

Schweizerisches Bundesblatt.

50. Jahrgang. II.

Nr. 16.

6. April 1898.

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1897.

G. Post- und Eisenbahndepartement.

I. Eisenbahnwesen.

A. Allgemeines.

1. Organisation und Personal.

In weiterer Vollziehung des Bundesgesetzes betreffend Organisation der Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartements, vom 27. März 1897, faßten wir am 13. Juli einen Beschluß, welcher den Geschäftskreis der vorgesehenen drei Abteilungen (Kanzlei, technische und administrative Abteilung), ihrer Unterabteilungen und einzelnen Beamten genauer umschreibt und die Kompetenzen und den Geschäftsgang regelt.

Ferner wurden nach vorausgegangener Ausschreibung die Wahlen nach Maßgabe der neuen Organisation getroffen. Dabei handelte es sich aber um eigentliche Neuwahlen nur, was den Direktor und einen II. Sekretär der administrativen Abteilung, vier Kontrollingenieure, einen I. Betriebsbeamten und einen

I. Kanzlisten der technischen Abteilung betrifft, während die übrigen im Grunde Bestätigungswahlen waren, indem die schon vorhandenen Beamten in die ihren bisherigen Funktionen entsprechenden Stellen der neuen Organisation eingereiht wurden. Die letztere hatte ja auch ihrerseits im wesentlichen nur die tatsächlichen Verhältnisse, wie sie sich im Laufe der Jahre mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens einerseits und der Staatsaufsicht anderseits herausgebildet hatten, gesetzlich sanktioniert.

Schon vor dieser Gesamtwahl hatte ein Kontrollingenieur, welcher in den Dienst einer Eisenbahngesellschaft übertrat, ersetzt werden müssen und war ferner mit Ihrer Zustimmung dem technischen Inspektorat ein Elektrotechniker speciell für die Kontrolle der stets sich mehrenden elektrischen Eisenbahnen zugeteilt worden. Der Ersatz eines weitem in eine andere Stellung übertretenden Kontrollingenieurs erfolgte mit der Gesamtwahl.

Zwei neue Kontrollingenieurstellen, die eine für Bahnbau und Unterhalt, die andere speciell für Nebenbahnen, wurden erst zu Beginn des folgenden Jahres besetzt.

2. Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Das im letztjährigen Berichte bereits angeführte Bundesgesetz betreffend Organisation der Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartements gelangte in der außerordentlichen Frühjahrssession des Berichtsjahres auch im Nationalrate zur Beratung. Nach endgültiger Feststellung durch Beschluß des Ständerates vom 26., des Nationalrates vom 27. März, wurde es unterm 31. gleichen Monats öffentlich bekannt gemacht. Nachdem das Referendum darüber nicht angebeht worden war, erklärten wir das Gesetz mit 1. Juli in Kraft und erließen am 13. gleichen Monats die in Art. 4 desselben vorgesehenen zur Vollziehung nötigen nähern Bestimmungen, von denen schon hiavor unter Ziffer 1 die Rede war. Die im Gesetz enthaltenen Bestimmungen über die Besoldungen sind durch das seit her in Kraft getretene allgemeine Besoldungsgesetz vom 2. Juli 1897 ersetzt worden.

Mit Botschaft vom 25. März legten wir Ihnen, unter einläßlicher Begründung, den Entwurf zu einem Bundesgesetze betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vor. In 19 Beilagen war das Zahlenmaterial betreffend die Berechnung

der Rückkaufsentschädigungen, die Eingangsbilanzen und das Betriebsbudget für den Bund, sowie die Schlußbilanzen der Bahngesellschaften übersichtlich zusammengestellt.

Die Beratung des Gesetzesentwurfes, während deren Verlauf wir Ihnen noch über einzelne Fragen Specialberichte unterbreiteten, erfolgte durch den Ständerat in der ordentlichen Sommersession, durch den Nationalrat in einer außerordentlichen Herbstsession und fand ihren Abschluß durch die Beschlüsse der beiden Räte vom 15. Oktober, worauf schon am 16. gleichen Monats die öffentliche Bekanntmachung folgte. Die von 86,185 Schweizerbürgern angebehrte Volksabstimmung fällt in das folgende Jahr.

Mit der Vorlage und Annahme des Rückkaufgesetzes haben die Motionen Curti und Cornaz ihre abschließende Erledigung gefunden.

Eine weitere Gesetzesvorlage betrifft die Nebenbahnen. Der Ihnen mit Botschaft vom 5. März unterbreitete Gesetzesentwurf über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen wurde vom Ständerate in der Herbstsession durchberaten, die Schlußabstimmung aber auf die Zeit verschoben, wo über das Rückkaufgesetz entschieden sein werde.

3. Internationale Verhältnisse.

Die im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnte dritte internationale Konferenz in Sachen der technischen Einheit im Eisenbahnwesen konnte aus dem dort angeführten Grunde auch im Berichtsjahre noch nicht einberufen werden. Es haben aber sämtliche bei den Abmachungen beteiligten Staaten die Beschickung der Konferenz in Aussicht gestellt. Wir nehmen an, daß sie im Laufe des Jahres 1898 abgehalten werden kann.

Die Drucklegung und Versendung der Ergänzungen und Berichtigungen des Verzeichnisses der im internationalen Eisenbahnverkehr für die einzelnen Länder zulässigen größten festen Radstände fand in üblicher Weise statt.

Die Umwandlung des im letzten Berichte erwähnten, durch die technische Konferenz von Paris im Frühjahr 1896 festgestellten Zusatzübereinkommens zu dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, vom 14. Oktober 1890, in einen diplomatischen Akt konnte im Berichtsjahre noch nicht stattfinden, obwohl alle

beteiligten Staaten sich mit dessen Inhalt einverstanden erklärt haben, da der Einberufung der Konferenz zur Unterzeichnung verschiedene Hindernisse in den Weg traten. Es ist aber anzunehmen, daß dieselbe, wozu wir unsern Gesandten in Paris mit den nötigen Vollmachten versehen, in den ersten Monaten des folgenden Jahres vor sich gehen wird.

Nach Maßgabe der erst im Vorjahre allseitig ratifizierten Zusatzserklärung vom 20. September 1893 konnte dem Beitritts-gesuche Dänemarks nunmehr entsprochen werden.

Hinsichtlich der Thätigkeit des Centralamtes beziehen wir uns auf dessen Geschäftsbericht, der zur Verfügung der Mitglieder der Bundesversammlung steht. An die im ganzen Fr. 93,135.62 betragenden Kosten leistete die Schweiz pro 1897 eine Quote von Fr. 1712.

Das Unternehmen des Simplondurchstiches hat im Jahre 1897 eine sehr wesentliche Förderung erfahren. Nach den uns von der Direktion der Jura-Simplon-Bahn gewordenen Mitteilungen konnten auf Jahresschluß die im Finanzierungsplane vorgesehenen schweizerischen Subventionen von Kantonen, Gemeinden und Korporationen als gesichert betrachtet werden. Die nähern Bedingungen des bezüglichen Verpflichtungsscheines waren in einer Konferenz zwischen unsern Vertretern und denjenigen der beteiligten Kantone, sowie der Gesellschaft festgestellt und dann allseitig genehmigt worden. Auf dem Betrage der kantonalen Subventionen werden die für Ablösung der sogenannten Heimfallsrechte vereinbarten Summen zu verrechnen sein. Ferner faßten auch einzelne interessierte italienische Provinzen und Städte Subventionsbeschlüsse. Allein diese belaufen sich insgesamt nur auf rund Lires 2,500,000, so daß an der laut Staatsvertrag für Italien vorgesehenen Subsidie von 4 Millionen immer noch Lires 1,500,000 ausstehen.

Im weitem gelang es der Direktion der Gesellschaft, auch das neben den Subventionen zur Ausführung des Werkes erforderliche Privatkapital sich zu sichern. Im Oktober machte ihr nämlich ein aus dem schweizerischen Bankverein in Basel, der schweizerischen Kreditanstalt in Zürich und der Union Financière in Genf bestehendes Konsortium eine Offerte für Übernahme eines 60 Millionen Anleihe zum genannten Zwecke. Die Offerte sollte aber dahinfallen, wenn das Rückkaufsgesetz in Kraft treten würde.

Dem gegenüber erklärte sich dann ein von den Kantonalbanken von Waadt, Bern, Zürich, Solothurn und Neuenburg ge-

bildetes Konsortium zur Beschaffung des nämlichen Betrages von 60 Millionen zum Zinsfuß von $3\frac{1}{2}\%$ für den Fall der Annahme des Rückkaufgesetzes bereit und es wurde am 29. Dezember ein bezüglicher Anleihevertrag unterzeichnet, dessen Bedingungen wesentlich günstiger sind, als die an die andere Offerte geknüpften. Erwähnt sei hier bloß, daß nach Übergang des Jura-Simplon-Bahnnetzes auf den Bund der Umtausch der Titel des Anleihe gegen Bundesobligationen ausdrücklich vorgesehen ist. Für Verzinsung und Rückzahlung des Anleihe hat der Bund gegenüber den Gläubigern die Garantie zu übernehmen. Da wir Ihnen hierüber in einer besondern Vorlage Bericht erstattet haben, so können wir an dieser Stelle von weitem Ausführungen Umgang nehmen.

Endlich ist noch zu erwähnen, daß im Rückkaufsgesetze der Bund, als Rechtsnachfolger der Jura-Simplon-Bahn, gegenüber den subventionierenden Kantonen die förmliche Verpflichtung zur Ausführung sowohl der schweizerischen als der italienischen Konzession einer Eisenbahn durch den Simplon übernahm, sofern die im Staatsvertrage vom 25. November 1895 bedungenen Subventionen geleistet werden.

Von seiten der Großherzoglich Badischen Regierung ist die Anregung gemacht worden, den Vertrag betreffend eine internationale Schifffahrts- und Hafenordnung auf dem Bodensee, vom 22. September 1867, beziehungsweise das sogenannte Bregenzerprotokoll, vom 30. Juni 1894, über die Revision dieses Vertrages, mit Rücksicht auf die immer mehr an Bedeutung gewinnende Schifffahrt mit Motorenschiffen für Lastentransporte, einer neuen Durchsicht zu unterziehen.

Wir haben unsererseits die Geneigtheit ausgesprochen, eine bezügliche Konferenz zu beschicken und sind nun einer Einladung gewärtig.

Auch das Übereinkommen mit Frankreich betreffend die Schifffahrt auf dem Genfersee ist in verschiedenen Punkten revisionsbedürftig. Veranlaßt durch einen Bericht des Generalrates des Departements von Hochsavoyen hat die französische Regierung diese Revision in Anregung gebracht. Die Uferkantone, welche von uns um ihre Meinung angefragt wurden, sprachen sich ebenfalls für eine Durchsicht des fraglichen Übereinkommens aus, so daß wir eine bezügliche internationale Konferenz demnächst anordnen werden.

Der internationale Eisenbahnkongreß hielt im Berichtsjahre keine Session ab. Die hiesige Beitragsleistung an die Kosten des Unternehmens blieb die gleiche wie früher.

4. Die Lohnbewegung und der Ausstand des Personals bei der Nordostbahn.

Wie wir schon im letztjährigen Berichte erwähnten, kam am 1. März 1896 zwischen der Direktion der Nordostbahn und dem im Namen ihres Personals handelnden Centralkomitee des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten eine prinzipielle Verständigung auf der gleichen Grundlage zu stande, welche zwischen den Verwaltungen der andern Hauptbahnen und dem Centralkomitee an der Konferenz in Bern vom 29. Februar 1896 vereinbart worden war, d. h. die Direktion anerkannte auch für die Nordostbahn die festgestellten Bestimmungen des Anstellungsvertrages (Vertragsdauer von 6 Jahren, Kündigungs- bzw. Entlassungsgründe, Gerichtsstand bei Streitigkeiten) und versprach Regulierung der Gehälter nach den bei der Schweizerischen Centralbahn aufgestellten Normen, unter Zusicherung loyaler Durchführung und Beseitigung allfällig dabei sich ergebender Härten und Unebenheiten. Ferner erklärte sie sich einverstanden, daß wegen Teilnahme an der Lohnbewegung keine Maßregelung der Teilnehmer eintreten dürfe.

Leider ergaben sich aber bei der weitem Durchführung dieser Vereinbarungen neue Anstände. Das Personal erblickte in dem Vorgehen der Direktion nicht bloß Mangel an Entgegenkommen, sondern Nichteinlösung der ihm gemachten Versprechungen. Es nahm Anstoß an den Änderungen, welche die Direktion an dem bei der Berner Konferenz festgestellten Texte des Anstellungsvertrages einseitig anbrachte. Das aufgestellte Gehaltsschema erschien ihm in einzelnen Teilen unbillig und die vorgenommene Aufbesserung der Gehälter nicht durchwegs genügend und den erteilten Zusagen entsprechend. Anlaß zur Klage gab ihm auch die seiner Ansicht nach übermäßig strenge Handhabung der bestehenden Disciplinurvorschriften, chikanöse Verhängung von zahlreichen und hohen Bußen etc., worin es eine indirekte Maßregelung der bei der vorjährigen Lohnbewegung Beteiligten glaubte erkennen zu können. Dabei sorgte die unter dem Personal bestehende Organisation und ihre Presse dafür, daß die verschiedenen Anstände und Klagen zur allgemeinen Kenntnis gelangten und die Beschwerden Einzelner oder einzelner Kategorien zur Sache des Gesamtpersonals gemacht und als solche verfolgt wurden. Gegenüber den erhobenen Klagen und Beschwerden stellte sich die Direktion ihrerseits auf den Standpunkt, allen billigen Forderungen nachge-

kommen zu sein, und beharrte bei weiteren Vorstellungen und Reklamationen des Personals bezw. des Centralkomitees auf diesem Standpunkte. So lehnte sie namentlich eine auf Anraten des Departements vom Vertreter des Centralkomitees nachgesuchte Besprechung über die beanstandeten Änderungen des Anstellungsvertrages mit der Begründung ab, daß sie zu denselben berechtigt gewesen sei und daher eine Besprechung darüber für unnötig erachte.

In dieser Weise spitzte sich das Verhältnis zwischen Direktion und Personal immer mehr zu; die Mißstimmung und Aufregung wuchs zur Erbitterung, so daß eine gütliche Verständigung je länger desto schwieriger und schließlich zur Unmöglichkeit wurde.

Am 2. März richtete das Centralkomitee im Auftrage einer am 28. Februar abgehaltenen Delegiertenversammlung des Nordostbahnpersonals an die Direktion zu Händen des Verwaltungsrates gewissermaßen ein Ultimatum, in welchem derselbe aufgefordert wurde, dafür zu sorgen, daß die Direktion ihr am 1. März 1896 gegebenes Wort einlöse. Unter Resumierung der damals erteilten Zusicherungen wurde namentlich verlangt: daß betreffend Minimal- und Maximalzahlen das Schema der Schweizerischen Centralbahn gelten sollte und zwar samt den Nachträgen, soweit letzteres günstiger sei, als dasjenige der Nordostbahn, während dagegen ersteres, soweit günstiger, in Kraft bleiben sollte. Die Direktion der Nordostbahn hatte sich nämlich nur an die auf 1. März 1896 bestandene Gehaltsordnung der Schweizerischen Centralbahn gebunden, nicht aber für verpflichtet erachtet, ohne anderes auch die von der Schweizerischen Centralbahn zu gunsten des Personals weiter an ihrem Gehaltsschema vorgenommenen Änderungen zu acceptieren. Ferner sollten nicht mehr Klassen aufgeführt werden als bei der Schweizerischen Centralbahn und auch deren Einführungsbestimmungen angenommen werden; insbesondere hätten bei normalen Leistungen die Aufbesserungen regelmäßig alle zwei Jahre zu erfolgen, und sollte das Personal der beiden Bahnhöfe Zürich und Winterthur bei der Einreihung in die Klassen besondere Berücksichtigung finden. Die Aufbesserungen, welche versprochenenmaßen im Jahre 1896 hätten erfolgen sollen, aber nicht stattfanden, wären unverzüglich nachzuholen. Das im Jahre 1895 neu eingetretene Personal sollte pro 1897 seine erste etatmäßige Aufbesserung erhalten. Die Gehaltsordnung müßte vom 1. Januar 1896 an gelten, so daß die erste regelmäßige Aufbesserung — abgesehen von der für 1896 stipulierten — auf 1. Januar 1898 zu erfolgen hätte.

Gleichzeitig mit der Formulierung dieser Forderungen des Personals erklärte sich das Centralkomitee zu Unterhandlungen vor dem Chef des eidgenössischen Eisenbahndepartements befugt. An den Verwaltungsrat wurde die Aufforderung gerichtet, sich bis zum 10. März auszusprechen, ob er zu Unterhandlungen an genannter Stelle bereit sei, resp. ob er ohne weiteres das vorjährige Versprechen der Direktion einlösen wolle. Die Antwort erbat sich das Komitee bis zum genannten Tage vormittags 10 Uhr an das Eisenbahndepartement zu seinen Händen und sprach endlich die Hoffnung aus, daß der Verwaltungsrat dem Ansuchen des Personals innert der nützlichen Frist entsprechen werde, unter Hinweis auf die eventuellen Folgen einer Weigerung, für welche das Komitee die Verantwortlichkeit auf die Direktion der Nordostbahn schieben müßte.

Die letztere legte diese Eingabe dem am 3. März zusammen tretenden Verwaltungsrate vor, der die Direktion einlud, über die den Gegenstand der Beschwerde bildenden Verhältnisse dem Verwaltungsrate unter Beibringung des zugehörigen Materials Bericht zu erstatten. Ferner wurde eine Specialkommission bestellt und zwar vorwiegend aus dem Personal günstig gesinnten Mitgliedern, um auf eine am 27. März oder 3. April abzuhaltende Sitzung des Verwaltungsrates ihrerseits Bericht und Antrag einzubringen. Von diesem Beschlusse erfolgte an unser Eisenbahndepartement zu Händen der Petenten Mitteilung. Der hierauf von der Direktion in einläßlicher Weise erstattete Bericht datiert vom 10. März.

