänge in km
	oberirdisch	unterirdisch	Total
Bestand Ende 1910	66,330,4	216,081,3	282,411,7 ²
Bestand Ende 1909	62,009,9	208,091,1	270,101,0
Vermehrung	4,320,5	7,990,2	12,310,7

Von den 67,440 Abonnentenleitungen sind
 vollständig oberirdisch geführt 16,793 = 24,9 %
 ganz oder teilweise unterirdisch 50,647 = 75,1 %.

Von diesen Abonnentenleitungen sind
 doppeldrätig 56,675 = 84,0 %
 eindrätig, mit Erde als Rückleitung 10,704 = 15,9 %
 eindrätig, mit gemeinschaftlicher metal-
 lischer Rückleitung 61 = 0,1 %.

¹ Inbegriffen 1517,3 km (1909: 1566,8 km) Reserveleitungen.

² Inbegriffen 103,316,2 km (1909: 102,054,6 km) Reserveleitungen.

Die letzte Art von Abonnentenleitungen ist als ein Provisorium zu betrachten und wird durch Übergang zum Doppeldrahtsystem bald gänzlich verschwinden.

Über die Ausscheidung der Abonnentenleitungen liegt bei der Obertelegraphendirektion eine Tabelle zur Einsicht auf, in welcher die betreffenden Zahlen nach Netzgruppen zusammengestellt sind.

Tabelle I, am Schlusse des Abschnittes 2, gibt eine nach Kantonen geordnete Übersicht über die Telephoneinrichtungen.

Es folgen nachstehend die Abonnentenzahlen der Ortschaften mit 300 und mehr Telephonabonnenten, d. h. derjenigen Zentralstationen, in denen der volle Nachtdienst eingeführt ist. Die in Klammern angegebenen Zahlen bedeuten die Vermehrungen gegenüber dem Vorjahre.

	Abonnemente		Abonnemente
Aarau	537 (14)	Locle, Le . . .	309 (1)
Baden	375 (19)	Lugano	681 (65)
Basel	5008 (227)	Luzern	1747 (113)
Bern	3683 (225)	Montreux . . .	809 (41)
Biel	913 (48)	Neuenburg . . .	992 (52)
Chaux-de-Fonds, La	1353 (56)	Rorschach . . .	390 (25)
Chur	423 (49)	St. Gallen . . .	2481 (170)
Davos-Platz . . .	441 (26)	Schaffhausen . .	793 (63)
Frauenfeld . . .	316 (6)	Solothurn . . .	524 (8)
Freiburg	533 (2)	Thun	418 (16)
Genf	6260 (304)	Vevey	669 (23)
Herisau	321 (20)	Winterthur . . .	994 (36)
Interlaken . . .	445 (18)	Zürich	9101 (592)
Lausanne	2950 (167)		

Die Bestände der Abonnemente und Abonnentenstationen der einzelnen Netze und Umschaltstationen und die Längen der Lokaldrähte der einzelnen Netze (die dazu gehörenden Umschaltstationen inbegriffen) sind aus einer bei der Obertelegraphendirektion aufgelegten Tabelle ersichtlich.

Das interurbane Telephonnetz weist die folgenden Bestände auf:

Interurbanes Telephonnetz

Länge der Verbindungen in km

	oberirdisch	unterirdisch	Total
Bestand Ende 1910 . . .	24,258,9	3683,5	27,942,4 ¹
Bestand Ende 1909 . . .	23,011,1	3688,2	26,699,3
Vermehrung	1,247,8	—4,7	1,243,1

Länge der Drähte in km

	oberirdisch	unterirdisch	Total
Bestand Ende 1910 . . .	48,447,8	7359,1	55,806,9 ²
Bestand Ende 1909 . . .	45,945,8	7367,9	53,313,2
Vermehrung	2,502,5	—8,8	2,493,7

Über die Zahl der interurbanen Leitungen am 31. Dezember 1910 und die Vermehrung im Berichtsjahr gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss:

	Bestand Ende 1910	Bestand Ende 1909	Vermehrung im Jahr 1910
Interne Leitungen	902	873	29
Internationale Leitungen	68	67	1
Total	970	940	30

d. Kabelanlagen.

Im Berichtsjahr wurden in folgenden weiteren Ortschaften Kabelanlagen erstellt: Aarberg, Brienz, Bulle, Engelberg, Flawil, Langnau (Bern), Laufenburg, Lutry, Meggen, Müllheim, Münsingen, Pontresina, Rheineck, Sursee, Thuisis, Wattwil, Zurzach.

Die Zahl der mit Kabelanlagen versehenen Ortschaften beträgt nun 160.

Die Kabelnetze ergaben pro 31. Dezember 1910 die nachstehenden Gesamtbestände. Die in Klammern angegebenen Zahlen bedeuten die Vermehrungen im Berichtsjahre.

¹ Inbegriffen 1556,8 km Reservedoppelleitungen (1909: 1721,8 km).

² Inbegriffen 3113,9 km Reserveleitungen (1909: 3443,2 km).

Länge der unterirdischen Linien (Trassen)	1,135,8 km	(64,1)
Aderlänge der Telegraphenkabel . . .	3,623,4 "	(99,2)
Aderlänge der interurbanen Telephonkabel	6,981,5 "	(—6,7)
Aderlänge der Abonnenten-Telephonkabel	217,416,8 "	(7939,4)
Länge der Rohrleitungen	115,0 "	(4,1)
Länge der Zoreskanäle	878,5 "	(52,9)
Zahl der Einsteigschächte	1,610	(92)
Zahl der Erdkabelüberführungen . . .	3,971	(213)

Eine bei der Obertelegraphendirektion zur Einsicht aufliegende Tabelle enthält die obigen Angaben nach Netzgruppen aus-
geschieden.

e. 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 konstatierte, stetige Zunahme der eingereichten Vorlagen für elektrische Starkstromanlagen, wurde auch im Berichtsjahr 1910 wahrgenommen.

Es wurden eingereicht und sind zum Teil noch in Behandlung:

1. Allgemeine Vorlagen für Starkstromanlagen.

Im Jahre 1902	202 Vorlagen,
" " 1909	1058 "
" " 1910	1357 "

Die 1357 Vorlagen des Berichtsjahres beziehen sich auf:
417 neue Hochspannungsleitungen und Abzweigungen,
304 neue Niederspannungsnetze und
636 Erweiterungen und Umbauten bestehender Anlagen.