Der Beschluß des Verwaltungsrates hatte aber bei dem Personal infolge des tiefwurzelnden Mißtrauens und der herrschenden Erregung nicht die allgemein erwartete beruhigende Wirkung, im Gegenteil nahm die Aufregung und Erbitterung noch zu.

Das Personal wollte nicht daran glauben, daß die Direktion der Untersuchungskommission reinen Wein einschenken und allenfalls dem Personal günstige Anträge im Verwaltungsrate durchdringen werden, oder wenn dies doch der Fall sein sollte, eine loyale Ausführung durch die Direktion zu erwarten stehe. Eine Delegiertenversammlung vom 7. März beschloß daher, nicht zuzuwarten, sondern auf eine beschleunigte Erledigung seiner Begehren zu drängen und eventuell die Arbeit niederzulegen, um auf diese Weise die Durchsetzung dieser Begehren zu erzwingen. Der Vertreter des Centralkomitees richtete demgemäß am 8. März morgens an den Verwaltungsratspräsidenten die telegraphische Aufforderung, bis zum 10. März zu erklären, ob der Verwaltungsrat die Versprechungen der Direktion einzulösen gedenke oder nicht. Der

Verwaltungspräsident antwortete hierauf, wie er nach der Sachlage nicht anders antworten konnte, mit dem Hinweis auf den Beschluß des Verwaltungsrates.

Der Vorsteher unseres Eisenbahndepartements, welchem der Vertreter des Centralkomitees von der Sachlage und den Beschlüssen der Delegiertenversammlung Kenntnis gab, empfahl dringend, vor allen weiteren folgenschweren Schritten abzuwarten, ob nicht die Anträge der Untersuchungskommission ein für das Personal günstiges Resultat zu Tage fördern würden. Eventuell riet er auch, sich mit jener Kommission direkt in Verbindung zu setzen, um über deren Intentionen sich zu informieren. Dieser Rat wurde in der Weise befolgt, daß der Präsident und einige Mitglieder der Kommission zu einer Besprechung nach Zürich eingeladen wurden, um von ihnen die bindende Zusicherung zu erhalten, daß dem Personal wirklich Recht werden solle. Der Kommissionspräsident antwortete ablehnend, da die Kommission einmal noch nicht im Besitze des nötigen Aktenmaterials sei und dann auch die Kompetenz zur Abgabe der verlangten Erklärung nicht besitze. Immerhin fand dann zwischen einem Mitgliede der Kommission und dem Vertreter des Centralkomitees eine Auseinandersetzung statt, die aber auf den weitem Verlauf der Dinge ohne Einfluß blieb.

Der Vertreter des Centralkomitees gab dem Eisenbahndepartement am 10. März spät abends von der ablehnenden Antwort des Kommissionspräsidenten Kenntnis, indem derselbe beifügte, daß angesichts dieser Antwort und trotz seiner Erläuterungen das Personal sich nicht mehr zurückhalten lasse. Weiterer Aufschub wäre äußerst gefährlich und brächte das Centralkomitee in eine unhaltbare Lage. Auf diese beunruhigende Nachricht wiederholte das Eisenbahndepartement in unserem Einverständnis am Vormittag des 11. März in einer Depesche an die Vertretung des Verbandes eindringlich die Mahnung, die Thätigkeit der Kommission des Verwaltungsrates abzuwarten. Sollte man über diese weg zur Betriebs-einstellung schreiten, so werden schwere Folgen nicht ausbleiben und die Verantwortlichkeit zunächst auf das Komitee und das Personal fallen. Gleichzeitig wurde an die Direktion telegraphiert, daß, entgegen den nachdrücklichen Vorstellungen des Departements, vor allem die Thätigkeit der Kommission des Verwaltungsrates abzuwarten, das Komitee des Verbandes der Angestellten zur Dienst-einstellung schreiten zu wollen scheine, und daß dasselbe nochmals auf die schweren Folgen und die ihm auffallende Verantwortlichkeit aufmerksam gemacht werde. An die Direktion werde das

eindringliche Gesuch gerichtet, durch sofortige Einberufung der Untersuchungskommission und des Verwaltungsrates, oder durch andere zweckdienliche Maßnahmen auf Beschwichtigung hinzuwirken und die angedrohte Betriebseinstellung zu verhindern.

Ferner wurde die Regierung von Zürich, unter Hinweis auf die beunruhigenden Nachrichten über den bevorstehenden Streik, namentlich auch die gemeldete gereizte Stimmung, welche unter Umständen Ausschreitungen befürchten lasse, eingeladen, jetzt schon alle Maßnahmen zu treffen, um solchen wirksam begegnen zu können.

Die Nordostbahndirektion kam der Aufforderung zur Einberufung des Verwaltungsrates nach und es wurde letzterer telegraphisch zu einer Sitzung auf den 13. März eingeladen.

Die Regierung von Zürich meldete im Laufe des Nachmittags des 11. März als ganz sicher, daß der Streik nachts 12 Uhr beginne, wenn er nicht durch Intervention der Bundesbehörde verhütet werden könne. Sie bat daher das Möglichste zu thun, um einer Betriebsunterbrechung vorzubeugen. Der Regierungsrat, der sich permanent erkläre, treffe alle ihm zustehenden Verfügungen, um Ruhestörungen zu verhüten. Er ersuche um die Ermächtigung, im Notfalle kommende Nacht über die in der Kaserne befindlichen eidgenössischen Truppen, im Einverständnis mit dem Kommando, verfügen zu dürfen. Im Bedürfnisfalle würden auch kantonale Truppen aufgeboten.

Wir beschlossen hierauf, den Platzkommandanten in Zürich zu ermächtigen und zu beauftragen; wenn nötig, das auf dem Waffenplatz im Dienst stehende Militär zur Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung ausrücken zu lassen. Der Regierung von Zürich antworteten wir, bis jetzt alles gethan zu haben, was im Interesse der Vermeidung des Streiks zu thun in unserer Macht lag, und für einmal gewärtigen zu müssen, ob die Nachricht des Streikausbruches hier eintreffe, worauf wir die sachentsprechenden Beschlüsse fassen würden.

Bei diesem Beschlusse verblieben wir, als sich am späten Abend des gleichen Tages die Regierung noch einmal an den Bundesrat, als die allein zuständige Behörde, wandte und uns unter Hinweis auf die ungeheuren Folgen einer Betriebseinstellung für alle Verhältnisse neuerdings ersuchte, umgehend die Maßnahmen für ungestörten Weiterbetrieb der Nordostbahn zu treffen, indem wir erklärten, vor Ausbruch des Streikes keine weiteren Maßnahmen, als die bei beiden Parteien bereits gethanen, treffen zu können.

Ferner beschlossen wir, für den Fall, daß der Streik auf dem Netze der Nordostbahn wirklich ausbreche, die erforderlichen Maßnahmen für die Fortführung des Betriebes sofort zu treffen, und ermächtigten und beauftragten zu diesem Zwecke die Vorsteher des Post- und Eisenbahn- und des Justiz- und Polizeidepartements, sich nach Zürich zu verfügen und dort, wenn möglich im Einverständnis mit der Direktion der Nordostbahn, diejenigen Anordnungen zu treffen, welche die unverweilte Wiederaufnahme des Betriebes ermöglichen würden. Die Delegation wurde angewiesen, uns über die von ihr zu treffenden Anordnungen ohne Verzug Nachricht zu geben und bei allen wichtigen Verfügungen vor dem Vollzuge unsere Genehmigung einzuholen. Ausdrücklich stellten wir fest, daß vor Ausbruch der DienstEinstellung vom Bundesrate keine weiteren Verfügungen zu treffen seien.

In Anbetracht des Umstandes, daß die Verwaltung der Nordostbahn bisher konsequent jede hierseitige Vermittlung bei den Anständen zwischen ihr und ihrem Personal abgelehnt hatte, bestand für den Bundesrat aller Grund, ein direktes Eingreifen vor dem wirklichen Streikausbruch sorgfältig zu vermeiden, wenn er sich nicht dem Vorwurfe der unbefugten Einmischung in das interne Verhältnis zwischen der Gesellschaft und ihrem Personal aussetzen wollte.

Dem am Abend des 11. März zur endgültigen Beschlußfassung versammelten Personal wurde zwar die erwähnte Mahnung des Departements bekannt gegeben, aber ohne die beabsichtigte Wirkung. Der Ausstand war bereits eine abgemachte Sache und das Personal entschlossen, in keinem Falle auf die Anwendung dieses letzten und stärksten Druckmittels gegenüber der Verwaltung, um gewisse Postulate zur Geltung zu bringen, Verzicht zu leisten.

Es hätte deshalb wenig Zweck, hier untersuchen zu wollen, ob das Centralkomitee alles aufbot, um dem Ausstand entgegenzuarbeiten und ob es der Bewegung überhaupt noch Meister war, oder ob diese ihm, wie es seinerseits geltend machte, über den Kopf gewachsen war. Wir konstatieren bloß die Thatsache, daß allen Ermahnungen zum Trotz und obwohl die Prüfung der Beschwerden durch eine Kommission des Verwaltungsrates eingeleitet war und binnen kurzem durchgeführt werden sollte, der Ausstand auf nachts 12 Uhr des 11. März beschlossen wurde.

In der zum voraus erstellten Proklamation an das gesamte Personal wurde der Beschluß mit dem Hinweis darauf begründet, daß auch auf den letzten Versuch Direktion und Verwaltungsrat

sich nicht auf Unterhandlungen vor dem Eisenbahndepartement eingelassen hätten. Ferner enthielt die Proklamation eine Ermahnung, den Ausstand mit militärischer Pünktlichkeit und Mannszucht durchzuführen und Ausschreitungen jeder Art streng zu vermeiden. Gleichzeitig wurde ein Aufruf an die Bevölkerung erlassen, welcher die Gründe, die das Personal zu dem Schritte bestimmten, kurz darlegte und die Verantwortlichkeit dafür auf die Direktion wälzte.

Die vorausgesehenen schweren Folgen des Ausstandes blieben leider nicht aus. Die Betriebseinstellung wurde alsbald in den beteiligten Landesgegenden von allen Bevölkerungskreisen als eine wahre Kalamität empfunden, und diese Empfindung fand in der Tagespresse ihren lebhaften Ausdruck. Sowohl von seiten einzelner besonders empfindlich betroffener Privater, als seitens der Kantonsregierungen liefen zahlreiche Proteste und dringende Begehren nach Intervention durch den Bundesrat ein. Zwar wurde der Verkehr von Zürich mit der übrigen Schweiz durch die Züge der Vereinigten Schweizerbahnen, wenn auch zum Teil auf großen Umwegen, in einem gewissen Umfange aufrecht erhalten; die Post richtete zwischen wichtigern Verkehrspunkten Postwagenkurse ein, und für den Briefpostverkehr wurde auf den verfügbaren Umwegrouten thunlichste Vorsorge getroffen. Allein trotzdem machte sich die Unterbrechung des ordentlichen Eisenbahnverkehrs auf das peinlichste fühlbar und schädigte zahlreiche Interessen auf das empfindlichste, so daß die Unerträglichkeit des Zustandes auf längere Dauer von vorneherein klar und der Ruf nach schleuniger Abhülfe ein ebenso allgemeiner als berechtigter war.

Am frühen Morgen des 12. März schon zeigte die Direktion der Nordostbahn telegraphisch an, daß auf dem gesamten Netz das Personal in Ausstand und der gesamte Betrieb eingestellt sei. Einer von ihr erlassenen Aufforderung an das Personal zur Wiederaufnahme des Betriebes wurde nicht Folge geleistet.

Nachdem damit der Eingriff in die öffentliche Ordnung, als welcher die Arbeitsniederlegung des Eisenbahnpersonals ohne Zweifel angesehen werden muß, sowie ferner feststand, daß die Direktion außer Stande war, so viel an ihr, den Betrieb aufrecht zu erhalten, war für den Bund das Recht sowohl als die Pflicht zum Einschreiten im öffentlichen Interesse gegeben.

Gemäß unserm erwähnten Beschlusse reiste daher unsere Delegation ohne Verzug nach Zürich ab, wo sie um 3 Uhr eintraf.

Inzwischen war von der Direktion der Nordostbahn eine Depesche eingelangt, in welcher sie, nach fruchtloser Aufforderung

zur Wiederaufnahme der Arbeit, und im Einverständniß mit dem Präsidenten des Verwaltungsrates, das Eisenbahndepartement um Annahme des Schiedsrichteramtes ersuchte. Wir verwiesen die Direktion an unsere unterwegs befindliche Delegation, welche an Stelle des Bundesrates handle und bei welcher dann die Direktion sofort nach der Ankunft in Zürich ihr Gesuch ebenfalls anbrachte.

Noch am gleichen Tage hielten unsere beiden Abgeordneten vorerst mit der Regierung von Zürich, dann mit der Direktion und dem Verwaltungspräsidenten der Nordostbahn, sowie mit dem Centalkomitee Besprechungen ab, welche den Zweck hatten, vor allem der Delegation über die Sachlage und allfällig schon getroffene Maßnahmen, sowie auch über den Standpunkt und die Begehren auf der einen und andern Seite genauern Aufschluß zu verschaffen.

Aus den Mitteilungen der Regierung ging hervor, daß sie die nötigen Vorkehrungen getroffen hatte, um allfälligen Unordnungen und Ruhestörungen, sei es durch das Eisenbahnpersonal, sei es durch einzelne Kreise der Bevölkerung, von welcher Seite solche übrigens eher zu befürchten waren, wirksam entgegenzutreten zu können. Sodann wiesen die Mitglieder der Regierung nachdrücklichst auf die mit der Verkehrsunterbrechung verbundene enorme Schädigung wichtiger Interessen aller Art hin und drangen angelegentlich auf unverzügliche Wiederherstellung des Betriebes, die zu veranlassen, einzig der Bund in der Lage sei, während den kantonalen Behörden diesfalls jede Kompetenz abgehe. Sie empfahlen zu diesem Zwecke die interimistische Übernahme des Betriebes durch den Bund, wozu das Personal sofort Hand zu bieten bereit sei, so daß der Bund nur eine Betriebsleitung in seinem Namen einzusetzen brauchte.

Unsere Delegation anerkannte die Unerträglichkeit des durch den Ausstand geschaffenen Zustandes und die dringende Notwendigkeit, demselben ein rasches Ende zu machen, bestritt dagegen auf das Entschiedenste, daß die vorgeschlagene Gewaltmaßregel der Beseitigung der Direktion und der Verwaltung das einzige Mittel sei, welches zu diesem Ziele führen könne. Zwar erteile Art. 28 des Eisenbahngesetzes dem Bundesrate die Befugnis, unter gewissen Umständen zur Forterhaltung eines in Frage gestellten Bahnbetriebes die nötigen Maßnahmen zu treffen. Allein die Voraussetzungen zur Anwendung dieser gesetzlichen Vorschrift in der vorgeschlagenen Weise lägen hier keineswegs vor. Übrigens sei die Delegation vom Bundesrate zur Übernahme des Betriebes im Namen des Bundes

nicht ermächtigt, sondern ihre Instruktion gehe dahin, auf einen Vergleich hinzuwirken, dessen erster und wesentlichster Punkt allerdings unter allen Umständen die Wiederaufnahme des Betriebes bilden müßte, neben der Bereinigung der übrigen Differenzen. Zu einer Verständigung sei alle Aussicht vorhanden und daher von der einschneidenden Maßnahme der gewaltsamen Beiseitesetzung der rechtmäßigen Gesellschaftsorgane abzusehen.

Bei den Verhandlungen mit dem Verwaltungspräsidenten und der Direktion der Nordostbahn verlangte unsere Delegation, bevor sie sich der schwierigen Aufgabe des Schiedsrichteramtes unterzog, vor allem eine genauere Präzisierung ihres Vorschlages seitens der Direktion, namentlich in Bezug auf den Gegenstand des Schiedsspruchs, sowie bestimmte Erklärungen darüber, zu welchen Zugeständnissen gegenüber dem Personal sie aus freien Stücken bereit sei. Dieselbe kam dieser Aufforderung in befriedigender Weise nach: Der Vorschlag erfolge in der Absicht, dem Konflikt ein Ende zu machen und sei so verstanden, daß dem Eisenbahndepartement der endgültige Entscheid anheimgestellt werde. Damit gehe sie weiter als das Begehren des Personals, welches nur Verhandlungen vor dem Departement verlangt hatte, und hoffe damit, das Hindernis für Wiederaufnahme des Betriebes aus dem Wege geräumt zu haben. Gegenstand des Schiedsspruches sollen in erster Linie die Begehren des Personals betreffend den Anstellungsvertrag und die Gehaltsregulierung bilden. In letzterer Beziehung acceptiere die Direktion tale quale das Lohnschema der Schweizerischen Centralbahn, mit allen Nachträgen und Zusagen, welche das Direktorium auf Grund desselben seither erteilte. Ferner sei sie auch bereit, in Bezug auf den Vertragsbruch durch den Ausstand und überhaupt die Beteiligung bei der gegenwärtigen und der frühern Lohnbewegung volle Amnestie zu gewähren und auf alle etwaigen Schadenersatzansprüche gegenüber dem ausständischen Personal zu verzichten.

Auf diese bündigen Erklärungen hin, mit denen die vom Centralkomitee in der Eingabe an den Verwaltungsrat vom 2. März 1897 gestellten materiellen Begehren als zugestanden betrachtet werden konnten und nachdem auch über weiter erörterte Nebensachen Übereinstimmung erzielt war, nahm der Vorsteher des Eisenbahndepartements nicht weiter Anstand, das Schiedsrichteramt zu übernehmen, unter dem selbstverständlichen Vorbehalt, daß auch das Personal bezw. dessen Vertreter die Zustimmung zum Kompromiß in rechtsgültiger Form erkläre.

In der noch am gleichen Abend veranstalteten Besprechung mit dem Centralkomitee wurde ihm von unserer Delegation der in der angegebenen Weise präzierte Vorschlag der Direktion der Nordostbahn eröffnet, worauf dasselbe seinerseits die inzwischen von ihm mit Delegierten des Personals formulierten Forderungen des letztern bekannt gab.

Danach erklärte das Centralkomitee zu Handen der Vertreter des schweizerischen Bundesrates die Beendigung des Streiks des Nordostbahnpersonals und empfahl dem Personal die Wiederaufnahme des Dienstes unter folgenden Voraussetzungen und Vorbehalten:

„1. Der Bundesrat dringt mit aller Entschiedenheit auf eine gerechte und kontradiktorische Untersuchung der Klagen, Beschwerden und Begehren des Personals aller Kategorien und auf deren baldige Erledigung.

2. Der Bundesrat wacht darüber, daß aus Anlaß des Streiks keinerlei direkte oder indirekte Maßregelungen erfolgen.

3. Der Bundesrat führt den Betrieb der Nordostbahn so lange, bis die Untersuchung und Erledigung der Klagen, Beschwerden und Begehren des Personals aller Kategorien völlig durchgeführt ist.

4. Der Bundesrat dringt darauf, daß die Direktoren Birchmeier und Frölich, sowie der Betriebschef Weißhaupt, deren unloyales und rachsüchtiges Gebahren das Personal in beständige Unruhe und schließlich in heftige Erbitterung versetzt hat, und deren Weiteramten stets wieder die gleiche Situation herbeiführen würde, ihrer Stellen zu entheben seien.“

Dem gegenüber gab unsere Delegation die kategorische Erklärung ab, daß weder von Übernahme des Betriebes durch den Bund, noch von einem Eintreten auf die Forderung unter Ziffer 4 die Rede sein könne, und daß auch der Gesamtbundesrat auf diese Ansinnen nicht eintreten würde. Ebenso erklärte der Vorsteher des Eisenbahndepartements seinerseits in bestimmtester Weise, das Schiedsrichteramt abzulehnen, wenn die Forderungen unter Ziffer 3 und 4 aufrecht erhalten würden.

Die Vertreter des Komitees nahmen von diesen Erklärungen, sowie davon, daß bezüglich des Anstellungsvertrages und der Lohnfrage die Begehren des Personals von der Direktion grundsätzlich zugestanden werden, zu Handen des Personals Akt, mit der Zusage, ihm diese Eröffnungen und Vorschläge in der auf den folgenden Morgen anberaumten Versammlung zur weiteren Beschlussfassung vorzulegen.

Es gelangten sodann noch einzelne Detailpunkte zur Erörterung, bezüglich welcher das Centralkomitee specielle Wünsche des Personals der Delegation näher auseinandersetzte.

Am Morgen des folgenden Tages (13. März) wurden die Verhandlungen zuerst mit der Direktion der Nordostbahn und später mit dem Centralkomitee, welchem noch Delegierte der verschiedenen Dienstkategorien beigegeben waren, wieder aufgenommen.

Die Direktion der Nordostbahn, welcher unsere Delegation die vom Centralkomitee am Vorabend vorgebrachten besondern Petita des Personals in bezug auf einzelne Punkte (Datierung des Anstellungsvortrages, Einführungsbestimmungen der Schweizerischen Centralbahn zum Gehaltsschema, Dienstalterberechnung, Klassifizierung der Stationen, Nebenbezüge, Kautionsleistung durch die Bürgschaftsgenossenschaft, Stellung der Tagelohnarbeiter) bekannt gab, erklärte, wenn auch zum Teil mit einigem Widerstreben, soweit es sich um neue Petita handelte, zur Anerkennung derselben oder zur wohlwollenden Prüfung bereit. Dagegen erhob sie lebhaften Protest namentlich gegen Ziffer 4 der ihr ebenfalls eröffneten Bedingungen, an welche das Personal die Wiederaufnahme des Dienstes knüpfen wollte, sowie gegen den ihr gemachten Vorwurf der Illoyalität. Unsere Delegierten unterließen nicht zu betonen, daß sie auch ihrerseits die Übernahme des Betriebes durch den Bund als ausgeschlossen bezeichnet und eine Diskussion über die Abberufung einzelner Direktoren und Oberbeamten des bestimtesten abgelehnt hätten, da zu einer solchen Ingerenz des Bundes und zur Stellung eines förmlichen Abberufungsbegehrens Grund nicht vorliege.

Das Centralkomitee und die ihm von der Versammlung des Personals ad hoc beigegebenen Delegierten erklärten zwar die materiellen Zugeständnisse der Direktion mit Bezug auf den Anstellungsvertrag und die Lohnfrage als solche für durchaus annehmbar, äußerten aber Zweifel, ob die unter dem Druck der momentanen Verhältnisse erteilten Zusagen dann auch in vollem Umfange gehalten und durchgeführt würden. Hierfür seien besondere Garantien unerläßlich und solche erblicke das Personal in der Betriebsübernahme durch den Bund bis zur Erledigung aller obwaltenden Anstände.

- Es wurden dann dem Centralkomitee und den Delegierten des Personals die von der Direktion der Nordostbahn in den Verhandlungen mit unserer Delegation gemachten Zugeständnisse in Bezug sowohl auf die Hauptforderungen, wie sie in der Eingabe vom 2. März formuliert waren, als auch auf die erst am Abend zuvor

vorgebrachten speciellen Begehren und Wünsche, eröffnet und näher erläutert. Im weitern Verlaufe der Verhandlungen, welche von den anwesenden Delegierten ferner noch zur Anbringung weiterer Beschwerden und Postulate über Detailpunkte benutzt wurden, erwuchs unsern Abgeordneten hauptsächlich die Aufgabe, die Befürchtungen des Personals in betreff der allseitigen Haltung und Durchführung der erteilten Zusicherungen und zugesagten Amnestie zu zerstreuen und ihm die Unannehmbarkeit der Forderungen unter Ziffern 3 und 4 (nach der letzten Formulierung) klar zu machen. Es verwies unsere Delegation auf die rechtsgültige Dokumentierung der Zusicherungen in dem zu erlassenden schiedsgerichtlichen Urteil und betonte mit allem Nachdruck, daß sich das Personal in offenen Widerspruch mit der Delegation setzen würde, wenn es auf der Forderung der Abberufung einzelner Direktoren beharren wollte. Sie schloß mit einer ernststen Mahnung, die Bevölkerung nicht länger unter der Kalamität der Verkehrsunterbrechung leiden zu lassen, sondern durch Annahme des Vorschlages zu deren unverzüglicher Beseitigung die Hand zu bieten. Nach kurzer Beratung mit den Delegierten des Personals gab das Centralkomitee namens des letztern die Erklärung ab, die beiden abgelehnten Forderungen fallen zu lassen und das Schiedsrichteramt des Departements ebenfalls anzuerkennen.

Der Schiedsvertrag, laut welchem

1. die Parteien die endgültige Entscheidung über die Streitigkeiten, welche zum Ausstand geführt hatten, dem Vorsteher des eidgenössischen Eisenbahndepartements übertrugen und erklärten, sich dem Entscheide desselben in allen Teilen unbedingt unterwerfen zu wollen;

2. der Dienst sofort wieder aufzunehmen war, wurde unverzüglich ausgefertigt und gelangte in den ersten Nachmittagsstunden zur allseitigen Unterzeichnung.

Als bald wurden auch die erforderlichen Anordnungen für Wiederaufnahme des Betriebes getroffen, so daß nach 42stündiger Unterbrechung von 4 Uhr nachmittags weg die ersten Züge aus dem Bahnhofe Zürich auslaufen konnten. Das Personal stellte sich pünktlich und in aller Ordnung zur Arbeit, wie, das mag hier noch bemerkt werden, bei der ganzen Durchführung des Ausstandes keinerlei Ausschreitungen irgendwelcher Art von seiten der ausländischen Angestellten vorgekommen waren.

Unsere Delegation stellte noch im Laufe des gleichen Nachmittags, gestützt auf die mit den Parteien gepflogenen Verhand-

lungen und auf die von denselben abgegebenen Erklärungen, die Bestimmungen des Schiedsspruches fest, so daß derselbe schon am folgenden Morgen (14. März) beiden Parteien schriftlich eröffnet werden konnte. Dessen Inhalt, welcher sich mit den von der Direktion der Nordostbahn gemachten, vom Centralkomitee namens des Personals acceptierten Zugeständnissen deckt, glauben wir hier wörtlich anführen zu sollen:

1. Das Anstellungsverhältnis und die Gehalte des Personals der Nordostbahn sind in Übereinstimmung mit dem Anstellungsvertrage und der Gehaltsordnung, sowie den bezüglichlichen Einführungs- und Vollziehungsbestimmungen der schweizerischen Centralbahn zu ordnen, soweit nicht die zur Zeit bei der Nordostbahn bestehenden Normen für das Personal günstiger sind. Auch für die Lohnverhältnisse der Tagelohnarbeiter sollen die Normen der schweizerischen Centralbahn zu Grunde gelegt werden.

2. Es sind mit dem Personal neue Anstellungsverträge auf dieser Grundlage abzuschließen, zu datieren vom 1. Januar 1897 und mit Rückwirkung der darin vorgesehen Lohnerhöhungen auf 1. Januar 1896.

3. In Bezug auf zu bestellende Kautionen ist dem Personal die Wahl zwischen Barkaution und Bürgschaft der Bürgschaftsgenossenschaft zu lassen.

4. Die Direktion der Nordostbahn ist verpflichtet, die Klassifizierung der Stationen einer Revision zu unterstellen.

5. Wegen dieser Lohn- und Streikbewegung darf die Direktion der Nordostbahn gegenüber dem Dienstpersonal weder Entlassung, noch irgendwelche Maßregelung eintreten lassen; auch sind civilrechtliche Ansprüche gegenüber dem Personal, wie auch gegenüber dem Centralkomitee des Verbandes, sowie dem Verbande selbst ausgeschlossen.

Es wird überdies die bestimmte Erwartung ausgesprochen, daß die Direktion der Nordostbahn durch angemessene Behandlung des Personals, und das Personal durch gewissenhafte Pflichterfüllung das möglichste zur Herstellung eines im beidseitigen Interesse liegenden guten Einvernehmens beitragen.

6. Die Parteien werden eingeladen, bis zum 1. Mai nächsthin sich über die Anstellungsverträge und Gehaltsfestsetzungen zu verständigen.

7. Sollten sich bei Vollziehung des gegenwärtigen Schiedsspruches Differenzen ergeben, über welche sich die Parteien nicht

zu einigen vermögen, so sind dieselben dem Schiedsrichter zur Prüfung und Entscheidung vorzulegen.

8. Auf weitergehende Begehren des Personals wird nicht eingetreten.

Die weitere Vollziehung des Schiedsspruches stieß auf keine ernstlichen Schwierigkeiten mehr. In mehreren Konferenzen stellte die Direktion mit dem Vertreter des Centralkomitees und unter Zuziehung auch von Delegierten des Personals das zur Regelung des Anstellungsverhältnisses, zur Festsetzung der Gehälter und zur Erledigung der damit zusammenhängenden Anstände im einzelnen Erforderliche fest. Man gelangte innert der im Schiedsspruche angesetzten Frist zu einer vollständigen Einigung in allen Punkten, so daß der Vorsteher des Eisenbahndepartements nicht in die Lage kam, als Schiedsrichter weiter eingreifen zu müssen.

Damit war auch bei der Nordostbahn die Lohnbewegung endgültig abgeschlossen.

B. Rechtliche Verhältnisse.

1. Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Von 47 aus dem Vorjahre anhängigen und 33 im Berichtsjahre angebrachten Konzessionsgesuchen fanden 25 durch Erteilung der Konzession und 1 durch Rückzug ihre Erledigung. Von 4 Ihnen am Schluß der Vorjahres noch unterbreiteten Konzessionsbegehren entsprachen Sie 2, während auf 1 nicht eingetreten und 1 zurückgezogen wurde. Die Behandlung von 5 Ihnen gegen Ende 1897 vorgelegten Gesuchen verschoben Sie auf das folgende Jahr.

Aus verschiedenen Gründen (Ausstehen der Vernehmlassung der beteiligten Kantonsregierungen oder der Bewilligung zur vorgesehenen Straßenbenutzung u. s. w.) mußten 49 Konzessionsgesuche auf das folgende Jahr übergeschrieben werden. Eine ganze Anzahl davon können thatsächlich als fallen gelassen gelten; eine ausdrückliche Erklärung der Petenten in diesem Sinne liegt aber noch nicht vor.

In 2 Fällen erneuerten Sie infolge unbenutzten Fristablaufs erloschene Konzessionen.

Konzessionsänderungen bzw. Erweiterungen bewilligten Sie im ganzen 12.

Konzessionsübertragungen nahmen Sie vor in 5 Fällen; davon waren 2 mit Konzessionsänderungen und 2 mit Fristverlängerungen verbunden.

Fristverlängerungen bewilligten wir, gestützt auf die jeweiligen von Ihnen erhaltene Ermächtigung, für 19 Projekte. Von 2 bezüglichen Gesuchen, die wir Ihnen zur Behandlung vorlegten, wurde dem einen entsprochen, dem andern dagegen nicht. Eine Anzahl noch im Berichtsjahre eingereichter Gesuche fanden erst im folgenden Jahre ihre Erledigung.

Betriebsverträge legten wir Ihnen 3 zur Genehmigung vor, die in allen Fällen erteilt wurde. Die Behandlung einer diesbezüglichen Vorlage verschoben Sie auf das Jahr 1898.

Die Eröffnung des Betriebes bewilligten wir nach vorausgegangener Untersuchung, auf 23 neuen Linien bzw. Zweiglinien, Fortsetzungen, 2. Geleisen oder neuen Teilstrecken.

Erloschen sind infolge unbenutzten Fristablaufs 11 Konzessionen, wovon eine schon im Laufe des Jahres wieder erneuert wurde.

Auf Ende des Berichtsjahres bestanden im ganzen 101 Konzessionen von noch nicht eröffneten, teilweise aber bereits im Bau begriffenen Bahnen in Kraft; von der Aufzählung sehen wir wie die letzten Jahre, der Kürze zu lieb, ab.

Statuten von neugegründeten Gesellschaften genehmigten wir 9, Statutenänderungen ebenfalls 9. Die im letztjährigen Berichte erwähnte Anfechtung eines hierseitigen Genehmigungsbeschlusses mittelst Civilklage fand im Berichtsjahre ihre Erledigung in der Weise, daß sich das Bundesgericht nach unserm Antrage als inkompetent erklärte.

Im Laufe des Jahres kamen wir wiederholt in den Fall, Eratzwahlen in die Verwaltungen der Hauptbahnen (Art. 6 des Stimmrechtsgesetzes) treffen zu müssen.

2. Finanzausweise und Kautionen.

Für 6 Linien wurde der Finanzausweis vorgelegt und von uns genehmigt.

Kautionen waren im Berichtsjahre keine hinterlegt.

3. Expropriation.

Im Laufe des Jahres wurden 9 neue Schätzungskommissionen bestellt und eine größere Anzahl von Ersatzwahlen, die infolge Ablebens oder Rücktrittes notwendig geworden waren, entweder von uns selbst getroffen oder beim Bundesgericht und den Kantonsregierungen veranlaßt.

Zu Anfang des Berichtsjahres konnte das im Jahre 1896 fertiggestellte neue Verzeichnis der Schätzungskommissionen zur Verteilung kommen.

Einsprachen gegen die Abtretungspflicht gelangten zur gesonderten Behandlung 6; davon wurden 5 abgewiesen, eine teilweise gutgeheißen und teilweise abgewiesen. Daneben fanden eine Anzahl ihre Erledigung anlässlich der Plan genehmigung.

Begehren um sofortige Einweisung in den Besitz gelangten 3 zur Behandlung, denen sämtlich entsprochen werden konnte.

Die Anwendung des außerordentlichen Expropriationsverfahrens wurde in 13 Fällen bewilligt, in einem nicht zugelassen.

Überdies wurden wieder eine größere Zahl von Gesuchen, Beschwerden und Eingaben aller Art, welche Expropriationsverhältnisse betrafen, zumeist vom Eisenbahndepartement direkt erledigt. Unter zwei Malen kamen wir in die Lage, die betreffenden Schätzungskommissionen anweisen zu müssen, Expropriationsfälle an die Hand zu nehmen, nachdem sie dies gegenüber dem Ansuchen der Expropriaten abgelehnt hatten. Auf ein Begehren um Anordnung der Versteigerung (Art. 13, Alinea 4, des Eisenbahngesetzes) der auf expropriertem Terrain erstellten, aber in der Folge wegen Fallenlassens des ganzen Bahnprojektes nicht zum Betriebe benutzten Anlagen, und zwar der parzellenweisen Versteigerung unter Ausschluß der Bahngesellschaft als bisheriger Eigentümerin, wurde aus prinzipiellen und thatsächlichen Gründen zur Zeit nicht eingetreten. Eine Kantonsregierung, welche die vorsorgliche Verfügung einer untern Behörde zum Schutze eines vor dem Bahnbau bestehenden Wegrechtes auch nach Erstellung und Inbetriebsetzung der Bahn bestätigt hatte, mußten wir um Aufhebung der daherigen nicht in die Kompetenz der kantonalen, sondern der Bundesbehörden fallenden Schlußnahme ersuchen.