2. Spezielle Vorlagen für Parallelführungen und Kreuzungen von Starkstromleitungen mit Eisenbahnen.

Im Jahre 1902	174 Vorlagen,
" " 1909	297 "
" " 1910	357 " :

3. Vorlagen für elektrische Bahnen.

Im Jahre 1902	11 Vorlagen,
„ „ 1909	52 „
„ „ 1910	43 „

Die 43 Vorlagen des Jahres 1910 betreffen:

16 neue elektrische Bahnen und Tramlinien,

4 Projekte für die elektrische Ausrüstung bestehender Bahnen und

23 Erweiterungen und Änderungen bestehender elektrischer Bahnen und Tramlinien.

Kontroll-Inspektionen.

Die Behandlung der sub 1, 2 und 3 erwähnten 1757 eingereichten Vorlagen bedingte in der Regel je einen Augenschein vor Ausführung der Arbeiten, zwecks Verständigung über die nötig werdenden Sicherungsmassnahmen zum Schutze der Schwachstromanlagen, sowie je eine Kontroll-Inspektion nach Fertigstellung der Starkstromleitungen.

Ausserdem wurden Kontroll-Inspektionen über die Kreuzungen und Parallelführungen älterer Starkstromleitungen ausgeführt und zwar:

Im Jahre 1902	an 144 Anlagen,
„ „ 1909	„ 39 „
„ „ 1910	„ 32 „

Die 32 Inspektionen des Berichtsjahres verteilen sich auf:
30 Hochspannungsleitungen welche durch die Obertelegraphendirektion kontrolliert wurden und auf

2 von den Kreisdirektionen inspizierte Niederspannungsnetze.

Der stete Rückgang der Kontroll-Inspektionen an ältern Anlagen ist eine Folge der vermehrten Inanspruchnahme des Personals durch die Behandlung der ausserordentlich grossen Zahl der Vorlagen für neue Projekte.

f. Bahndienstliche Leitungen.

Die an den Linien der Telegraphen- und Telephonverwaltung geführten Schwachstromleitungen der Eisenbahnverwaltungen (Telegraphen-, Telephon- und Signalleitungen) haben den folgenden Bestand:

	Drahtlänge in km
Ende 1910	13,361,0
„ 1909	12,888,8
	<hr/>
Vermehrung	472,2
	<hr/>

g. Konzertierte Privatleitungen.

Die nachstehenden Zahlen zeigen den Bestand der konzertierte Privatleitungen (für den Betrieb von Telegraphen- und Telephonapparaten, Läuteeinrichtungen, elektrischen Uhren, Wasserstandsanzeigern etc.).

	Drahtlänge in km
Privatleitungen an selbständigen Linien	4133,7
Privatleitungen an Staatslinien	369,8
	<hr/>
Bestand Ende 1910	4503,5
„ „ 1909	4052,3
	<hr/>
Vermehrung	451,2

Übersicht der Telephoneinrichtungen nach Kantonen.

Kantone.	Ortschaften mit Telefon.	Zentralstationen.	Umschaltstationen.	Gemeindestationen. ¹⁾	Abonnenten.	Ein Abonnent auf Einwohner. ²⁾
Zürich	518	39	29	80	12,895	39
Bern	911	61	98	132	9,638	67
Luzern	173	23	13	10	2,619	64
Uri	26	7	2	—	210	105
Schwyz	74	12	2	4	543	107
Obwalden	20	3	3	—	154	111
Nidwalden	18	4	1	3	122	113
Glarus	34	7	3	7	506	66
Zug	41	3	3	3	410	68
Freiburg	292	9	24	113	1,131	123
Solothurn	158	8	11	63	1,210	96
Baselstadt	6	1	1	1	4,928	28
Baselland	87	7	6	41	685	111
Schaffhausen	39	4	6	25	932	49
Appenzell A.-Rh.	44	6	6	1	820	70
Appenzell I.-Rh.	16	1	2	—	111	132
St. Gallen	331	40	21	40	5,126	59
Graubünden	208	35	10	13	1,979	60
Aargau	253	24	18	75	2,395	96
Thurgau	330	17	21	44	1,915	70
Tessin	238	32	1	19	1,662	95
Waadt	471	38	37	214	6,785	46
Wallis	170	26	13	10	820	158
Neuenburg	118	15	10	10	3,403	39
Genf	112	1	12	16	6,641	23
Total	4,666	423	353	924	67,640	55,8

¹⁾ Nicht inbegriffen die mit Telegraphenbureaux verbundenen Gemeindestationen (17), welche ausschliesslich den Telegrammvermittlungsdienst besorgen.

²⁾ Auf Grundlage der Volkszählung vom Jahr 1910.

3. Stationseinrichtungen.

Die Bestände auf Ende 1910 der wichtigsten Apparate der Telegraphen- und Telephonstationen und die Vermehrung im Berichtsjahr sind aus nachstehender Aufstellung ersichtlich:

	Bestand Ende 1910	Bestand Ende 1909	Vermehrung oder Verminderung	
<i>a. Apparate der Telegraphenbureaux.</i>				
Farbschreiber für Arbeitsstrombetrieb	1,011	1,031	—	20
Farbschreiber für Ruhestrombetrieb	924	915	+	9
Relais	291	277	+	14
Klopferrelais	98	90	+	8
Hughesapparate	111	108	+	3
Baudotapparate	5	5		
 <i>b. Apparate der Telephon-, Zentral- und Umschaltstationen.</i>				
1. Für Lokalbatteriebetrieb:				
Umschaltchränke für Lokalleitungen	797	826	—	29
Umschaltkasten für Lokalleitungen .	357	334	+	23
Umschaltchränke für interurbane Lei- tungen	114	104	+	10
2. Für Zentralbatteriebetrieb:				
Umschaltchränke für Lokalleitungen	62	56	+	6
Umschaltchränke für interurbane Lei- tungen	24	18	+	6
 <i>c. Apparate der Abonnentenstationen.</i>				
1. Für Lokalbatteriebetrieb:				
Wandtelephonstationen	61,676	62,105	—	429
Tischtelephonstationen	5,955	4,978	+	977
Umschaltkästchen	5,776	5,532	+	244
2. Für Zentralbatteriebetrieb:				
Wandtelephonstationen	10,007	6,332	+	3,675
Tischtelephonstationen	1,122	714	+	408
Umschaltkästchen	371	103	+	268