4. Pfandbuch.

Verpfändungen wurden im Berichtsjahre nach vorausgegangener Publikation an 8 Bahngesellschaften für einen Gesamtbetrag von Fr. 5,728,000 bewilligt.

Im fernern wurde der Nordostbahn zum Zwecke der Deckung bereits gemachter Bauausgaben die Bewilligung erteilt zur Eintragung im Eisenbahnpfandbuche eines neuen $3\frac{1}{2}\%$ Anleihe von Fr. 10,512,500 auf Rechnung des Gesamtanleihe von 160 Millionen Franken.

Vom Pfandbuchführer wurden mit dem Vermerk des Pfandbucheintrages versehen: 4532 Titel, im Gesamtnennwerte von Fr. 4,178,000; mit dem Löschungszeichen: 70,594 Titel, im Gesamtwerte von Fr. 35,589,700, und die entsprechenden Eintragungen im Eisenbahnpfandbuch vorgenommen.

C. Technische Kontrolle.

I. Bahnbau und Bahnunterhalt.

1. Bahnbau.

Planvorlagen.

Die im Berichtsjahr behandelten und genehmigten, bezw. erledigten Planvorlagen für neue Bahnlinien, für Ergänzungs- und Umbauten aller Art auf den im Betrieb stehenden Linien, für das Rollmaterial, sowie für elektrische Starkstromleitungen im Bereiche von Bahnlinien und für industrielle Anschlußgeleise, verteilen sich wie folgt:

Planvorlagen.	Neue Bahnlinien.	Ergänzungs- und Umbauten.		Zusammen.
		Bahnhöfe und Stationen.	Freie Bahn.	
<i>Allgemeine Baupläne und Profile:</i>				
Situationspläne	55	—	4	59
Längenprofile	29	—	1	30
Sammlungen von Querprofilen	9	—	—	9
<i>Normal- und Specialpläne:</i>				
Normalprofile für Unterbau	14	—	1	15
Erdarbeiten und Mauern	6	4	24	34
Tunnelbauten	6	—	4	10
Brücken und Durchlässe	49	60	213	322
Ufer- und Schutzbauten	6	—	10	16
Wegbauten	18	8	3	29
Oberbau	48	23	8	79
Stationen und Haltstellen	11	9	—	20
Stationserweiterungen	4	114	1	119
Stationshochbauten	32	123	—	155
Übrige Stationseinrichtungen	3	76	—	79
Mechanische Einrichtungen für Seilbahnen	9	2	—	11
Leitungen und Kraftstationen für elektrische Bahnen	29	—	15	44
Wärterhäuser und Bahnabschluß	6	—	22	28
Signale, Centralweichenstellungen und Riegelungen	9	35	5	49
Rollmaterial (inkl. Remisen und Werkstätten)	63	41	55	159
Zusammen	406	495	366	1267
Bahnkreuzungen mit elektrischen Starkstromanlagen und Parallelleitungen				138
Industrielle Verbindungsgeleise				30
			Zusammen	1435

Grenz- und Katasterpläne (Darstellungen nach Vollendung des Bahnbaues) wurden eingereicht für die Linien Zürich-Rapperswil, Huttwil-Wolhusen, Landquart-Chur-Thusis, Bière-Morges, Neuchâtel-Boudry, Tramway Lugano, Basler Straßenbahnen, Stanserhornbahn und Dolderbahn, mit einer Gesamtlänge von 153 km.

Unter Berufung auf bezügliche Bestimmungen des Eisenbahngesetzes und der Verordnung zu demselben wurden die Bahnverwaltungen eingeladen, für diejenigen Bahnstrecken, Bahnhöfe und Stationen, welche infolge von Umbauten, Erweiterungen etc. gegenüber den früher eingeliferten Katasterplänen Änderungen erlitten haben, neue, dem gegenwärtigen Stand entsprechende Pläne einzusenden.

Neue Bahnlinien.

Wie aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich ist, hat die Zahl der während des Jahres 1897 im Stadium des Baues sich befindlichen Bahnlinien gegenüber den Vorjahren nicht abgenommen. Es waren im Berichtsjahr im ganzen 24 Bahnen im Bau, von welchen die folgenden neu in Angriff genommen worden sind:

Burgdorf-Thun,
Murten-Freiburg,
Pont-Lieu-Brassus,
Bern-Muri-Gümligen-Worb,
Stansstad-Engelberg,
Seilbahn zum Reichenbachfall,
Tramway Freiburg,
Tramway Zürich-Örlikon-Seebach,
Industriequartier Straßenbahn Zürich III,
Tramway Trait-Planches.

Die Kostenvoranschläge der 24 in der Tabelle aufgeführten Baulinien erreichen einen Gesamtbetrag von rund Fr. 54,538,000.

Am Ende des Berichtsjahres befanden sich sodann die folgenden Linien im Stadium der Projektgenehmigung:

Städtische Straßenbahn Zürich (mehrere neue Linien),
Tramway Zürich-Höngg,
Tramway Aubonne-Gimel,
Tramway Bex-Gryon-Villars,
Tramway Neuenburg-Serrières,
Seilbahn Neuveville-St. Pierre in Freiburg.

Baulinien.		Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.		Anzahl eigener Stationen resp. Haltestellen.
					Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.	
	<i>Normalspurbahnen.</i>	km.	m.	‰		m.		m.	
	Nordostbahn:								
1	a. *Thalweil-Zug (inkl. Schleife bei Zug)	18,833	300	12	2	5 343	8	532	4
2	b. *Eglisau-Schaffhaus. (-Neuhaus.)	¹ 17,332	300	10	2	255	5	726	² 6
	Gotthardbahn:								
3	a. *Luzern-Immensee	16,710	300	10	6	2 291	5	221	2
4	b. *Zug-Goldau	15,804	300	10,2	8	1 119	10	652	1
	Sihlthalbahn:								
5	*Sihlwald-Sihlbrugg	4,112	200	16	—	—	—	—	1
6	*Spiez-Erlenbach	10,501	200	15	—	—	3	144	4
7	Burgdorf-Thun	33,500	250	25	3	345	4	114	10
8	Freiburg-Murten	17,535	200	30	—	—	1	17	5
9	Pont-Lieu-Brassus	13,386	200	21	2	69	2	37	8
	<i>Schmalspurbahnen (reine).</i>								
10	Bern-Muri-Gümligen-Worb . . .	9,847	50	35	—	—	1	12	8
	Übertrag	157,610	—	—	23	9 422	39	2455	49

* 1897 eröffnet.

¹ Wovon 8,184 km. auf badischem Gebiet.

² Wovon 3 Stationen auf badischem Gebiet.

Baulinien.		Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.		Anzahl eigener Stationen resp. Haltestellen.
					Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.	
	Übertrag	km.	m.	‰		m.		m.	
		157,610	—	—	23	9 422	39	2455	49
	<i>Schmalspurbahnen</i> (mit Zahnstangenstrecke).								
11	Stansstad-Engelberg:								
	Adhäsionsstrecke	20,993	50	50	—	—	1	35	} 10
	Zahnstangenstrecke	1,412	100	250	—	—	—	—	
	<i>Zahnradbahnen.</i>								
12	Zermatt-Gornergrat	9,079	80	200	2	250	2	109	5
13	Jungfraubahn:								
	Scheidegg-Eigergletscher	2,569	100	250	1	70	—	—	1
	<i>Seilbahnen.</i>								
14	*Cossonay-gare J. S.	1,220	1120	130	—	—	—	—	2
15	Biel-Leubringen	0,900	1180	360	2	474	—	—	2
16	Reichenbachfall	0,658	1105	590	—	—	2	80	2
	Übertrag	194,441	—	—	28	10 216	44	2679	71

* 1897 eröffnet.

¹ Radius in den Ausweichungen.

Baulinien.		Baulänge.	Gewöhnlicher Minimalradius.	Maximalsteigung.	Tunnel.		Brücken über 10 m.		Anzahl eigener Stationen resp. Haltestellen.
					Zahl.	Gesamtlänge.	Zahl.	Gesamtlänge.	
		km.	m.	‰		m.		m.	
	Übertrag	194,441	—	—	28	10 216	44	2679	71
	<i>Tramways.</i>								
17	Basler Straßenbahnen:								
	*Erweiterung des Netzes	8,534	15	73	—	—	—	—	39
18	*Tramway Chaux-de-Fonds	1,453	20	25,2	—	—	—	—	8
19	*Altstätten-Berneck	11,298	25	50	—	—	—	—	19
20	*Tramway St. Gallen	9,637	15	67	—	—	—	—	38
21	*Tramway Freiburg	1,412	25	92	—	—	—	—	4
22	*Zürich-Örlikon-Seebach	5,500	75	64	—	—	—	—	15
23	Industriequartier-Straßenbahn Zürich III	2,375	15	11	—	—	1	165	5
24	Trait-Planches (mit Zahnstange)	0,380	120	148,7	—	—	1	25	2
	Total	235,030	—	—	28	10 216	46	2769	201

* 1897 eröffnet.

¹ Provisorischer Steg über die Sihl.

Die einzelnen Baulinien geben uns zu folgenden kurzen Bemerkungen Anlaß:

Mit der am 1. Juni 1897 stattgefundenen Betriebseröffnung der Linien Thalweil-Zug, Eglisau-Schaffhausen, Luzern-Immensee und Zug-Goldau hat die Erstellung der zwei noch rückständigen sogenannten Moratoriumslinien der Nordostbahn, sowie der beiden noch fehlenden nördlichen Zufahrtslinien der Gotthardbahn ihren Abschluß gefunden.

Das in unserm vorjährigen Bericht erwähnte zweite Geleise von der Abzweigung bei der Kollermühle bis Bahnhof Zug konnte gegen Ende des Jahres ebenfalls dem Betrieb übergeben werden, so daß aus den beiden Richtungen von Knonau und von Cham die Züge nunmehr ganz unabhängig voneinander im Bahnhof Zug ein- und ausfahren können.

Auf der Linie Eglisau-Schaffhausen sind die zur vollständigen Konsolidierung des Rutschterrains in der Nähe der Scheibengasse in Neuhausen nötig gewordenen umfangreichen Entwässerungstollen noch nicht in ihrer ganzen Ausdehnung vollendet.

Den wiederholten Rutschungen an einzelnen Stellen der Linie Zug-Goldau vor und nach der Station Walchwyl konnte dagegen mit Hilfe umfassender Konsolidierungsarbeiten und Erstellung des in unserm vorjährigen Bericht erwähnten Viaduktes bei Walchwyl Einhalt gethan werden.

Mit der allerdings noch nicht in allen Teilen vollendeten neuen Bahnhofanlage Arth-Goldau konnten auch die neuen Anschlüsse der Arth-Rigibahn, und zwar für die Bergbahn mittelst eines die Hauptgeleise der Gotthardbahn überbrückenden Hochperrons und für die Thalbahn mittelst eines bis zum Bahnhofvorplatz reichenden Abzweigungsgeleises, dem Betrieb eröffnet werden.

Mit dem Bau der Burgdorf-Thun-Bahn wird der erste Versuch in größerem Maßstabe zur Anwendung der Elektrizität beim Betrieb einer normalspurigen Adhäsionsbahn in der Schweiz gemacht.

Den vorgesehenen elektrischen Lokomotiven und Motorwagen soll die bewegende Kraft (Drehstrom von 750 Volts Spannung) mittelst einer oberirdischen Kontaktleitung zugeführt werden, welche letztere mit Hilfe von Transformatoren aus einer längs der Bahn zu erstellenden Primärleitung (15000 Volts) gespiesen wird. Laut dem

vorliegenden Projekt soll die elektrische Kraft durch das in Erstellung begriffene Elektrizitätswerk an der Kander geliefert werden. In Bezug auf die hier vorgesehenen elektrischen Anlagen erlauben wir uns, auf die weiter unten bei der Linie Stansstad-Engelberg gemachten Bemerkungen zu verweisen.

Die Bauarbeiten der Linie Burgdorf-Thun, welche im Laufe des Jahres 1899 beendigt sein sollen, werden eifrig betrieben.

Diese Bemerkung gilt auch für die Arbeiten der beiden neuen normalspurigen Nebenbahnen Freiburg-Murten und Pont-Lieu-Sentier-Brassus, sowie für die schmalspurige Lokalbahn Bern-Muri-Gümligen-Worb. Der eventuelle Anschluß dieser letztern, teilweise als Straßenbahn (Strecke Bern-Muri) zu erstellenden Linie an die bestehende Station Gümligen der schweizerischen Centralbahn hat zu längeren gegenwärtig noch nicht abgeschlossenen Verhandlungen zwischen den beiden Bahnverwaltungen Anlaß gegeben.

Die drei soeben genannten Linien werden voraussichtlich noch im Laufe des Jahres 1898 zur Vollendung gelangen.

Die Stansstad-Engelberg-Bahn wird mit Ausnahme einer Zahnstangenstrecke an der Thalstufe oberhalb Grafenort von 1412 m. Länge und 250 ‰ Maximalsteigung als schmalspurige Adhäsionsbahn mit Spurweite von 1 m. erstellt. Wie für die Burgdorf-Thun-Bahn wird auch hier der elektrische Betrieb mittelst Drehstroms von 750 Volts Spannung in der oberirdischen Kontaktleitung in Aussicht genommen. Die Spannung in der Primärleitung beträgt 5000 Volts.

Während die allgemeinen Bauvorlagen für die Strecke von Stans bis Engelberg ohne größere Anstände successive genehmigt werden konnten, sind hinsichtlich der Lage der Station Stans und namentlich des Tracés der Strecke Stansstad-Stans wesentliche Schwierigkeiten entstanden, welche trotz langer Verhandlungen im Berichtsjahr nicht vollständig beseitigt werden konnten.

Was zunächst die Tracéfrage Stansstad-Stans anbelangt, so ist zu bemerken, daß für diese Strecke zwei Bundeskonzessionen bestehen, und zwar eine ältere (1890) zu gunsten der Stansstad-Engelberg-Bahn und eine spätern Datums (1892) zu gunsten einer Straßenbahngesellschaft, deren Bildung hauptsächlich die Erleichterung des Lokalverkehrs zwischen Stans und der Dampfschiffstation Stansstad und namentlich desjenigen der letztern Station mit der Stanserhornbahn bei Stans bezweckte. Diese zweite Konzession

folgte jedoch erst nachdem die Bewerber die verbindliche Erklärung abgegeben hatten, für den Fall des Zustandekommens der Engelbergerbahn der letztern die Strecke Stansstad-Stans zum Selbstkostenpreis abzutreten. Die den Konzessionären der Engelbergerbahn für die Geltendmachung ihres Rechtes eingeräumte Frist (Ende 1895) verstrich jedoch, ohne daß dieselben im Falle gewesen wären, von diesem Rechte Gebrauch zu machen. Als sich dann Ende 1896 die Engelbergerbahn konstituiert hatte, nahm dieselbe gleichwohl in Aussicht, in Stans an die bestehende Straßenbahn anzuschließen und dieselbe bis Stansstad zu benutzen. Dieses Projekt scheiterte aber einerseits an dem Umstand, daß vom Landrat von Nidwalden an die Benutzung der Straße durch die Wagen der Engelbergerbahn über das ursprüngliche Pflichtenheft hinausgehende Bedingungen geknüpft wurden und anderseits über den Preis der Abtretung der bestehenden Bahn an die Gesellschaft der Engelbergerbahn eine Einigung zwischen den Beteiligten nicht erzielt werden konnte. Das Eisenbahndepartement hatte sich um diese Einigung ebenfalls bemüht, in der Absicht, wenn möglich die Erstellung einer zweiten Bahn zwischen Stansstad und Stans zu verhindern.

Von dem gleichen Bestreben geleitet, hat auch die Regierung von Nidwalden eine Verständigung gewünscht und zu diesem Zwecke betreffend die Straßenbenützung Erleichterungen gewährt.

Nachdem aber die Straßenbahngesellschaft an die Annahme der auf Veranlassung des Departements von der Engelbergerbahn gemachten und den Verhältnissen in möglichst billiger Weise entsprechenden Offerte für die Erwerbung der Straßenbahn unannehmbare Bedingungen knüpfte, deren Erfüllung zum Teil nicht in der Macht der Engelbergerbahn lag, so mußten die Verhandlungen aufgegeben werden, und wir haben alsdann mit Beschluß vom 20. Oktober der Engelbergerbahn anheimgestellt, zwischen Stansstad und Stans ein eigenes Tracé zu wählen.

Entsprechend dem erwähnten Beschluß hat nun die Engelbergerbahn ein neues Projekt für ihre Strecke Stansstad-Stans zur Genehmigung vorgelegt, in welchem durch Verlegung des eigenen Bahntracés süd-westlich der Landstraße den Wünschen der kantonalen Regierung betreffend Schonung der landwirtschaftlichen Interessen der dortigen Gegend möglichst Rechnung getragen ist.

Nachdem wir für den elektrischen Betrieb der Engelbergerbahn die schon für die Gornergrat- und Jungfraubahn angenommene Wechselstromspannung von 500 Volts als zulässige Grenze festgestellt hatten, wurde seitens der Bahnverwaltung gegen diesen

Entscheid Einwendungen erhoben und das Gesuch um Gestattung der von ihr in Aussicht genommenen Spannung von 750 Volts gestellt. Die Bahngesellschaft wies dabei auf die Notwendigkeit der Anwendung einer höheren Stromspannung zur Erzielung eines in finanzieller und wirtschaftlicher Beziehung rationellen Betriebs bei längeren elektrischen Bahnen hin und legte verschiedene Gutachten von bekannten Elektrikern zu gunsten der Zulässigkeit des von ihr vorgeschlagenen Betriebssystems vor.