4. Bureaux.

Im Jahr 1910 wurden neu eröffnet:

- | | | |
|--|---|---------------------|
| 1 Filial- (I. Klasse) | } | Telegraphenbureaux, |
| 1 Filial- (III. Klasse) | | |
| 5 Staats- | | |
| 1 Privat- | | |
| 1 Eisenbahn- | | |
| 2 Aufgabe- | | |
| 7 Gemeindetelephonstationen mit Telegraphendienst, | | |
| 8 Telephonzentralstationen III. Klasse, | | |
| 4 Telephonumschaltstationen. | | |

Aufgehoben wurden:

- 7 Gemeindetelephonstationen mit Telegraphendienst.

Umgewandelt wurden:

- 1 Telegraphenbureau III. Klasse in ein Filialbureau I. Klasse,
 1 Telegraphenbureau III. Klasse in ein solches II. Klasse,
 3 Eisenbahn- in Staatstelegraphenbureaux,
 2 Privat- in Staatstelegraphenbureaux,
 1 Aufgabe- in ein Filialbureau,
 1 Gemeindetelephonstation in ein Filialbureau,
 1 Gemeindetelephonstation in ein Staatsbureau,
 2 Aufgabe- in Eisenbahnbureaux,
 1 Telephonumschaltstation in eine Zentralstation III. Klasse.

Im Vergleich zum Vorjahr ergeben sich folgende Zahlen:

Telegraph	Bestand Ende 1909	Ver- mehrung	Ver- minderung	Bestand Ende 1910
Bureaux I. Klasse . . .	28	2	—	30
„ II. „ . . .	47	1	—	48
„ III. „ . . .	1190	13	2	1201
Eisenbahnbureaux . . .	66	3	3	66
Gemeindetelephon- stationen mit Tele- graphendienst . . .	943	7	9	941
	<hr/>			
	2274	26	14	2286
Aufgabebureaux . . .	76	2	3	75
	<hr/>			
	2350	28	17	2361

Telephon	Bestand Ende 1909	Ver- mehrung	Ver- minderung	Bestand Ende 1910
Bureaux I. Klasse	8	—	—	8
„ II. „	55	1	—	56
„ III. „	351	9	1	359
Umschaltstationen	350	4	1	353
	<u>764</u>	<u>14</u>	<u>2</u>	<u>776</u>

Nach ihrer Dienstdauer verteilen sich die Telegraphenbureaux, Telephonzentralstationen und Umschaltstationen wie folgt:

	Telegraph	Telephon
Mit ununterbrochenem Dienst	7	27
Mit verlängertem Dienst ($\frac{6}{7}$ m. bis 10 a.)	16	—
Mit vollem Tagdienst ($\frac{7}{8}$ m. bis 9 a.)	302	302
Mit erweitertem Tagdienst ($\frac{7}{8}$ bis 12 m., 1 bis 8 $\frac{1}{2}$ a.)	57	58
Mit beschränktem Tagdienst ($\frac{7}{8}$ bis 12 m., 2 bis 6, 8 bis 8 $\frac{1}{2}$ a.)	1979	389
	<u>2361</u>	<u>776</u>

5. Personal.

Im Laufe des Berichtsjahres sind im Personalbestand der Telegraphen- und Telephonverwaltung folgende Änderungen eingetreten:

	Freiwillige Rücktritte	Ab- berufungen	Todes- fälle
Zentralverwaltung	1	—	4
Telegraphenbureaux I. und II. Klasse	6	2	5
Telegraphenbureaux III. Kl.	23	—	13
Gemeindetelephonstationen	58	—	15
Telephonbureaux I. u. II. Kl.	62	1	8
	<u>150</u>	<u>3</u>	<u>45</u>

Auf 31. Dezember 1910 standen im Dienst der Verwaltung:

an definitivem Personal	4454
an provisorischem Personal	1110
Total	<u>5564</u> Personen

Dieses Personal setzt sich folgendermassen zusammen:

Obertelegraphendirektion.

Beamte	93
Angestellte	28
	Total 121

Kreisverwaltungen.

a. Kreistelegraphendirektionen.

Beamte	57
Angestellte	7
	Total 64

b. Telegraphenbureaux I. und II. Klasse.

Bureauchefs	63
Dienstchefs	35
Telegraphisten { männlich	355
{ weiblich	38
Ausläufer und Bureaudiener	196
	Total 687

c. Telegraphenbureaux III. Klasse.

Bedient durch:

Telegraphisten mit Postdienst { männlich	613
{ weiblich	271
" ohne " { männlich	104
{ weiblich	212
Eisenbahnbeamte	66
	Total 1266

Von den Inhabern der Bureaux III. Klasse amtierten 339 Telegraphisten mit Postdienst und 207 Telegraphisten ohne Postdienst gleichzeitig als Telephonisten von Zentralstationen III. Klasse und Umschaltstationen.

d. Gemeindetelephonstationen.

(Mit Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Telephonisten mit Postdienst	{ männlich	169
	{ weiblich	69
„ ohne „	{ männlich	555
	{ weiblich	148
		<hr/>
	Total	941

Von den Inhabern der Gemeindetelephonstationen amtierten 27 Telephonisten mit Postdienst und 37 Telephonisten ohne Postdienst gleichzeitig als Telephonisten von Zentralstationen III. Klasse und Umschaltstationen.

e. Aufgabebureaux.

Bedient durch:

Postbeamte	7
Eisenbahnbeamte	67
Übrige Beamte	1
	<hr/>
Total	75

f. Telephonbureaux I. und II. Klasse.

Telephonchefs	17
Chefstellvertreter	6
Elektrotechniker und Gehülfen	92
Aufseherinnen	56
Telephonistinnen	661
Bureaudiener	5
Monteure und Linienarbeiter	362
	<hr/>
Total	1199

Die Zahl der Telegraphenbeamten, welche gleichzeitig Telephonnetze II. Klasse überwachen, beläuft sich auf 48; dieselben sind in ihrer Eigenschaft als Telegraphenbureauchefs oder Sektionschefs aufgeführt und erscheinen somit nicht unter dem Telephonpersonal.

g. Zentralstationen III. Klasse.

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Postbeamte	10
Übrige Beamte	1
	Total <u>11</u>

h. Umschaltstationen.

(Ohne Telegraphendienst.)

Bedient durch:

Postbeamte	43
Übrige Beamte	47
	Total <u>90</u>

Provisorisches Personal.

Die Verwaltung verfügte über folgendes provisorische Personal:

3	technische Gehülfen,
9	patentierete männliche Gehülfen,
4	" weibliche "
3	unpatentierete männliche "
136	" weibliche "
75	Telegraphenlehrlinge,
93	Hilfsausläufer,
222	Reservetelephonistinnen,
24	Telephonlehrtöchter,
541	Taglohnarbeiter.

1110

Im Berichtsjahr wurden 38 neue Lehrlinge aufgenommen, und von den 42 Teilnehmern am Telegraphistenkurs vom 28. Februar bis 23. April 1910 wurden, nach bestandener Schlussprüfung, 38 patentiert.

Bussen und Beschwerden.

Die den Beamten und Angestellten im Laufe des Berichtsjahres erteilten Ordnungsbussen haben die Zahl von 598 erreicht, somit gegenüber dem Vorjahre um 8 Fälle abgenommen. Der daherige Gesamtbetrag von Fr. 1097, gegenüber Fr. 1019. 70 pro 1909, wurde vorschriftsgemäss dem Zentralkomitee des schweizerischen Lebensversicherungsvereins zugestellt.

6. Internationales Bureau der Telegraphenunion.

Dem Berichte des internationalen Bureaus der Telegraphenunion über seine Geschäftsführung im Jahre 1910, welcher zur Verfügung der Bundesversammlung steht, entnehmen wir folgende Angaben:

Die Ausgaben des Bureaus beliefen sich auf Fr. 183,449. 61, die Einnahmen auf Fr. 57,449. 61, so dass den Verwaltungen ein Ausfall von Fr. 126.000 zu decken blieb, woran die Schweiz Fr. 2000 beizutragen hatte.

Die Zahl der Vertragsstaaten beträgt 50 wie im Vorjahre. Die Gesamtheit aller Staaten umfasst einen Flächenraum von 68,132,857 Quadratkilometern mit einer Bevölkerung von 980,754,333 Einwohnern.

Von den Privattelegraphengesellschaften sind 20 dem Verein beigetreten, 14 andere halten sich, ohne den Beitritt 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 genannten Gesellschaften.

Das für die Errichtung eines Welttelegraphendenkmals im Vorjahre ernannte internationale Preisgericht versammelte sich am 1. September 1910 in Bern zwecks Prüfung der eingelangten Denkmalsentwürfe. Der Wettbewerb blieb ohne Erfolg, weshalb ein zweiter eröffnet werden musste mit dem 15. August 1911 als Endtermin zur Einreichung von Entwürfen.

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 pro 1909 und 1910.

Monat.	Beförderte interne Telegramme.		Beförderte und empfangene interna- tionale Telegramme.		Transittelegramme.		Total.	
	1909.	1910.	1909.	1910.	1909.	1910.	1909.	1910.
Januar . .	95,022	107,212	173,848	198,222	72,827	81,346	341,697	386,780
Februar . .	91,251	92,442	160,165	181,027	83,301	86,772	334,717	360,241
März . . .	103,913	109,825	176,396	204,769	111,542	113,510	391,851	428,104
April . . .	120,396	120,749	190,727	209,208	93,893	109,412	405,016	439,369
Mai	130,006	128,777	200,255	207,777	85,138	97,470	415,399	434,024
Juni	135,192	146,953	208,902	226,420	87,080	96,561	431,174	469,934
Juli	168,154	179,879	259,164	278,464	85,591	93,765	512,909	552,108
August . .	196,237	202,255	314,108	338,704	90,151	99,726	600,496	640,685
September .	162,000	169,111	259,414	275,253	97,213	111,219	518,627	555,583
Oktober . .	144,094	151,531	219,382	241,891	104,709	112,992	468,185	506,414
November .	106,548	113,461	186,843	199,775	99,068	107,031	392,459	420,267
Dezember .	104,637	110,898	192,250	201,867	93,552	102,266	390,439	415,031
Total	1,557,450	1,633,093	2,541,454	2,763,377	1,104,065	1,212,070	5,202,969	5,608,540
Vermehrung .		75,643		221,923		108,005		405,571
		4,8568 %		8,7321 %		9,7824 %		7,7949 %
Verminderung		—		—		—		—

Tabelle III.

Telegramm-Verkehr mit dem Auslande in den Jahren 1909 und 1910.

Länder.	Ausgang.		Eingang.		Total der Telegramme.	
	1909.	1910.	1909.	1910.	1909.	1910.
Europa.						
Deutschland	413,472	455,434	423,649	465,662	837,121	921,096
Frankreich	330,649	345,326	351,394	372,290	682,043	717,616
Italien	138,562	150,087	134,992	146,828	273,554	296,915
Grossbritannien	86,572	95,736	105,418	117,474	191,990	213,210
Österreich-Ungarn	95,645	102,857	99,327	108,888	194,972	211,745
Russland	40,490	45,719	46,125	49,422	86,615	95,141
Belgien	30,239	34,874	32,789	36,402	63,028	71,276
Niederlande	18,006	21,002	17,078	20,285	35,084	41,287
Spanien	11,269	13,702	10,423	12,346	21,692	26,048
Rumänien, Bosnien, Serbien, Herzego- wina, Montenegro	6,882	7,384	7,484	8,993	14,366	16,377
Schweden	3,149	3,114	3,004	3,378	6,153	6,492
Portugal	2,374	2,995	2,220	2,924	4,594	5,919
Europäische Türkei	2,527	2,415	2,784	3,106	5,311	5,521
Dänemark	2,911	2,668	2,409	2,226	5,320	4,894
Griechenland	1,595	2,047	1,820	2,390	3,415	4,437
Bulgarien	1,840	2,031	1,475	2,174	3,315	4,205
Norwegen	1,310	1,585	1,524	1,947	2,834	3,532
Luxemburg	827	883	818	842	1,645	1,725
Gibraltar und Malta	296	250	359	373	655	623
Amerika.						
Nordamerika	27,228	27,249	31,229	31,206	58,457	58,455
Südamerika	2,102	2,867	2,336	3,364	4,438	6,231
Zentralamerika	284	367	393	456	677	823
Asien.						
Britisch Indien	4,215	4,324	5,353	5,382	9,568	9,706
Japan	1,687	1,860	2,163	2,439	3,850	4,299
Asiatische Türkei	1,761	1,807	1,925	2,331	3,686	4,138
China	1,264	1,314	1,739	1,761	3,003	3,075
Philippinen	247	293	288	362	535	655
Niederl. Indien	190	282	164	315	354	597
Übrige Länder	1,338	1,291	1,238	1,778	2,576	3,069
Afrika.						
Ägypten	4,667	5,530	7,288	7,991	11,955	13,521
Algier und Tunis	2,996	3,248	3,495	4,388	6,491	7,636
Übrige Länder	676	929	658	1,164	1,334	2,093
Anstralien.						
Australien, Neu-Cale- donien, Neuseeland und Tasmanien	397	481	426	539	823	1,020
Total	1,237,667	1,341,951	1,303,787	1,421,426	2,541,454	2,763,377