In Anbetracht des stetigen Bestrebens der elektrischen Unternehmungen, die zum Betrieb der immer zahlreicher werdenden elektrischen Bahnen zur Anwendung kommenden Stromspannungen zu erhöhen, hielt es nun das Eisenbahndepartement für angezeigt, über die Gefahren, welche aus dem Bahnbetrieb mit hochgespannten oberirdischen Stromleitungen eventuell für die Reisenden, das Bahnpersonal oder Drittpersonen entstehen können, sowie über die zur Vermeidung allfälliger Schädigungen zu treffenden Schutzvorkehrungen und ferner über die Notwendigkeit höherer Spannungen für einen rationellen Bahnbetrieb eine Expertise zu veranstalten. Mit derselben wurde Herr Dr. H. F. Weber, Professor am Polytechnikum in Zürich, betraut, welcher auf Grund zahlreicher wissenschaftlicher und praktischer Experimente sein Gutachten abgab. An Hand desselben konnten die zulässigen Grenzen für die Spannungen in Gleichstrom- oder Wechselstrom-Kontaktleitungen bei elektrischen Bahnen sowohl mit Straßenbenutzung als mit eigenem Bahnkörper einstweilen festgestellt werden. Dabei hat es aber die Meinung, daß die Bahnverwaltungen bei Vorlage ihrer Projekte über elektrische Einrichtungen jeweilen bestimmte Vorschläge über diejenigen Vorkehrungen zu machen haben, welche je nach den besonderen Verhältnissen der Bahn zu treffen sind, um sowohl die Reisenden als das Bahnpersonal und die Passanten gegen Unfälle durch Einwirkung des elektrischen Stromes zu schützen.

Selbstverständlich bleibt auch in Zukunft in allen Fällen die Erledigung der eventuellen Begehren der Telegraphendirektion betreffend den Schutz der bestehenden Telegraphen- und Telephonlinien gegen schädliche Induktions- oder anderweitige Wirkungen der Starkstromleitungen auf jene Linien ausdrücklich vorbehalten.

Für die Kontaktleitungen der Engelbergerbahn wurde auf Grund der oben erwähnten Expertise die von der Bahn vorgeschlagene Wechselstromspannung von 750 Volts grundsätzlich gestattet.

Was die Speise- oder Primärleitung (5000 Volts) anbetrifft, so wurde hierseits zunächst die Legung derselben möglichst nach eigenem, vom Bahnkörper entfernten Tracé empfohlen. Für den Fall als die Führung derselben als Parallelleitung längs der Bahn zweckmäßiger wäre, würde eine Legung auf besondere Stangen, welche von den übrigen Leitungen und den Querspanndrähten durchaus unabhängig bleiben, verlangt.

Außerdem sind wirksame Sicherheitsmittel anzuwenden, um einerseits bei Bruch von Hochspanndrähten jede Berührung derselben mit den übrigen elektrischen Leitungen, den Schienen und den Wagen zu verhüten und anderseits bei solchen Brüchen eine sofortige Unterbrechung des Stroms mit Sicherheit herbeizuführen.

Ein ähnlicher Entscheid wurde auch für die Primärleitung (5000 Volts) der Gornergratbahn getroffen.

Die Arbeiten an der Gornergratbahn sind im Berichtsjahre weit vorgeschritten, so daß die programmäßige Eröffnung dieser Linie im Jahr 1898 möglich erscheint. Der untere Teil der Bahn ist bereits elektrisch betriebsfähig, und es konnten dort im Monat November mit einer ersten Zugskomposition Probefahrten ausgeführt werden, welche im allgemeinen befriedigende Resultate ergeben haben.

Auf der I. Sektion der Jungfraubahn (Kleine Scheidegg-Eigerletscher) schreiten dagegen die Bauarbeiten nur langsam vorwärts. Die Eröffnung dieser Strecke im Laufe des Jahres 1898 läßt sich daher nicht mit Bestimmtheit voraussehen. Zu erwähnen ist hier die Anwendung eines neuen Types (System Strub) für die Zahnstange, welche aus einer gleichzeitig zum Angriff der Wagenzangenbremse eigens geformten Vignolschiene mit im Kopf ausgefrästen Zähnen besteht.

Für die Fortsetzung der Bahn über die Station Eigerletscher hinaus hat sich noch keine Bahngesellschaft konstituiert und sind auch die erforderlichen finanziellen Vorlagen nicht erfolgt. Die am unteren Ende des großen Tunnels bereits begonnenen Bohrarbeiten werden daher nicht auf Grund einer Plangenehmigung ausgeführt.

Nach Vollendung der beträchtlichen Arbeiten, welche zur Konsolidierung des zum Teil abgerutschten Bahnkörpers notwendig waren, konnte die in den übrigen Teilen schon früher vollendete Seilbahn Cossonay-Gare im August 1897 dem Betrieb übergeben werden.

Bei der Seilbahn Biel-Leubringen wurden die Bauarbeiten durch verschiedene Umstände, namentlich durch einen Einbruch beim untern Tunnel nebst Überschwemmung des letztern durch Wasser- und Schlamm Massen, etwas verzögert und konnten erst nach Schluß des Berichtsjahres gänzlich vollendet werden.

Die Seilbahn zum Reichenbachfall bei Meiringen soll mittelst festen auf der oberen Station stehenden elektrischen Motoren betrieben werden. Dieselbe wird einspurig mit automatischer Ausweichung erstellt und erfordert beträchtliche Mauerwerks- und Brückenbauten.

Bei den sämtlichen im Jahr 1897 im Bau befindlichen Tramwaylinien kommt der elektrische Betrieb mit Luftleitung in Anwendung. Das gleiche System wurde im Berichtsjahre auf dem Tramway Neuchâtel-St. Blaise eingeführt und wird auch auf der Schmalspurbahn Genf-Veyrier den bisherigen Dampf betrieb ersetzen.

Von den neuen Tramwaylinien weisen einige wesentliche Steigungen auf, so z. B. der Tramway Freiburg, wo die Neigung von im Maximum 92 ‰ die Anbringung einer Sicherheitsbremse an den Wagen erforderte und der Tramway Trait-Planches (Montreux), dessen Neigung bis 149 ‰ beträgt und zu der Anlage einer mit einer der Laufschiene seitlich verbundenen über das Straßenquerprofil nicht hinausragenden Zahnstange geführt hat.

In Bezug auf den Tramway Zürich-Örlikon-Seebach, dessen Schienen diejenigen der Nordostbahn bei der Station Örlikon auf gleicher Höhe kreuzen, ist zu bemerken, daß behufs Wahrung der Betriebssicherheit beider Bahnen die Befahrung der Niveaureuzung durch die Tramwayzüge nicht gestattet wurde. Die Niveaureuzung darf nur je einmal am Morgen und am Abend durch die vom und zum Depot fahrenden und zum gesonderten Betrieb der Strecke Örlikon-Seebach bestimmten leeren Tramwaywagen benutzt werden. Eine ähnliche Anordnung wird für die Niveaureuzung der linksufrigen Zürichseebahn durch die projektierte Linie Hauptbahnhof-Wiedikon der elektrischen Straßenbahn Zürich getroffen werden. In beiden Fällen werden übrigens in nicht ferner Zeit die Niveaureuzungen infolge Unterführung der betreffenden Straßen gänzlich beseitigt werden.

Zu erwähnen ist an dieser Stelle noch die direkte Einführung der Kriens-Luzern-Bahn in den neuen Güterbahnhof in Luzern mittelst eines dem Güterverkehr allein dienenden Abzweig-

geleises, sowie die Fertigstellung und Betriebseröffnung des Personenaufzuges von der Matte auf die Münsterterrasse in Bern.

Wir wollen ferner die Verlegung der Tößthalbahn auf 1600 m. Länge oberhalb der Station Bauma infolge einer sehr zweckmäßigen Korrektur der Töß anführen.

Durch diese Verlegung beziehungsweise Korrektur konnten zwei Bahnbrücken eliminiert werden.

* * *

Es wurden im Berichtsjahre folgende Bahnlinien oder Bahnstrecken nach erfolgter amtlicher Kollaudation dem Betrieb übergeben:

	Eröffnungsdatum.
1. Tramway Chaux-de-Fonds	1. Januar
2. Tramway Altstätten-Berneck	5. April
3. Basler Straßenbahnen:	
a. Centralbahnhof - Wettsteinbrücke - Badischer Bahnhof	14. April
b. Klaraplatz-Klybeckschloß	14. April
c. Äschenplatz-Birsfelden	10. Mai
d. Kohlenberg-Missionsstraße	10. Mai
e. Klybeckschloß-Wiesenbrücke	15. Mai
f. Wiesenbrücke-Klein Hünigen	29. August
4. Tramway St. Gallen	20. Mai
5. Thalweil-Zug	1. Juni
6. Eglisau-Schaffhausen	1. Juni
7. Luzern-Immensee	1. Juni
8. Zug-Goldau	1. Juni
9. Sihlwald-Sihlbrugg	1. Juni
10. Tramway Freiburg	28. Juli
11. Spiez-Erlenbach	16. August
12. Cossonay-Gare	28. August
13. Tramway Zürich-Örlikon-Seebach	22. Oktober

Die Gesamtlänge (Baulänge) dieser neuen Linien beträgt 122,896 km.

Zweite Geleise.

Über die Fortschritte des Ausbaues des schweizerischen Bahnnetzes auf die zweite Spur im Jahre 1897 giebt die folgende Tabelle Aufschluß:

II. Spur behufs zweispurigen Betriebs.

	Eröffnungsdatum.	Betriebslänge.
1. Bülach-Eglisau	10. Mai	6,037 km.
2. Renens-Bussigny	1. Juni	2,457 „

II. Spur behufs parallelen Betriebs.

	Eröffnungsdatum.	Betriebslänge.
3. Fluhmühle-Luzern (inklusive partielle Verlegung des beste- henden II. Geleises Fluhmühle- Sentimatt)	29. Mai	2,804 km.
4. Paluds-St-Maurice	10. Oktober	1,440 „
5. Zug-Kollermühle	18. Dezember	1,800 „

Die Bauarbeiten für das II. Geleise Auvornier-Neuchâtel wurden gegen Ende des Jahres begonnen, um noch vor der Eröffnung des eidgenössischen Schützenfestes in Neuenburg vollendet werden zu können.

Die Strecken Cully-Lausanne und Lausanne-Palézieux befinden sich noch im Stadium der Projektierung.

Für den weitem Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes für den zweispurigen Betrieb hat das Eisenbahndepartement ein Programm vorbereitet, nach welchem zunächst folgende II. Geleise zur Ausführung gelangen sollten:

Palézieux-Berne,
Delsberg-Basel,
Wylerfeld-Gümligen,
Immensee-Brunnen,
Stein-Brugg,
Neuhausen-Schaffhausen,
Winterthur-Romanshorn oder
Winterthur-St. Gallen-St. Margrethen.

Bahnhöfe und Stationen.

(Neu- und Erweiterungsbauten.)

Der Umbau des Personenbahnhofes der Centralbahn in Basel gab im Jahre 1897 noch zu verschiedenen Verhandlungen Anlaß. Nachdem die Regierung von Basel in ihrer Vernehmlassung über die von der Centralbahn im Oktober 1896 eingereichten neuen Studien auf Grund weiterer Gutachten ihrer

Experten sich entschieden zu gunsten der Lösung mit tiefergelegtem Kopfbahnhof ausgesprochen hatte, betonte das Direktorium der Centralbahn nochmals mit allem Nachdruck die Unzulänglichkeit und Gefährlichkeit einer Kopfanlage für den Betrieb des Bahnhofes Basel. Die Bahngesellschaft verlangte zudem, für den Fall als sie zur Erstellung einer solchen Anlage gezwungen werden sollte, den vollen Ersatz der Mehrkosten des Kopfprojektes gegenüber den Kosten des von ihr vorgeschlagenen Durchgangsprojektes.

Das Departement hielt es für angezeigt, die neuen Studien der Centralbahn nebst den erwähnten Vernehmlassungen der Hauptbeteiligten seinen schon früher beigezogenen Experten zur Prüfung und Beantwortung einiger Fragen zu übermitteln. In ihrem vom 22. Mai datierten Gutachten anerkennen die Experten in Bestätigung ihres frühern Gutachtens im allgemeinen die Überlegenheit einer Durchgangs- gegenüber einer Kopfanlage für den Bahnhof Basel, wünschen aber immerhin noch die Vornahme ergänzender Studien und die Beibringung von Nachweisen über die Abwicklung des Verkehrs für die verschiedenen Projektvarianten (Durchgangs-anlage, Kopfanlage, kombinierte Anlage). Mit Bezug auf die Tieferlegung des Bahnhofes sprechen sich unsere Experten dahin aus, daß für den Fall der Annahme einer solchen eine erhebliche Belastung der Bahngesellschaft sich nicht rechtfertige.

Nachdem sowohl die Regierung als auch die Bahnverwaltung sich im Interesse einer beförderlichen Erledigung der Bahnhoffrage gegen die Vornahme weiterer Studien ausgesprochen, wurde vom Departement eine neue Konferenz der Interessenten angeordnet, in welcher die Begehren und Wünsche der Kantonsregierung und der Bahngesellschaft nochmals formuliert und erörtert wurden.

Die Vertreter der Bahn gaben dabei die Erklärung ab, daß sie unter Beibehaltung des Durchgangsbahnhofs eine Tieferlegung desselben bis zu 2,54 m., sowie die Anlage von weiteren Kopfgeleisen zur Bedienung des Lokalverkehrs acceptieren könnten, falls die Stadt die Hälfte der bezüglichen Mehrkosten über die Kosten des Durchgangsprojektes der Centralbahn vom März 1895 hinaus übernehmen würde.

Die Delegation der Regierung erklärte, das Vermittlungsprojekt der Centralbahn nicht annehmen zu können, und verlangte nebst einer Tieferlegung des Bahnhofes um mindestens 3 m. eine kombinierte Kopf- und Durchgangsanlage, in der Meinung, daß Baselstadt die Mehrkosten gegenüber einer Vertiefung von 2 m. und, bei

Annahme der von ihr gewünschten Geleisanlagen, noch einen weiteren ansehnlichen Beitrag übernehmen würde.

Nachdem die Beteiligten ihre Stellungnahme noch schriftlich bekundet hatten und keine Aussicht mehr blieb, eine Verständigung zwischen den Hauptinteressenten zu erzielen, wurde die ganze Frage vom Eisenbahndepartement einer nochmaligen, sorgfältigen und eingehenden Prüfung unterworfen und uns auf Grund derselben unterm 3. Dezember ein einläßlicher Bericht erstattet und Anträge zur Erledigung der Frage gestellt.

In seinen Vorschlägen hat sich das Departement bemüht, den oft entgegenstehenden Interessen des Bahnbetriebs (Leistungsfähigkeit, Sicherheit), der Bequemlichkeit des reisenden Publikums und der Wahrung der berechtigten Bedürfnisse des Straßenverkehrs, bezw. der Stadtentwicklung in möglichst billiger Weise Rechnung zu tragen.

Die Anträge des Departements, welche wir am 25. Januar abhin mit einigen Modifikationen zum Beschluß erhoben, lassen sich in der Hauptsache wie folgt resümieren:

Anordnung der Geleisanlagen beim Umbau des Centralbahnhofes grundsätzlich im Sinne des Durchgangsprojektes der Centralbahn vom März 1895.

Anbringung einiger Kopfgeleise zur Abwicklung des Lokalverkehrs und thunlichste Berücksichtigung der Interessen des reisenden Publikums bei Ausarbeitung des Ausführungsprojekts.

Tieferlegung des Bahnhofs im Interesse günstigerer Straßenüberführungen, immerhin nur soweit als eine solche Senkung sich mit dem Durchgangsbahnhof verträgt.

Bezeichnung des Vorschlages der Centralbahn mit Tieferlegung bis 2,54 m. als eine Lösung in diesem Sinne.

Immerhin Einladung an die Bahn, Studien für eine Tieferlegung von 3 m. vorzulegen.

Bestimmte Beteiligung der Stadt Basel an den Mehrkosten der tiefergelegten Anlage (gegenüber den Kosten des Durchgangsprojekts vom März 1895).

Feststellung von bestimmten Terminen, innerhalb welcher die Centralbahn die weiteren Projektstudien für Tieferlegung einzureichen und die Regierung von Basel sich in rechtsverbindlicher Weise über Annahme oder Verwerfung der ihr zugemuteten Beitragsbedingungen auszusprechen hat.

Sollte die Regierung von Basel diese Subventionen ablehnen, so würden wir über die Höhenlage des neuen Bahnhofes, sowie über die Hauptverhältnisse der in Betracht kommenden Über- oder Unterführungen von Straßen nach freiem Ermessen einen definitiven Entscheid treffen.

Durch den hier skizzierten Beschluß ist die Frage des Umbaues des Personenbahnhofes der Centralbahn in Basel nunmehr als prinzipiell erledigt zu betrachten, und es bleiben nun zunächst die neuen Studien der Bahnverwaltung für eine eventuelle Tieferlegung des Bahnhofes zu gewärtigen.

Wir sehen ferner der baldigen Vorlage der Ausführungsprojekte für die Verlegung des Hauptgüterbahnhofes nach dem Wolf und für die Verlegung der Elsässer Bahn an die Peripherie der Stadt, nebst Anlage eines Filialbahnhofes St. Johann, entgegen, welche Arbeiten den Gegenstand besonderer Verständigungen zwischen der Regierung von Basel und der Bahngesellschaft gebildet haben.