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

	Total der Telegramme im Jahre 1910.	Durch- schnitt per Tag.
Zürich	956,741	2621
Basel	527,252	1444
Genf	437,669	1199
Bern	267,704	733
Lausanne	217,737	596
Luzern	187,210	513
St. Gallen	164,945	452
Winterthur	129,618	355
St. Moritz, Graubünden	93,858	257
Lugano	86,954	238
Montreux	86,349	236
Davos	76,882	210
Neuenburg	55,091	151
Interlaken	51,627	141
La Chaux-de-Fonds	51,442	141
Chur	50,381	138
Vevey	46,744	128
Schaffhausen	41,336	113
Biel	41,308	113
Baden	37,914	103
Freiburg	37,433	102
Locarno	28,200	77
Rorschach	27,877	76
Bellenz	26,387	72
Aarau	25,512	70
Chiasso	25,112	69
Thun	25,025	69
Solothurn	23,573	64
Territet	23,266	63
Olten	22,871	62
Pontresina	19,231	52

Überdies finden sich:

10	Ortschaften mit	41—50	Telegrammen per Tag.			
12	"	"	31—40	"	"	"
35	"	"	21—30	"	"	"
66	"	"	11—20	"	"	"
844	"	"	1—10	"	"	"
1143	"	"	weniger als 1	Telegramm	"	"

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

	Interne.		Internationale.	
	1909.	1910.	1909.	1910.
Staatstelegramme . .	1,67	2,02	0,23	0,19
Börsennachrichten . .	2,82	2,75	9,40	8,96
Handelstelegramme . .	35,86	36,86	49,89	50,84
Privatangelegenheiten . .	58,79	57,08	39,54	39,28
Zeitungsnachrichten . .	0,86	1,29	0,94	1,23
	100,00	100,00	100,00	100,00

Die in dieser Ausscheidung nicht inbegriffenen Diensttelegramme erreichen die Zahl von 186,831, wovon 54,14 % auf den Post- und 45,86 % auf den Telegraphendienst fallen.

Nachstehend folgt eine Zusammenstellung der verschiedenen Telegrammgattungen, wobei die internen und internationalen über-telegraphierten und die Transitelegramme doppelt berechnet sind.

Interne abgehende Telegramme . .	1,633,093	
" ankommende Telegramme . .	1,622,618	
		3,255,711
Internationale abgehende Telegramme	1,341,951	
" ankommende Telegramme	1,421,426	
		2,763,377
Amtliche abgehende Telegramme . .	186,831	
" ankommende Telegramme . .	174,366	
		361,197
		6,380,285
Interne übertelegraphierte		5,570,428
Internationale Transitelegramme (Auswechslungs- verkehr)		6,676,686
		12,247,114
Total der Telegramme		18,627,399

Die der Verwaltung wegen Verlust, Verspätung oder Verstümmelung von Telegrammen zugegangenen Reklamationen erreichen die Zahl von 4248, wovon 1029 durch die Zentralverwaltung und 3219 durch die Kreisdirektionen erledigt wurden.

Davon fallen auf den internen Verkehr 390, von denen 273 zu Taxrückerstattungen und Strafverfügungen Anlass gaben, während 116 als unbegründet abgelehnt wurden. 1 Fall blieb auf Jahresende noch unerledigt. Die Summe der Rückerstattungen im internen Verkehr beläuft sich in 180 Fällen zusammen auf Fr. 162. 95.

Auf den internationalen Verkehr fallen 3577 Reklamationen, wovon sich 3260 als begründet erwiesen, während 242 abgelehnt wurden. 75 Fälle blieben auf Ende des Jahres unerledigt.

Im Transitverkehr betrug die Zahl der Reklamationen 281, wovon 227 anerkannt und 23 abgelehnt wurden; während 31 auf Jahresende unerledigt blieben.

Dabei ist jedoch zu bemerken, dass nur ein kleiner Teil der als begründet anerkannten Reklamationen im internationalen und Transitverkehr auf Unregelmässigkeiten im schweizerischen Betriebe zurückzuführen ist.

In 3386 den internationalen und den Transitverkehr betreffenden Fällen fanden Taxrückerstattungen im Betrage von Fr. 20,393.30 statt, an welchen sich die Schweiz mit Fr. 18,098. 25 zu beteiligen hatte. In dieser Summe sind Fr. 17,303. 60 für 2772 Berichtigungstelegramme (ST) inbegriffen, so dass das Total der auf die Schweiz entfallenden andern Rückerstattungen nur Fr. 794. 65 beträgt. Im übrigen wird auf die nähern Ausführungen bezüglich der ST-Telegramme im Bericht pro 1907 verwiesen.

Die Vermehrung pro 1910 von 161 Reklamationen entfällt auf internationale Berichtigungstelegramme (ST).

Bei 988 erledigten und als begründet befundenen Reklamationen (nicht inbegriffen die 2772 Taxerstattungsbegehren für Berichtigungstelegramme) und einer Gesamttelegrammzahl von 5,608,540 entfällt somit eine begründete Reklamation auf durchschnittlich 5677 Telegramme, gegenüber 5167 im Vorjahre.