Die Frage des Umbaues des badischen Bahnhofes in Basel hat im Berichtsjahr bloß zu einigen Verhandlungen in Bezug auf die seitens der Bahnverwaltung vorgenommene vorsorgliche öffentliche Auflage der Projektpläne in der Gemeinde Basel Anlaß gegeben, und es wird dieselbe erst nach Erledigung der Frage betreffend Umbau des Centralbahnhofes weiter behandelt werden können.

Im Bahnhof Zürich waren auf den 1. Juni die in unserem vorjährigen Bericht erwähnten Arbeiten der ersten Umbauperiode soweit gefördert, daß die neuen Geleise im Personenbahnhof befahren werden konnten, nachdem schon vorher, am 17. Mai, der neue, gänzlich verlegte Güterbahnhof bezogen worden war. Bis Ende des Jahres konnten auch die erweiterten Geleiseanlagen successive eröffnet und ferner die neue Überführung der Hardstraße dem Fuhrwerksverkehr übergeben werden. Der Bau der Perrondächer wurde begonnen, so daß schließlich von den Arbeiten der ersten Bauperiode nur noch die Verlegung bzw. Neuanlage der Depotanlagen für den Traktionsdienst rückständig blieb. Das Projekt für diese Anlage konnte, wie bereits in unserem Geschäftsbericht pro 1896 angegeben, bloß als Provisorium, d. h. unter der Bedingung genehmigt werden, daß dadurch der Gestaltung des gesamten Bahnhofesprojektes, namentlich in Bezug auf die Lage des Aufnahmsgebäudes, nicht vorgegriffen sein soll.

Die Bahndirektion glaubte dagegen, das Risiko einer nur provisorischen Erstellung so kostspieliger Anlagen, wie die hier in Betracht kommenden, nicht übernehmen zu können und stellte uns wiederholt das Gesuch um definitive Genehmigung der Pläne für die neuen Depotanlagen, deren Bedürfnis sich von Tag zu Tag dringender erwies. Die letzte Eingabe der Bahnverwaltung in dieser Angelegenheit liegt gegenwärtig bei der Regierung von Zürich zur Vernehmlassung.

Was die Hauptfrage des gesamten Bahnhofumbaus und namentlich der Lage des Aufnahmsgebäudes (Beibehaltung der jetzigen Lage oder Verlegung des Gebäudes auf das linke Sihlufer) und der eventuellen Hebung der linksufrigen Zürichseebahn behufs Eliminierung der Niveauübergänge zahlreicher Stadtstraßen anbelangt, so hat die Direktion der Nordostbahn die von ihr verlangten Studien über eine Umwandlung des Personenbahnhofs in eine Hochbahnanlage, sowie über eine Verlegung des Aufnahmsgebäudes auf das linke Sihlufer und die Hebung der Zürichseebahn bis zu der Sihlbrücke beim Sihlhölzli eingereicht. Laut Mitteilung der Kantonsregierung hat der Stadtrat Zürich seinerseits über die ganze Bahnhoffrage eine specielle Expertise angeordnet und Herrn Ingenieur Gleim in Hamburg beauftragt, ein den öffentlichen Interessen der Stadt dienendes Projekt für den Umbau der Züricher Bahnhofanlagen auszuarbeiten und auch ein Gutachten über die Projekte zur Beseitigung der Niveauübergänge der linksufrigen Zürichseebahn abzugeben.

In Anbetracht der Wichtigkeit der Bahnhoffrage für die Stadt Zürich glaubte das Departement, der weiteren Behandlung dieser Angelegenheit vorgängig, zunächst das Ergebnis der Stadtextpertise abwarten zu sollen.

Dabei hat es aber die Meinung, daß weder die Erledigung der Bahnhoffrage noch diejenige der Hebung der Zürichseebahn durch die Untersuchungen der Lokalbehörden in ungebührlicher Weise verzögert werden darf.

Unterdessen wird die Frage näher geprüft, ob es nicht möglich wäre, durch einige zweckentsprechende und die definitive Lösung der Umbaufrage nicht präjudizierende Umänderungen in der Disposition der Räume im bestehenden Aufnahmsgebäude die Bedürfnisse des Reisenden- und des Bahnverkehrs besser zu befriedigen.

Betreffend die Erweiterung der Station Örlikon und die Regelung der damit im Zusammenhang stehenden Straßenverhält-

nisse (Über- bzw. Unterführung der Affoltern- und der Schaffhauser Straße) haben einige an die Genehmigung des Ausführungsprojekts geknüpfte Vorbehalte zu weiteren Verhandlungen geführt, welche noch nicht abgeschlossen sind.

Für die auf der linksufrigen Zürichseebahn einzuschaltende neue Station Bäch legte die Bahndirektion ein Bauprojekt vor, welches hinsichtlich der für die Station gewählten Lage die Billigung der dortigen Interessenten, welche sich an den Erstellungskosten mit einem Beitrag beteiligen, nicht fand. Nachdem auch die Untersuchungen durch das Departement zu einer Ablehnung des vorgelegten Projekts geführt, wurde von der Bahnverwaltung eine Vorlage für die Platzierung der Station an der ursprünglich in Aussicht genommenen Stelle verlangt.

Die Verhandlungen über Erweiterung der Station Zollikofen wurden, nachdem die Kantonsregierung ein erstes Projekt der Bahnverwaltungen abgelehnt hatte, durch Genehmigung eines neuen modifizierten Ausführungsplanes zum Abschluß gebracht.

Gegen Ende des Berichtsjahres wurde sodann den umfangreichen Erweiterungsprojekten für die Stationen Langenthal und Sissach die Genehmigung erteilt.

Aus Anlaß wiederholter Beschwerden der Stadt Bern über die Unzulänglichkeit der Anlagen und Einrichtungen im dortigen Güterbahnhof und daheriger Einladungen zu geeigneter Abhilfe seitens unseres Departements befaßt sich das Direktorium der Centralbahn mit Studien für die Anlage eines Rangierbahnhofes bei Weyermannshaus. Um den Güterbahnhof schon jetzt zu entlasten, wird daselbst in Ausführung eines genehmigten bezüglichen Projekts zunächst eine provisorische Anlage mit Rangiergeleisen und Verladeplätzen erstellt.

Für den Bahnhof St. Gallen hat die Bahndirektion das in unserm vorjährigen Bericht erwähnte Erweiterungsprojekt im August vorgelegt. Die bezügliche Vernehmlassung der Regierung, welche im Januar d. J. eingelangt ist, spricht sich zwar anerkennend über die Art und Weise aus, wie in diesem Projekt das schwierige Problem einer Verbesserung der dortigen Bahnhofverhältnisse gelöst wird, bemerkt aber anderseits, daß die öffentlichen Interessen verschiedene Änderungen und Ergänzungen, namentlich in Bezug auf die Platz- und Straßenverhältnisse, fordern. Die Verhandlungen über die daherigen Begehren sind im Gange.

Bahnhof Lausanne. Wie in unserm Bericht pro 1895 bemerkt, ist die Erweiterung dieses Bahnhofes zur unabweislichen

Notwendigkeit geworden. Seither haben mehrere von der Bahndirektion ausgearbeitete Projektstudien zu Verhandlungen mit dem Departement Anlaß gegeben, und es hat nun die Bahnverwaltung zunächst die öffentliche Auflage eines Expropriationsplanes in der Gemeinde Lausanne angeordnet. Die Vorlage des eigentlichen Bauplanes ist noch nicht erfolgt.

Bahnhöfe La Chaux-de-Fonds und Locle. Nachdem der Große Rat des Kantons Neuenburg die nötigen Kredite für den Umbau dieser Bahnhöfe bewilligt, brachte der Staatsrat behufs Aufstellung eines Bauprogramms die Anordnung einer Konferenz der Beteiligten in Vorschlag, ohne sich jedoch über die ablehnende Stellungnahme der beiden interessierten Bahnverwaltungen zu dem für den Bahnhof Chaux-de-Fonds vorgelegten Expertenprojekt auszusprechen. Das Departement erklärte sich mit einer solchen Konferenz einverstanden, in der Meinung jedoch, daß bis dahin die seit Jahren dauernde Periode der Projektstudien und übrigen Vorarbeiten abgeschlossen sein werde. Da weitere Mitteilungen hierüber noch ausstehen, so konnte die Konferenz noch nicht veranstaltet werden. Über den Bahnhof Locle liegt übrigens bis jetzt ein Erweiterungsprojekt nicht vor.

Im Bahnhof Biel erweisen sich die Lokalitäten im Aufnahmegebäude als ungenügend. Die Bahnverwaltung wurde daher wiederholt zur Vorlage eines Erweiterungsprojektes eingeladen. Ein solches ist nun eingereicht und unterliegt gegenwärtig der im Eisenbahngesetz vorgesehenen Behandlung.

Da auch die Geleise- und Perronanlagen in diesem Bahnhof dringend der Erweiterung bedürfen, so wurde die Jura-Simplon-Bahn eingeladen, auch ein Projekt hierfür vorzulegen.

* * *

Neue Haltestellen wurden eingeschaltet in Buchs bei Aarau, bei Montmollin zwischen den Stationen Chambrelieu und Geneveys-sur-Coffrane (J. N.) und bei Höhwald am Davoser See (Rhätische Bahn); eine Ausweich- und Kreuzungsstation erhielt die Gotthardbahn bei Bühl, zwischen Immensee und Goldau.

2. Bahnunterhalt (exkl. Specialbahnen).

Linien im Betrieb.

	Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
<i>a. Hauptbahnen mit Filialbahnen:</i>			
Jura-Simplon-Bahn	927,767	300	25 *)
Filialbahnen (Bulle-Romont, Tra- versthalbahn, Thunerseebahn und Bödelibahn)	62,568	180	25
Nordostbahn	798,143	300	20
Centralbahn	408,970	300	26
Vereinigte Schweizerbahnen	278,184	300	20
Filialbahnen (Toggenburgerbahn u. Wald-Rüti)	31,422	240	10 u. 25
Gotthardbahn	275,151	300	27
Total	2782,204		
Ausländische Bahnen auf Schweizergebiet:			
Badische Staatsbahnen	41,168	300	16
Paris-Lyon-Méditerranée (Genève-La Plaine)	15,344	400	12
Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen (Basel-St. Ludwig)	3,951	1000	9
Österreichische Staatsbahnen bei Buchs und St. Margrethen	2,793	380	8
Rete Mediterranea (bei Chiasso) . .	0,236	gerade	0
Total	63,487		
<i>b. Übrige Normalbahnen:</i>			
Schweizerische Seethalbahn (meist Straßenbahn)	49,885	160	37
Schweizerische Südostbahn	49,167	150	50
Emmenthalbahn	42,250	250	15
Jura Neuchâtelois	39,563	300	27
Tößthalbahn	39,598	250	30
Langenthal-Huttwil-Wolhusen . . .	39,381	250	25
Sihlthalbahn	18,876	150	25
Spiez-Erlenbach	11,462	200	15
Ütlibergbahn	9,097	150	70
Genève (Eaux-Vives)-Landesgrenze bei Annemasse	3,392	350	20
Orbe-Chavornay (zum Teil Straßen- bahn, elektrische Motorwagen) . .	3,899	200	25
Kriens-Luzern (meist Straßenbahn) .	2,515	120	30
Total	309,625		

*) Pont-Vallorbes 38 ‰.

c. *Schmalspurbahnen:*

Rhätische Bahn:

Landquart-Davos	49,978
Landquart-Thusis	41,181

Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
91,159	100	45

Genfer Schmalspurbahnen (Straßenbahnen), und zwar:

Genève-St. Julien (Landes- grenze)	7,998
Genève-Lancy	3,593
Genève-Chancy	17,166
Genève-St. Georges	3,200
Genève-Ferney (Grenze) . .	4,847
Genève-Vernier	5,086
Genève-Veigy (Grenze) . .	10,996
Genève-Jussy	11,540
Plainpalais-Cornavin (Ver- bindungs- und Güterlinien)	1,412

Saignelégier-Chaux-de-Fonds . . .	65,612	50	60
Appenzellerbahn	26,841	100	40
Yverdon-St. Croix	25,460	100	37
Lausanne-Echallens-Bercher (meist Straßenbahn)	24,167	100	44
Bière-Apples-Morges	22,876	100	40
Frauenfeld-Wyl (meist Straßenbahn)	19,082	100	35
Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds . . .	17,584	60	46
Waldenburgerbahn (meist Straßen- bahn)	16,158	100	40
Birsigthalbahn (teilweise Straßenbahn)	13,535	60	30
Apples-l'Isle	12,465	60	40
Tramelan-Tavannes	10,576	100	25
Rigi-Kaltbad-Scheidegg	8,731	80	40
Genève-Veyrier (meist Straßenbahn)	6,619	105	50
Brenets-Loche	5,548	50	50
	4,246	150	30

Total 370,153

d. *Schmalspurbahnen mit Zahnstrecken:*

Brünigbahn	57,598	120	120
Visp-Zermatt	35,050	80	125
Berner Oberland-Bahnen	23,448	100	120
Appenzeller Straßenbahn (St. Gallen- Gais, meist Straßenbahn)	13,982	30	92
Neuchâtel-Cortailod-Boudry (teilweise Straßenbahn)	10,943	100	86

Total 140,996

	Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
<i>e. Schmalspurbahnen mit elektrischen Motoren:</i>			
Grütsch-Mürren	4,379	50	50
Sissach-Gelterkinden (meist Straßen- bahn).	3,148	60	15
Total	7,427		
<i>f. Zahnradbahnen:</i>			
Wengernalpbahn	17,912	60	250
Arth-Rigibahn	11,477	120	200
Generosobahn	8,991	80	220
Glyon-Rochers de Naye	7,621	80	220
Rothornbahn	7,586	60	250
Schynige Platte-Bahn	7,959	60	250
Rorschach-Heiden	7,108	120	90
Vitznau-Rigibahn	6,858	120	250
Pilatusbahn	4,270	80	480
Total	79,082		
<i>g. Tramways:</i>			
Genfer Tramways (Pferdetraction, elektrische Motorwagen und Loko- motiven)	16,145	24—40	57
Städtische Straßenbahn Zürich (elek- trische Motorwagen und Pferde- traction).	13,415	15—20	65
Basler Straßenbahnen (mit elektrischen Motorwagen)	11,980	15	73
Altstätten-Berneck (mit elektrischen Motorwagen)	11,191	25	50
Tramway Lausannois (mit elektrischen Motorwagen)	10,975	20	113
Vevey-Montreux-Chillon (mit elek- trischen Motorwagen)	10,490	30	34
Tramway St. Gallen (elektrische Mo- torwagen)	9,090	15	67
Berner Tramway: Bärengraben - Bremgarten - Friedhof (mit Luftmotorwagen) 2927 m.			
Länggasse - Bahnhof - Groß- waben (Lokomotiven) 4756 "			
Zürich - Örlikon - Seebach (elektrische Motorwagen)	7,683	30	57
Neuchâtel-St. Blaise (elektrische Mo- torwagen)	5,500	75	64
Bieler Tramway (Pferdebahn)	5,288	50	33
	4,672	22—40	—
Übertrag	106,296		

	Betriebs- länge. km.	Gewöhnlicher Minimal- radius. m.	Maximal- steigung. ‰
Übertrag	106,296		
Tramway Lugano (mit elektrischen Motorwagen)	4,588	20	47
Stansstad-Stans (mit elektrischen Motorwagen)	3,455	90	11
Centrale Zürichbergbahn (Zürich-Fluntern, mit Abzweigung nach Oberstraß, elektrische Motorwagen)	3,413	16	70
Aubonne-Allaman (mit elektrischen Motorwagen)	2,386	40	60
Straßenbahn St. Moritz (mit elektrischen Motorwagen)	1,694	30	50
Tramway in La Chaux-de-Fonds (elektrische Motorwagen)	1,422	20	25,2
Tramway in Freiburg (elektrische Motorwagen)	1,380	25	92
Pferdebahn auf dem Monte Generoso (Bellavista-Hotel Pasta)	0,640	20	38
Rollbahn in Mürren	0,461	7,5	37
Total	125,675		

h. Seilbahnen:

Stanserhornbahn (elektrische Motoren)	3,600	120	600
Lausanne-Ouchy (Turbinenmotor)	1,795	400	116
Biel-Magglingen (Wasserübergewicht)	1,635	300	320
Beatenbergbahn (Wasserübergewicht)	1,600	400	400
S. Salvatorebahn (elektrischer Motor)	1,507	300	600
Rheineck - Walzenhausen (Wasserübergewicht)	1,218	160	260
Cossonay-gare J. S. (Wasserübergewicht)	1,220	120	130
Lauterbrunnen-Grütsch (Wasserübergewicht)	1,207	1000	600
Bürgenstockbahn (elektrischer Motor)	0,827	170	575
Dolderbahn (Römerhof-Dolder in Zürich, elektrischer Motor)	0,709	120	177,5
Ragaz-Wartenstein (Wasserübergewicht)	0,760	180	310
Territet-Glyon (Wasserübergewicht)	0,553	500	570
Ecluse-Plan (Wasserübergewicht)	0,368	500	370
Gießbachbahn (Wasserübergewicht)	0,320	120	320
St. Gallen-Mühleck (Wasserübergewicht)	0,300	180	228
Lugano-Bahnhof G. B. (Wasserübergewicht)	0,287	150	240
Zürichbergbahn (Limmatquai - Polytechnikum, Wasserübergewicht)	0,163	100	260
Gütschbahn (Wasserübergewicht)	0,142	geradlinig	530
Marzilibahn (Wasserübergewicht)	0,101	150	309
Total	18,842		

Rekapitulation.

	Betriebslänge km.
Schweizerische Hauptbahnen	2782,204
Ausländische Bahnen auf Schweizergebiet	63,487
Übrige Normalbahnen (Nebenbahnen)	309,625
Schmalspurbahnen	370,158
Schmalspurbahnen mit Zahnstrecken	140,996
Schmalspurbahnen mit elektrischen Motoren	7,497
Zahnradbahnen	79,082
Tramways	125,575
Seilbahnen	18,842
Total	3896,891
Davon werden zweispurig betrieben:	
Normalbahnen	516,204

Bahninspektionen und Bahnkontrolle.

Die einläßliche Begehung und Untersuchung der im Betrieb stehenden Linien, ihrer Anlagen und Einrichtungen fand durch die Kontrollingenieure in gewohnter Weise statt. Es wurden im Berichtsjahr circa 6000 km. zu Fuß begangen, wozu die zahlreichen durch Unfälle, Betriebsstörungen, Reklamationen von Gemeinden, Privaten etc. veranlaßten Specialuntersuchungen einzelner Strecken und Punkte kommen. Die Kontrollberichte, welche das Resultat dieser Inspektionen in möglichst gedrängter Form enthalten, wurden in üblicher Weise den Bahnverwaltungen zur Nachachtung und Beantwortung übermittelt.

Zustand der Bahnen.

In Bezug auf den Unterhalt der Bahnlinien, Erweiterung bestehender Anlagen und Einrichtungen, Verbesserungen zur Sicherung des Bahnbetriebes etc. glauben wir, uns auf folgende Mitteilungen beschränken zu sollen:

Unterbau.

Eine Hauptthätigkeit der Bahnverwaltungen ist noch immer auf die Verstärkung der eisernen Brücken gemäß den Vorschriften der Verordnung vom 19. August 1892 gerichtet, Arbeiten, welche sich naturgemäß auf einige Jahre verteilen mußten, wobei im allgemeinen auf Grund von Nachrechnungen der Eisenkonstruktion und Beobachtungen beim Betrieb die Reihenfolge der Inangriffnahme der Objekte bestimmt wurde. Auch im Berichts-

jahr ist auf allen Hauptbahnen und verschiedenen Nebenbahnen eine Anzahl von Brücken zur Verstärkung gelangt. Daneben sind die noch rückständigen Nachrechnungen gefördert und die vorgeschriebenen Revisionen und Belastungsproben vorgenommen worden. Indessen bestehen bei einigen Bahnverwaltungen immer noch Rückstände, namentlich auch in Bezug auf die durch die Verordnung verlangten Nivellemente, und wir haben nicht ermangelt, auf deren Behebung zu dringen. Nicht minder wurde auf regelmäßige Vornahme der vorgeschriebenen Qualitätsproben mit dem bei neuen und verstärkten Brücken zur Verwendung kommenden Material gedrungen.

Beim Abbruch einer ältern Brücke trat eine Anzahl Mängel in der Eisenkonstruktion zu Tage, welche, da sie zum Teil sehr schwer und nur bei ganz genauer Untersuchung entdeckt werden konnten, unbeachtet geblieben waren. Da solche Mängel auch bei andern Bauwerken aus älterer Zeit und ähnlicher Konstruktion vorkommen können, so wurden die Bahnverwaltungen veranlaßt, ein besonders wachsameres Auge auf solche Objekte zu richten und bei der Revision derselben mit größter Gewissenhaftigkeit vorzugehen.

Ein besonderes Augenmerk wird von der hiesseitigen Kontrolle wie von den Bahnorganen u. a. auch auf den Zustand der Mauerung in den Tunnels, bzw. das Verhalten der Tunnelwände in unausgemauerten Strecken, gerichtet. Verschiedene Unterhaltungs- und Verbesserungsarbeiten, wie Umbau und Verstärkung von Mauerringen, Verkleidung bisher ungemauerter Strecken, Verlängerung eines Tunnels (bei St. Maurice), Entwässerungen etc., sind im Berichtsjahre zur Ausführung gekommen. Die periodische Revision der größern Tunnel wird in der Regel mit zweckmäßigen Gerüstwagen vorgenommen, welche eine sorgfältige Untersuchung aller Teile ermöglichen. Diese Revision erfolgt bei einigen Tunneln in etwas zu langen Zeitabständen, worauf die betreffende Bahnverwaltung aufmerksam gemacht wurde.

Zahlreiche, zum Teil wolkenbruchartige Gewitter und anhaltende Regengüsse verursachten im Berichtsjahr mehrfache Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen auf verschiedenen Linien des schweizerischen Bahnnetzes, welche hier und da zu mehr oder weniger umfangreichen Ergänzungsanlagen und Sicherungsbauten führten.

Die Gotthardbahn erlitt außer wiederholten Dammsenkungen bei Walchwil auf der neuen Linie Zug-Goldau, auf verschiedenen Strecken, namentlich im Tessinthal Beschädigungen und Verkehrs-

störungen durch Ausbrüche von Wildbächen (Frodabach, Dorfbach bei Gordola etc.), sowie durch Erdrutsche und Felsabstürze, die zwar jeweilen in kurzer Zeit gehoben wurden, immerhin aber die Bahndirektion zur Prüfung der Frage veranlaßten, ob nicht weitere Schutzbauten (Verbauungen im Gebirge etc.) in Aussicht zu nehmen seien.

Die erheblichen Beschädigungen, welche die Tößthalbahn oberhalb Bauma bei der dortigen Eisenbahnbrücke seit Jahren durch die Hochwasser der Töß erlitten, veranlaßte die Bahndirektion, im Verein mit der Kantonsregierung, d. h. im Zusammenhang mit einer Korrektur der Töß, die Verlegung der Bahn auf das linke Ufer dieses Flusses in einer Länge von circa 1600 m. in Aussicht zu nehmen, um dieselbe gegen fernere Beschädigungen sicher zu stellen.

Die häufigen Ausbrüche des Wolfort- und des Widibaches bei Alpnachstad, durch welche der Betrieb der Brünigbahn jeweilen unterbrochen wird, haben das Departement schon im Jahre 1896 veranlaßt, bei der Direktion und der mitinteressierten Kantonsregierung eine gemeinsame Verbauung der beiden Wildbäche in Anregung zu bringen. Die bezüglichen Verhandlungen sind infolge von Differenzen zwischen den Beteiligten über die Kostenverteilung bis jetzt ohne den gewünschten Erfolg geblieben. Da im September 1897 der Bahnverkehr daselbst neue Störungen erlitt, so wurde nochmals auf beförderliche Anhandnahme der nötigen Abhülfsmaßregeln gedrungen.

Eine noch größere Gefahr als hier bedroht die nämliche Bahn bei Kienholz, oberhalb Brienz, durch die Ausbrüche des Lamm-baches. Nachdem bei der bekannten Katastrophe des Vorjahres ein Teil des dortigen Bahndammes zerstört worden, erlitt die Bahn im Berichtsjahr neue Beschädigungen und Verkehrsunterbrechungen. Es wurde daher wiederholt auf wirksame Vorkehren zur Verhütung solcher Störungen gedrungen, und die Bahngesellschaft hat denn auch, nachdem sie sich mit den Kantonsbehörden über ein gemeinsames Vorgehen geeinigt, ein Projekt über Hebung des Bahnkörpers etc. in Aussicht gestellt.

Eine ähnliche Maßregel erweist sich für eine Bahnstrecke oberhalb Brienzwyler als notwendig, wo die Bahn im Frühjahr und Herbst durch das Hochwasser der Aare überflutet wurde.

Der Absturz einer Felsböschung im Schönenboden auf der Arth-Rigibahn führte zur Erstellung eines 30 m. langen Tunnels an dortiger Stelle.

Auf der Thunerseebahn fanden bei Leißigen verkehrsstörende Erdrutsche statt, und auf der Seethalbahn wurde durch Einsturz einer kleinern Straßenbrücke und eines Durchlasses der Verkehr ebenfalls zeitweise unterbrochen.

Von weitem derartigen Störungen erwähnen wir nur noch eine Bahnüberschwemmung im Rhonethal bei Granges und einen Felssturz beim Tunnel in St. Maurice.

Oberbau.

In Bezug auf den Unterhalt des Oberbaues gilt das in unserm letzten Bericht Gesagte im wesentlichen auch für das Jahr 1897. Wenn auch anzuerkennen ist, daß die Bahnverwaltungen mehr und mehr bestrebt sind, den Oberbau ihrer Linien mit den gesteigerten Anforderungen in Einklang zu bringen, so muß doch bemerkt werden, daß einige Bahnen in der Erneuerung und Verstärkung des Oberbaues immer noch bedeutende Rückstände aufweisen und bisweilen das von ihnen selbst hierfür aufgestellte Programm nicht einhalten. Außer den Notierungen in den Kontrollberichten, welche die bezüglichlichen Mängel im Detail aufführen, wurden in dieser Beziehung an einzelne Verwaltungen noch besondere Mahnungen erlassen.

Hochbau und Stationseinrichtungen.

Neue Aufnahmegebäude bekamen die Stationen Zug, Goldau, Wallenstadt, Oberriet, Verrières und Cressier. Andere Stationshochbauten wurden vergrößert oder umgebaut. Ebenso mußten mit Rücksicht auf die gesteigerten Verkehrsbedürfnisse die Gelciseanlagen einer Reihe von Stationen erweitert werden. Auch auf Verbesserung der Stationsbeleuchtung wird fortwährend Bedacht genommen; so wurde im Berichtsjahr auf 20 Stationen die bisherige mangelhafte Beleuchtungsart durch elektrisches Licht ersetzt.

Um das Entlaufen von Wagen nach Möglichkeit zu verhüten, hat das Departement die Bahnverwaltungen wiederholt eingeladen, die betreffenden Stationen mit geeigneten Hemmvorrichtungen, wie Bremsschuhen etc., zu versehen. Neue Fälle solchen Entlaufens gaben Anlaß, auf die Vervollständigung dieser Maßnahmen zu dringen, und es sind denn auch im Berichtsjahr 44 weitere Stationen mit derartigen Verhütungsmitteln versehen worden.

Weichen- und Signalverriegelungen.

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

auf der Nordostbahn 18: Zürich (Güterbahnhof), Enge, Bendlikon, Rüschlikon, Thalweil, Oberrieden, Horgen, Sihlbrugg, Zug, Glattbrugg, Rümlang, Niederglatt, Glattfelden, Eglisau, Hüntwangen, Rafz, Neuhausen und Wildeggen;

auf der Jura-Simplon-Bahn 3: Yverdon, Rosé und Zwingen;

auf der Centralbahn 2: Luzern und Fluhmühle;

auf der Gotthardbahn 4: Locarno, Meggen, Küsnacht und Walehwyl;

Der Stand der Riegelungen in Prozenten der Stationen, welche Weichen besitzen, ist auf den 5 Hauptbahnen pro Ende 1897 folgender:

Gotthardbahn	98 %
Schweizerische Centralbahn	84 %
Vereinigte Schweizerbahnen	66 %
Nordostbahn	50 %
Jura-Simplon-Bahn	40 %

Wie ersichtlich, sind einige Bahnen mit diesen Einrichtungen zurückgeblieben. Auf den Vereinigten Schweizerbahnen sind sodann die verlangten Ergänzungen an den bestehenden Anlagen noch nicht durchgeführt.

Signale.

Mit elektrischen Glockensignalen wurden versehen die Strecken Niederglatt-Bülach-Eglisau, Dachsen-Schaffhausen und Zug-Thalweil auf der Nordostbahn (32,⁴⁶⁶ km.), Villeneuve-St. Maurice auf der Jura-Simplon-Bahn (22,² km.), 6 kürzere Strecken auf der Centralbahn (28,¹ km.), die neuen Linien Zug-Goldau und Luzern-Immenensee der Gotthardbahn (25,¹³⁵ km.) und die Strecke Sihlwald-Sihlbrugg der Sihlthalbahn (4,¹⁵⁷ km.), im ganzen 112 km.

Auch in Bezug auf diese Signale entsprechen die Leistungen nicht bei allen Bahnen den hierseitigen Anforderungen, bezw. dem vereinbarten, in unserem Bericht pro 1895 erwähnten Erweiterungsprogramm.

Mit neuen Blockstationen wurden versehen die Bahnstrecken Niederglatt-Eglisau und Zug-Thalweil der Nordostbahn (23 km.).

Auch die übrigen Signaleinrichtungen wurden auf verschiedenen Bahnlinien ergänzt. Es wurden beispielsweise neu erstellt:

Weichensignale	26
Deckungssignale	20
Kontrolleinrichtungen für Deckungssignale .	13
Vorsignale	10

Da die Wirkung der Deckungssignale wesentlich davon abhängt, daß sie vom Lokomotivpersonal in genügender Entfernung wahrgenommen werden können und von den Punkten, welche sie decken sollen, weit genug abstehen, so wird seitens der hierseitigen Kontrolle dahin gewirkt, daß Signale, welche diesen Forderungen nicht entsprechen, versetzt werden, oder daß dem Übelstande durch Erstellung von Vorsignalen abgeholfen wird.

Bahnabschluss und Niveauübergänge.

Auf die seit Jahren angestrebte Beseitigung der Geleisekreuzung der Straßenbahn Vevey-Montreux-Chillon mit der Jura-Simplon-Bahn auf dem Niveauübergang der Kantonsstraße bei Territet durch eine Straßenunterführung mußte nach langjährigen Verhandlungen angesichts der dagegen sich erhebenden außerordentlichen Schwierigkeiten für einmal verzichtet werden. Dagegen wurden die Bahnverwaltungen verhalten, bei diesem Übergang eine Reihe von Maßregeln (Signaleinrichtungen etc.) zu treffen, welche geeignet sind, den Bahn- und Straßenverkehr thunlichst zu sichern. Immerhin behielten wir uns vor, auf die Frage der Unterführung zurückzukommen, falls sich die erwähnten Maßregeln für die Sicherheit des Verkehrs als unzureichend erweisen sollten.

Die Verhandlungen über die Beseitigung des Niveauüberganges der Lenzburgerstraße in Aarau sind noch zu keinem definitiven Abschluß gelangt. Immerhin ist die Bahndirektion zur Vorlage eines Unterführungsprojektes innert einer bestimmten Frist eingeladen worden.

Für die Unterführung des Überganges im Bahnhof Renens wurde ein Projekt genehmigt, welches in Ausführung begriffen ist.

Auch für die Unterführung der Nidastraße in Biel liegt ein Projekt vor; dasselbe wird aber von den Stadt- und Kantonsbehörden in einigen Punkten beanstandet und macht daher weitere Verhandlungen notwendig.

Über Beseitigung der Niveauübergänge bei den Stationen Brugg, Tavannes, Uzwil, Laufen und andere sind Verhandlungen, zum Teil im Zusammenhang mit Stationserweiterungen, im Gange.

Der Verbesserung des Abschlusses der Niveauübergänge wurde auch im Berichtsjahr alle Aufmerksamkeit geschenkt; mangelhafte Barrieren wurden vielerorts durch zweckmäßigere Schranken ersetzt und die Übergänge selbst besser bedient und beleuchtet.

Bahnbewachung.

Der Bahnbewachungsdienst wurde auf den meisten Bahnen in befriedigender Weise ausgeübt. Doch wird auf einigen Hauptlinien den hierfür aufgestellten Minimalforderungen noch nicht genügend Rechnung getragen, so in Bezug auf die Zahl der täglichen Begehungen, die Länge der von einem Wärter zu kontrollierenden Bahnstrecke und die demselben hierfür anberaumte Zeit etc. Auch die Bewachung der Niveauübergänge gab wiederholt zu Reklamationen Anlaß, namentlich bei einer Hauptbahn, wo auf verschiedenen Linien ohne hierseitige Ermächtigung die Barrierenbedienung allzusehr eingeschränkt worden war.

Die Wohnungsverhältnisse des Wärterpersonals sind auch im Berichtsjahr manchenorts durch Erstellung von neuen geräumigen Wärterhäusern oder Vergrößerung bestehender Gebäude, Versorgung mit gutem Trinkwasser etc. verbessert worden.

Elektrische Starkstromanlagen.

Die Überwachung der Ausführung der Art. 8 und folgende des Bundesgesetzes betreffend die Erstellung von Telegraphen- und Telephonleitungen, vom 26. Juni 1889, welche Artikel von der Anlage von elektrischen Leitungen für Starkströme sprechen, ist der Telegraphendirektion übertragen. Die Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartements hat sich mit diesen Anlagen nur soweit zu beschäftigen, als dieselben in unmittelbarer Nähe der Bahnlinien geführt werden oder die letztern kreuzen.

Die daherigen Bestimmungen sind im Kreisschreiben vom 14. Oktober 1890 niedergelegt. Die seitherigen Erfahrungen und Fortschritte im Bau solcher Anlagen haben eine Revision der fraglichen Bestimmungen wünschbar gemacht, die indessen im Berichtsjahr nicht zum Abschluß kam.

Es bestehen gegenwärtig in der Schweiz im ganzen 15 Starkstromleitungen von 23 375 m. Länge längs Bahnlinien und 336 Bahnkreuzungen; von letztern sind 207 unter der Bahn durch- und 129 über derselben geführt. Die Kreuzungen verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Bahnnetze:

	Unterirdisch.	Oberirdisch.
Jura-Simplon-Bahn	58	26
Centralbahn	21	29
Gotthardbahn	19	6
Nordostbahn	60	15
Vereinigte Schweizerbahnen . .	9	5
Übrige Bahnen	40	48
Im ganzen	207	129

Im Berichtsjahr wurden die Vorlagen für 4 Längsführungen und 134 Bahnkreuzungen zu Händen der Telegraphendirektion begutachtet. Von diesen Kreuzungen sind 74 Unterführungen und 60 Überführungen.

Der Überwachung der ausgeführten Starkstromanlagen wird fortgesetzt volle Aufmerksamkeit geschenkt.