Reklamationen betreffend den internationalen Telephonverkehr sind im Berichtsjahre 28 eingelaufen, wovon 3 anerkannt und 25 als unbegründet abgelehnt wurden. Daherige Taxrückerstattungen fanden statt im Betrage von Fr. 27, woran die Schweiz mit Fr. 8 beteiligt ist.

Der telephonische Verkehr erzeugt im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

	1909	1910	Ver- mehrung	Ver- minderung
Taxierte Lokalgespräche	40,867,559	46,001,596	5,134,037	—
Taxfreie „	549,817	667,420	117,603	—
	<u>41,417,376</u>	<u>46,669,016</u>	<u>5,251,640</u>	<u>—</u>
Interurbane Gespräche:				
taxierte interne	I. 1–50 km. . .	6,784,393	7,438,959	654,566 —
	II. über 50–100 km.	1,586,072	1,755,993	169,921 —
	III. über 100 km. .	509,072	586,703	77,631 —
	<u>8,879,537</u>	<u>9,781,655</u>	<u>902,118</u>	<u>—</u>
taxierte internationale	{ Ausgang	253,354	296,743	43,389 —
	{ Eingang	259,095	300,115	41,020 —
	<u>512,449</u>	<u>596,858</u>	<u>84,409</u>	<u>—</u>
taxfreie	140,600	167,423	26,823	—
Total der interurbanen Gespräche	<u>9,532,586</u>	<u>10,545,936</u>	<u>1,013,350</u>	<u>—</u>
Total aller Gespräche .	50,949,962	57,214,952	6,264,990	—
Phonogramme . . .	25,449	28,793	3,344	—
Telephonisch vermittelte Telegramme . . .	365,270	397,327	32,057	—
Total aller Vermittlungen	<u>51,340,681</u>	<u>57,641,072</u>	<u>6,300,391</u>	<u>—</u>

Die Vermehrung beträgt bei den taxierten Lokalgesprächen 12,66 %, bei den taxierten interurbanen internen Gesprächen 10,16 % und bei den taxierten internationalen Gesprächen 17,13 %.

Bei den Phonogrammen zeigt sich eine Vermehrung von 13,14 % und bei den telephonischen Telegrammvermittlungen eine Vermehrung von 8,78 %.

Von den taxierten interurbanen internen Gesprächen fallen 76,05 % in die erste, 17,95 % in die zweite und 6,00 % in die dritte Zone. Gegenüber dem Vorjahre haben die Gespräche in der ersten Zone um 9,66 %, in der zweiten um 10,71 % und in der dritten um 15,25 % zugenommen.

Der in obigen Zahlen inbegriffene Gesprächsverkehr der ausschliesslich für den öffentlichen Dienst errichteten 351 Sprechstationen betrug im Jahre 1910:

Lokalgespräche	980,516
Interurbane Gespräche	477,118
(interne und internationale)	
Total	<u>1,457,634</u>

Der Verkehr zur Nachtzeit, welcher ebenfalls in vorstehenden Zahlen inbegriffen ist, weist auf:

	1909	1910	Ver- mehrung	Ver- minderung
Taxierte Lokalgespräche	584,419	654,368	69,949	—
Interurbane Gespräche:				
taxierte { I. 1—50 km . .	44,704	56,673	11,969	—
interne { II. über 50—100 km	33,370	41,123	7,753	—
{ III. über 100 km . .	17,591	23,209	5,618	—
	<u>95,665</u>	<u>121,005</u>	<u>25,340</u>	<u>—</u>
taxierte { Ausgang	4,944	10,106	5,162	—
internationale { Eingang	4,291	13,263	8,972	—
	<u>9,235</u>	<u>23,369</u>	<u>14,134</u>	<u>—</u>
Total der interurbanen Gespräche	<u>104,900</u>	<u>144,374</u>	<u>39,474</u>	<u>—</u>
Total aller Gespräche	<u>689,319</u>	<u>798,742</u>	<u>109,423</u>	<u>—</u>

Von den internationalen Nachtgesprächen fallen auf den Verkehr:

a. mit Deutschland 1800 ausgehende und 2100 eingehende Abonnementsgespräche und zwar je 1 Abonnement auf die Verbindung Basel-Berlin (720 Gespräche) und Zürich-Mülhausen (1080 Gespräche), sodann je 2 Abonnemente auf die Verbindung Berlin-Zürich (840 und 540 Gespräche) und Berlin-Basel (540 und 180 Gespräche). Die Einzel-Nachtgespräche mit Deutschland sind nicht berücksichtigt, weil keine Taxreduktion eintritt.

b. mit Frankreich 1643 ausgehende und 3317 eingehende Einzelgespräche, sowie 2160 ausgehende und 720 eingehende Abonnementsgespräche und zwar 1 Abonnement auf die Verbindung Genf-Lyon (720 Gespräche), 2 Abonnemente auf die

Verbindung Zürich-Paris (960 und 480 Gespräche) und 1 Abonnement auf die Verbindung Paris-Genf (720 Gespräche).

c. mit Italien 4503 ausgehende und 1989 eingehende Einzelgespräche, sowie 5137 eingehende Abonnementsgespräche und zwar 3 Abonnements mit zusammen 1011 Gesprächen auf die Verbindung Mailand-Basel; 4 Abonnements mit zusammen 960 Gesprächen auf die Verbindung Turin-Basel und 4 Abonnements mit zusammen 3166 Gesprächen auf die Verbindung Mailand-Zürich.

Die durchschnittliche Zahl der Lokalgespräche, nach der Gesamtzahl der mit einer Zentral- oder Umschaltstation verbundenen 67,506 Abonnenten berechnet (die 134 unabhängigen fallen nicht in Betracht), beträgt 691,38 gegenüber 648,65 im Vorjahre, diejenige der interurbanen abgehenden Gespräche (inklusive die internationalen) 149,30 gegenüber 145,23 im Jahre 1909. Die durchschnittliche Gesprächszahl überhaupt (lokale, interurbane interne und internationale) stellt sich per Abonnent auf 840,63 (1909: 793,88).

Im Verkehr mit dem Auslande ergaben sich in den Jahren 1909 und 1910 folgende Gesprächszahlen:

Nach und von	Ausgang		Eingang		Total Ausgang und Eingang	
	1909	1910	1909	1910	1909	1910
Deutschland . . .	156,660	178,755	150,964	170,267	307,624	349,022
Frankreich . . .	52,494	63,330	71,622	80,106	124,116	143,436
Italien	37,634	44,389	28,880	38,367	66,514	82,756
Österreich . . .	6,979	10,251	7,619	11,371	14,598	21,622
Luxemburg . . .	20	18	10	4	30	22
Total	253,787	296,743	259,095	300,115	512,882	596,858

Die nachfolgende Zusammenstellung (Tabelle IV) zeigt für die wichtigeren Netze die höchste, niedrigste und die durchschnittliche Zahl der von einzelnen Abonnenten während des ganzen Jahres geführten lokalen und interurbanen Gespräche (inklusive die internationalen), sowie den Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche:

Tabelle IV.

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten			Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl	
Basel 53,630	Lugano 0	Zürich 1171	Zürich 29,731
Zürich 49,187	Luzern 0	Davos 1084	Genf 19,135
Winterthur . . 41,018	Rorschach . . 0	St. Gallen . . 1079	Basel 15,004
Montreux . . . 30,229	Biel 1	Genf 1065	Bern 11,000
Lausanne . . . 30,157	Locarno 1	Lausanne . . . 1048	Lausanne . . . 8,442
Baden 23,676	Locle, Le 1	Basel 1044	St. Gallen . . . 8,165
St. Gallen . . . 22,278	Romanshorn . . 1	Bern 1016	Luzern 4,580
Genf 21,939	Brig 2	St. Moritz (Graub.) 987	Chaux-de-Fonds, La 3,483
Luzern 21,287	Schaffhausen . . 2	Montreux . . . 976	Winterthur . . . 2,327
St. Moritz (Graub.) 20,215	Thun 2	Luzern 936	Neuenburg . . . 2,262
Bern 19,549	Genf 4	Chaux-de-Fonds, La 934	Montreux . . . 2,231
Aarau 16,896	Basel 5	Schaffhausen . . 834	Biel 1,918
Schaffhausen . . 15,852	Chaux-de-Fonds, La 5	Baden 817	Schaffhausen . . 1,914
Chaux-de-Fonds, La 15,444	Nyon 6	Winterthur . . . 796	Vevey 1,329
Biel 14,459	Bern 7	Solothurn . . . 777	Davos 1,307
Neuenburg . . . 13,386	Burgdorf 7	Olten 748	Lugano 1,299
Davos 12,469	Freiburg 7	Interlaken . . . 743	Solothurn . . . 1,216
Olten 10,967	Interlaken . . . 7	Zug 740	Aarau 1,191
Thun 10,500	Vevey 8	Neuenburg . . . 727	Freiburg 1,164
Arbon 8,895	Zürich 8	Biel 725	St. Moritz (Graub.) 964

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten			Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche				
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl					
Solothurn	8,393	St. Gallen	9	Lugano	717	Baden	928
Zofingen	8,038	Solothurn	9	Thun	711	Thun	921
Vévey	8,019	Olten	10	Freiburg	702	Interlaken	911
Wädenswil	7,861	Bellenz	11	Vevey	687	Zug	718
St. Immer	7,764	Frauenfeld	11	Aarau	685	Chur	697
Interlaken	6,731	Chur	15	Herisau	681	Rorschach	658
Chur	6,362	Lausanne	15	Arbon	677	Herisau	605
Burgdorf	6,271	Chiasso	16	Delsberg	674	Frauenfeld	572
Delsberg	6,257	Glarus	16	Altdorf	654	Glarus	562
Langenthal	6,211	Weinfelden	16	Chur	652	Burgdorf	544
Lugano	6,209	Liestal	17	Schwyz	652	Locele, Le	510
Freiburg	5,978	Pruntrut	17	Liestal	637	Wil (St. Gallen)	490
Wil (St. Gallen)	5,534	Rapperswil (St. Gall.)	18	Langenthal	626	Olten	479
Pruntrut	5,091	Bulle	20	Romanshorn	626	Langenthal	456
Liestal	5,083	Morges	20	Rorschach	623	Weinfelden	430
Chiasso	4,996	Schwyz	23	Wädenswil	621	Yverdon	386
Brig	4,870	Brugg	24	Kreuzlingen	616	Kreuzlingen	385
Yverdon	4,818	Herisau	25	Ragaz	611	Pruntrut	360
Glarus	4,728	Winterthur	25	Burgdorf	607	Nyon	353
Herisau	4,586	St. Immer	26	Wil (St. Gallen)	607	Morges	338
Zug	4,546	Vallorbe	26	Chiasso	598	Liestal	334
Rorschach	4,355	Wil (St. Gallen)	26	Pruntrut	596	Arbon	314

Jährlicher Gesprächsverkehr einzelner Abonnenten			Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche	
Maximalzahl	Minimalzahl	Durchschnittszahl		
Kreuzlingen . . .	4,139	Neuenburg . . . 27	Locle, Le . . . 589	St. Immer . . . 310
Locarno . . .	4,089	Zofingen . . . 27	St. Immer . . . 584	Delsberg . . . 297
Locle, Le . . .	4,088	Martigny . . . 28	Glarus . . . 578	Brugg . . . 294
Frauenfeld . . .	3,788	Sitten . . . 31	Bellenz . . . 575	Romanshorn . . . 274
Romanshorn . . .	3,741	Yverdon . . . 31	Yverdon . . . 569	Zofingen . . . 255
Brugg . . .	3,695	Ragaz . . . 32	Zofingen . . . 566	Uster . . . 246
Ragaz . . .	3,604	Kreuzlingen . . . 33	Uster . . . 561	Locarno . . . 244
Bellenz . . .	3,602	St.Moritz (Graub.) 34	Nyon . . . 549	Bulle . . . 240
Morges . . .	3,575	Zug . . . 37	Brugg . . . 542	Wädenswil . . . 240
Bulle . . .	3,556	Montreux . . . 38	Frauenfeld . . . 536	Langnau (Bern) 229
Aigle . . .	3,495	Aarau . . . 43	Sitten . . . 536	Chiasso . . . 212
Uster . . .	3,355	Davos . . . 45	Weinfelden . . . 534	Altdorf . . . 203
Altdorf . . .	3,169	Uster . . . 45	Rapperswil (St.Gall.) 533	Rapperswil (St.Gall.) 202
Martigny . . .	3,154	Langnau (Bern) 47	Morges . . . 525	Bellenz . . . 190
Sitten . . .	3,064	Payerne . . . 51	Bulle . . . 520	Sitten . . . 183
Schwyz . . .	3,063	Wädenswil . . . 51	Vallorbe . . . 494	Aigle . . . 167
Vallorbe . . .	2,704	Aigle . . . 53	Aigle . . . 492	Ragaz . . . 158
Weinfelden . . .	2,323	Delsberg . . . 53	Martigny . . . 492	Martigny . . . 157
Payerne . . .	2,204	Arbon . . . 63	Brig . . . 468	Schwyz . . . 153
Nyon . . .	2,120	Altdorf . . . 77	Langnau (Bern) 455	Payerne . . . 132
Langnau (Bern) 1,888		Baden . . . 83	Payerne . . . 444	Vallorbe . . . 116
Rapperswil (St.Gall.) 1,791		Langenthal . . . 88	Locarno . . . 433	Brig . . . 89

Die Klassifikation sämtlicher Netze nach dem Tagesdurchschnitt aller taxierten Gespräche erzeugt:

6 Netze mit über 5000 taxierten Gesprächen per Tag							
2	"	"	2501—5000	"	"	"	"
11	"	"	1001—2500	"	"	"	"
12	"	"	501—1000	"	"	"	"
18	"	"	251— 500	"	"	"	"
66	"	"	101— 250	"	"	"	"
24	"	"	76— 100	"	"	"	"
57	"	"	51— 75	"	"	"	"
81	"	"	26— 50	"	"	"	"
146	"	"	1— 25	"	"	"	"

Eine Gruppierung der Telephonabonnenten nach dem Gesprächsverkehr, wobei nur diejenigen Abonnemente berücksichtigt sind, welche das ganze Jahr hindurch bestanden haben, ergibt folgende Ziffern:

Tabelle V.

Lokalverkehr		Interurbaner Verkehr (interner)		Internationaler Verkehr	
Zahl der Gespräche per Jahr	Zahl der Abon- nenten	Zahl der Gespräche per Jahr	Zahl der Abon- nenten	Zahl der Gespräche per Jahr	Zahl der Abon- nenten
0	75	0	1,600	0	46,317
1— 100	5,621	1— 50	25,794	1— 25	14,268
101— 200	8,165	51— 100	10,897	26— 50	829
201— 300	7,752	101— 150	6,594	51— 75	325
301— 400	6,719	151— 200	4,409	76— 100	151
401— 500	5,627	201— 250	3,018	101— 125	125
501— 600	4,817	251— 300	2,185	126— 150	86
601— 700	3,632	301— 350	1,617	151— 175	50
701— 800	3,104	351— 400	1,180	176— 200	45
801— 900	2,510	401— 450	881	201— 225	22
901—1000	2,008	451— 500	673	226— 250	23
1001—1100	1,721	501— 550	576	251— 275	16
1101—1200	1,467	551— 600	442	276— 300	21
1201—1300	1,172	601— 650	316	301— 325	17
1301—1400	951	651— 700	293	326— 350	17
1401—1500	856	701— 750	234	351— 375	8
1501—1600	650	751— 800	195	376— 400	11
1601—1700	543	801— 850	185	401— 425	5
1701—1800	556	851— 900	152	426— 450	8
1801—1900	441	901— 950	108	451— 475	6
1901—2000	381	951—1000	100	476— 500	10
2001—2500	1,298	1001—1250	363	501— 625	20
2501—3000	755	1251—1500	185	626— 750	11
3001—3500	434	1501—1750	133	751— 875	9
3501—4000	315	1751—2000	72	876—1000	2
4001—5000	358	2001—2500	79	1001—1250	6
über 5000	485	über 2500	132	über 1250	5

Über den Gesprächsverkehr der einzelnen schweizerischen Telephonnetze im Berichtsjahre gibt eine Tabelle Aufschluss, welche bei der Obertelegraphendirektion zur Einsicht aufliegt. Aus derselben seien hier nur die Ergebnisse einiger der wichtigsten Netze hervorgehoben. Dabei ist zu bemerken, dass die Kategorie der interurbanen Gespräche auch die internationalen Gespräche umfasst.

Tabelle VI.

Netze	Lokalgespräche	Interurbane Gespräche (Ausgang und Eingang)	Total sämtlicher Gespräche
Aarau	323,392	207,673	531,065
Baden	234,717	178,330	413,047
Basel	5,045,597	848,204	5,893,801
Bern	3,623,950	822,333	4,446,283
Biel	561,193	291,706	852,899
Burgdorf	140,175	127,091	267,266
Chaux-de-Fonds, La	1,135,497	261,910	1,397,407
Chur	191,669	151,650	343,319
Davos-Platz	448,897	58,325	507,222
Frauenfeld	149,538	114,689	264,227
Freiburg	357,476	145,443	502,919
Genf	6,807,702	485,738	7,293,440
Glarus	161,608	91,862	253,470
Herisau	155,524	129,684	285,208
Interlaken	252,832	152,408	405,240
Lausanne	2,796,209	617,473	3,413,682
Lugano	422,891	114,224	537,115
Luzern	1,429,980	490,911	1,920,891
Montreux	666,081	269,102	935,183
Neuenburg	704,397	246,504	950,901
Rorschach	159,398	146,852	306,250
St. Gallen	2,587,360	689,816	3,277,176
St. Moritz (Graubünden)	306,130	105,122	411,252
Schaffhausen	593,893	195,914	789,807
Solothurn	348,258	185,152	533,410
Thun	240,565	185,025	425,590
Vevey	370,727	232,698	603,425
Winterthur	658,698	376,856	1,035,554
Zug	198,134	140,649	338,783
Zürich	9,878,667	1,978,230	11,856,897

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

Bern, den 27. März 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.



Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1910.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1911
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.04.1911
Date	
Data	
Seite	655-826
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 157

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.