3. Specialbahnen.

Die Hauptuntersuchung dieser Bahnen, soweit sie nur Saisonbetrieb haben, findet jeweilen vor der Betriebseröffnung im Frühjahr behufs Konstatierung der Dienstbereitschaft statt, und es werden damit einläßliche Bremsproben verbunden. Weitere Beggehungen werden im Laufe der Betriebszeit ausgeführt, sowie eine Inspektion vor Betriebschluß, um die während des Betriebsunterbruches auszuführenden Arbeiten zu konstatieren.

Der Zustand der Specialbahnen hat im allgemeinen zu wesentlichen Aussetzungen nicht häufig Anlaß gegeben.

Ein bei einer Seilbahn vorgekommener Steinschlag, der ohne nennenswerte Folgen verlief, veranlaßte das Departement die Bahnen, welche solchen Vorkommnissen ausgesetzt scheinen, zu einer gründlichen und sorgfältigen periodischen Untersuchung der Felsabhänge längs der Bahn neuerdings anzuhalten.

Beim Rollmaterial der Specialbahnen wird den Brems-einrichtungen fortgesetzt die größte Aufmerksamkeit geschenkt.

Wie schon im Geschäftsbericht 1896 bemerkt, wurden die Zahnradbahnen zu Verbesserungen an den Wagenbremsen angehalten; solche sind zum Teil im Berichtsjahre erfolgt und werden für die Saison 1898 vollständig durchgeführt sein.

Bei 4 Seilbahnen mußte auf Verbesserung der Wagenbremsen gedrungen werden, welchem Verlangen Folge geleistet wurde.

Mit den Einrichtungen zur Verhütung von gefährlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen, welche durch Bundesratsbeschluß vom 3. März 1896 bei allen Seilbahnen verlangt wurden, waren zu Beginn des Berichtsjahres noch 5 Bahnen im Rückstande. Die nötigen Arbeiten wurden aber im Laufe des Jahres bei 4 derselben ausgeführt, bei der fünften müssen sie bis zur Eröffnung des Betriebs im nächsten Frühjahr durchgeführt sein.

Die seit Jahren verlangte Verbesserung der Bremsen an den Zügen der Seilbahn Lausanno-Ouchy ist immer noch rückständig.

Bei der Wengernalpbahn haben wir neuerdings auf Vermehrung des Fahrparkes gedrungen, damit allen Anforderungen des Betriebs entsprochen werden kann und genügend Zeit zur gründlichen Untersuchung der Lokomotiven zwischen den einzelnen Fahrten verbleibt. Die Bahn hat zur Ablieferung auf die nächste Betriebssaison 2 Lokomotiven bestellt.

Zur Auswechslung gelangten im Berichtsjahre die Kabel von 3 Drahtseilbahnen; bei einer Bahn wurde das Zug- und Ballastseil mit einander vertauscht.

Im Betrieb der Specialbahnen sind nur wenige und unbedeutende Störungen vorgekommen; eigentliche Unfälle sind im Berichtsjahre nicht zu melden.

Die Leitung des Betriebs dieser Bahnen ist im allgemeinen sachverständigen Leuten anvertraut. Bei einer größern Seilbahn jedoch mußte das Departement darauf dringen, daß ein Fachmann bezeichnet werde, der seine ganze Zeit der Überwachung und Leitung des Unternehmens zu widmen habe. Der Betrieb dieser Bahn gab auch insoweit zu Bemerkungen Anlaß, als das Personal im Laufe der Saison auf eine unzulässige Weise reduziert wurde.

Über die im Bau befindlichen Specialbahnen ist an anderer Stelle berichtet.

II. Rollmaterial.

In Bezug auf die Ausrüstung der Eisenbahnen mit dem für einen regelmäßigen und ungestörten Betrieb nötigen Rollmaterial

ist zu bemerken, daß die Anschaffungen an Lokomotiven, Personen- und Güterwagen durch die Bahnverwaltungen mit der Verkehrszunahme nicht genügend Schritt halten. Wir beabsichtigen daher in Ausführung des Art. 31 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 Normen über das Minimum des zu beschaffenden Rollmaterials festzusetzen. Zu diesem Zwecke haben bezügliche Unterhandlungen mit den Bahnen stattgefunden, welche jedoch im Berichtsjahre nicht zum Abschluß gekommen sind.

Als besonders dringend erschien die Vervollständigung des Lokomotivparkes der Nordostbahn. Wir haben daher, nachdem eine durch Jahre sich hinziehende Korrespondenz zu keiner befriedigenden Lösung führte, hier einen Entscheid getroffen, ohne die Lösung der Frage im allgemeinen abzuwarten und haben den Lokomotivpark der Nordostbahn bis auf weiteres auf mindestens 240 Lokomotiven festgestellt.

Wir lassen die üblichen Angaben über den Stand und die Änderungen des Rollparkes folgen:

a. Lokomotiven.

	Aus- rangiert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
Normalbahnen:			
Jura-Simplon-Bahn	2	—	— 2
Centralbahn	8	11	3
Gotthardbahn	—	12	12
Nordostbahn	2	8	6
Vereinigte Schweizerbahnen	—	5	5
Nebenbahnen	1	8	7
Im ganzen	13	44	31
Sonstige Bahnen:			
Schmalspurbahnen	—	—	—
Zahnradbahnen	—	—	—
Tramways	—	—	—
Im ganzen	13	44	31
Bestand zu Ende 1897:			
Normalbahnen	856 Lokomotiven.		
Sonstige Bahnen	199	"	
Im ganzen	1055	"	

b. Personenwagen.

	Aus- rangi- ert.	Neu- beschafft.	Zuwachs.
Normalbahnen:			
Jura-Simplon-Bahn	21	8	—13
Centralbahn	16	20	4
Gotthardbahn	—	20	20
Nordostbahn	* 2	65	63
Vereinigte Schweizerbahnen . .	—	5	5
Nebenbahnen	2	14	12
Im ganzen	41	132	91
Sonstige Bahnen:			
Schmalspurbahnen	—	18	18
Elektrische Bahnen	—	88	88
Zahnrad- und Seilbahnen . . .	—	2	2
Total	—	108	108
Im ganzen	41	240	199

Bestand zu Ende 1897:

	Achsen.	Plätze.
Normalbahnen	5646	101,445
Schmalspurbahnen	934	13,411
Elektrische Bahnen	472	7,100
Zahnrad- und Seilbahnen . . .	334	5,414
Tramways	214	3,488
Im ganzen	7600	130,858

c. Bahnpostwagen.

Ausrangiert wurden	—
Angeschafft „	8
Zuwachs	8

Bestand zu Ende 1897:

Zweiachsige	151
Dreiachsige	69
Im ganzen	220

*) Darunter ein ganz neuer Wagen, welcher bei der Entgleisung bei Thaingen zerstört wurde.

d. Gepäckwagen.

	Normalbahnen.	Sonstige Bahnen.
Abgang	1	—
Neubeschaffung	14	4
Zuwachs	<u>13</u>	<u>4</u>
Bestand zu Ende 1897:		
Normalbahnen	884	Achsen.
Sonstige Bahnen	98	"
Im ganzen	<u>982</u>	"

e. Güterwagen.

	Offene Wagen.		Gedeckte Wagen.	
	Normalbahnen.	Sonstige Bahnen.	Normalbahnen.	Sonstige Bahnen.
Abgang	117	—	100	—
Neubeschaffung	178	31	245	43
Zuwachs	<u>61</u>	<u>31</u>	<u>145</u>	<u>43</u>
Bestand zu Ende 1897:				
Normalbahnen	22,172		Achsen.	
Sonstige Bahnen	1,079		"	
Im ganzen	<u>23,271</u>		"	

In qualitativer Beziehung sind auch dieses Jahr wiederum wesentliche Fortschritte bei den neubeschafften Fahrzeugen zu konstatieren.

Wir erwähnen eine für alle Dienste geeignete Probelokomotive der Jura-Simplon-Bahn, mit 3 verbunden, auf 3 gekuppelte Achsen arbeitenden Cylindern. Es sind von der genannten Bahn weitere 25 Stück dieses Lokomotivtypes in Bestellung gegeben worden.

Bei den Personenwagen erwähnen wir die von der Gotthardbahn in Dienst gestellten vierachsigen Personenwagen, welche sich durch ruhigen Gang auszeichnen und durch die geschmackvolle, bequeme und reiche Ausstattung des Innern allgemeines Aufsehen erregt haben. Wir bemerken, daß dabei der II. Wagenklasse erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt und mit dem Grundsatz gebrochen wurde, daß unbedingt 4 Sitze in der Querichtung der Wagen angebracht werden müssen.

Die Beleuchtung der neuen Wagen der Gotthardbahn geschieht mit Elektrizität, womit auch diese Bahn den ersten Schritt zur Einführung der elektrischen Beleuchtung auf ihrem Netz gethan hat.

Bei der Nordostbahn war es uns bis jetzt nicht möglich, in Beziehung auf die Wagenbeleuchtung eine Verbesserung der bestehenden Verhältnisse zu erreichen. Die Verwaltung erklärt zwar, zur elektrischen Beleuchtung übergehen zu wollen, glaubt aber, mit Rücksicht auf den zur Beleuchtung nötigen Kraftbedarf, die Einführung bis nach Umbau des Bahnhofes Zürich, beziehungsweise Erstellung der neuen Werkstättenanlage, verschieben zu müssen. Wir sind der Ansicht, daß hier auch mit provisorischen Einrichtungen ausgeholfen werden könnte, und werden daher bei weiterm Zögern der Bahnverwaltung einen Termin zur Durchführung einer bessern Wagenbeleuchtung festsetzen.

Von Rollmaterialbestellungen für die im Betrieb befindlichen Bahnen, sowohl zum Zwecke des Ersatzes von abgehenden, ausgenützten Lokomotiven und Wagen, als zur Vermehrung des Fahrparkes, sind uns die nachfolgenden zur Kenntnis gebracht worden:

	Lokomotiven.	Personenwagen.	Gepäckwagen.	Güterwagen.
	Anzahl.	Sitzplätze.	Achsen.	Achsen.
Jura-Simplon-Bahn . . .	25	—	32	304
Centralbahn . . .	10	950	20	60
Gotthardbahn . . .	12	1008	—	200
Nordostbahn . . .	12	1950	20	400
Vereinigte Schweizerbahnen	—	326	9	90
Normale Nebenbahnen . . .	6	72	—	26
Sonstige Bahnen . . .	5	591	—	42
Im ganzen	70	4897	81	1122

Für die Bahnen im Bau sind bestellt:

	Lokomotiven.	Personenwagen.	Gepäckwagen.	Güterwagen.
Für Normalbahnen . . .	3	*16	—	—
„ Schmalspurbahnen . . .	—	—	—	—
„ Zahnrad- u. Seilbahnen . . .	6	9	—	2
„ Tramways . . .	—	14	—	7

* Worunter 6 Automobilen.

Bei der Centralbahn und bei der Jura-Simplon-Bahn ist in den letzten Jahren viel für den Ersatz der ältern Lokomotiven und Wagen gethan worden, während die Nordostbahn im Rückstand geblieben ist und in letzter Zeit beinahe keine alten Lokomotiven und Wagen ausrangiert hat, wiewohl solche in großer Anzahl in ihrem Parke vorhanden sind.

Der Unterhalt des Rollmaterials gab zu besondern Maßregeln keinen Anlaß, immerhin hat das Departement die Bahnen neuerdings auf die große Bedeutung der sorgfältigen Überwachung der Zugapparate an den Fahrzeugen aufmerksam gemacht.

Es sind eingegangen:

11	Berichte über Kupplungsbrüche auf offener Linie,
32	„ „ Radreifenbrüche,
5	„ „ Achsenbrüche.

Erhebliche Folgen haben diese Brüche nicht gehabt.

Die Zahl der gemeldeten 191 Lokomotivdefekte, welche größere oder kleinere Störungen im Betrieb verursachten, verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Bahnen:

Jura-Simplon-Bahn	40
Centralbahn	11
Gotthardbahn	16
Nordostbahn	45
Vereinigte Schweizerbahnen	14
Übrige Bahnen	65

Den Kesselrevisionen und Pressungen wurde von unsern Organen in üblicher Weise beigewohnt.

Es wurden vorgenommen:

Innere Kesseluntersuchungen.

	Anzahl.	In % der Kessel.
Jura-Simplon-Bahn	28	12,7
Centralbahn	22	16,1
Gotthardbahn	24	19,0
Nordostbahn	35	16,0
Vereinigte Schweizerbahnen . . .	8	9,6
Normale Nebenbahnen	15	21,0
Sonstige Bahnen	30	15,3
Im ganzen	162	15,7

Periodische Druckproben.

	Anzahl.	In % der Kessel.
Jura-Simplon-Bahn	67	30,5
Centralbahn	33	24,8
Gotthardbahn	39	30,7
Nordostbahn	63	28,9
Vereinigte Schweizerbahnen . .	19	23,0
Normale Nebenbahnen	19	26,8
Sonstige Bahnen	51	26,0
Im ganzen	291	27,1

Druckproben neuer Kessel.

Jura-Simplon-Bahn	bei —	Kesseln.
Centralbahn	12	„
Gotthardbahn	12	„
Nordostbahn	8	„
Vereinigte Schweizerbahnen . .	7	„
Normale Nebenbahnen	3	„
Sonstige Bahnen	—	„
Im ganzen	42	„

An den Werkstätteanlagen sind wesentliche Änderungen nicht zu verzeichnen, und wir müssen konstatieren, daß die so dringend nötigen Neubauten für die Nordostbahn und für die Brünigbahn immer noch nicht in Angriff genommen wurden, und daß trotz hierseitigen Mahnungen eine bezügliche Planvorlage noch aussteht.

Wir geben nachstehend einige Anhaltspunkte, wie die vorhandenen Lokomotiven im Sommerdienst des Berichtsjahres Verwendung gefunden haben:

Bahnen.	Im Streckendienst.	Im Rangierdienst.	Total im Dienst.		Dis- ponibel.		In Re- paratur.		Total.
	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	%	Anzahl.	%	Anzahl.	%	Anzahl.
Jura-Simplon-Bahn . . .	166	15	181	82	8	4	31	14	220
Centralbahn	79	27	106	78	5	4	24	18	135
Gotthardbahn	88	10	98	80	—	—	24	20	122
Nordostbahn	154	30	184	85	11	5	20	9	215
Vereinigte Schweizerbahnen	47	13	60	74	14	17	7	9	81
Normale Nebenbahnen . .	35	1	36	58	14	23	12	19	62
Schmalspurbahnen . . .	85	—	85	67	30	24	12	10	127
Sämtliche Bahnen . . .	654	96	750	78	82	8,5	130	14	962

Es sollte bei normalen Verkehrsverhältnissen die Zahl der wirklich im Dienste stehenden Lokomotiven 75 % der bei einer Bahn vorhandenen Lokomotiven nicht übersteigen.

* *

Im Berichtsjahre waren wir im Falle, für die Schnellzüge zwischen Basel und Chiasso unter gewissen Bedingungen eine Erhöhung der bisher in der Schweiz üblichen maximalen Fahrgeschwindigkeiten zu gestatten. Es verkehren diese Züge daher auf geeigneten Strecken mit einer bis 90 km. gehenden Schnelle, während allerdings auf andern Strecken der dermalige Oberbau es nicht ratsam erscheinen läßt, die bisherige Grenze von 75 km. zu überschreiten. Auf den Gefällstrecken glaubten wir, in Anbetracht der vorzüglichen Bremsmittel, gegen eine Erhöhung der Fahrschnelle bis auf 60 km. Einsprache nicht erheben zu müssen.

Bezüglich der Fahrgeschwindigkeit auf Trambahnen hat das Departement in Erledigung der im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Eingabe, einen Entscheid getroffen, wonach die Grenzen wie folgt festgesetzt werden:

Im Innern der Städte und in engen Dorfstraßen . . .	12 km.
Durch Ortschaften und geeigneten Stadtstraßen . . .	15 "
Durch Häusergruppen und geeignete Straßen an der Peripherie der Städte	18 "
Auf offener Landstraße	25 "

Unter besondern Verhältnissen und auf Gefällstrecken erleiden diese Ansätze entsprechende Reduktion.

Weiter zu gehen mit den Grenzen der zulässigen Fahrschnelle hielten wir im Interesse der Sicherheit des allgemeinen Verkehrs auf den öffentlichen Straßen nicht für zulässig. Es bleiben dabei die Vorschriften der kantonalen Pflichtenhefte, d. h. die Bedingungen für die Gestattung der Straßenbenützung, vorbehalten.

Die große Bedeutung, welche der Reduktion der Fahrschnelle auf starken Gefällen bei elektrischen Trambahnen zukommt, ist im Berichtsjahr durch zwei Fälle, die zwar ohne wesentliche Folgen abliefen, dargethan worden. Das Departement hat die Verwaltungen zur genauen Einhaltung der bezüglichlichen Vorschriften und insbesondere zu vorsichtigem Befahren der im starken Gefälle liegenden Strecken eingeladen.

III. Bahnbetrieb.

Fahrplanwesen.

Die Zahl der Begehren zu den Fahrplanentwürfen ist gegenüber dem Vorjahre erheblich gestiegen, was zum Teil auf die Eröffnung der Bahnlinien Luzern-Immensee, Arth-Zug, Zug-Thalweil und Eglisau-Schaffhausen zurückgeführt werden muß, indem diese mehrere wesentliche Änderungen bezw. Neuerungen mit sich brachte, welche zahlreichen Abänderungsbegehren seitens der Anwohner riefen.

Zu den Entwürfen für den Sommerfahrplan sind 442 und zu denjenigen für den Winterfahrplan 284 Abänderungsbegehren gestellt worden, von denen 266 durch Zugeständnisse der Bahn- und Dampfschiffverwaltungen ihre Erledigung fanden. 230 Begehren sind in den Fahrplankonferenzen nach Anhörung der von den Verwaltungen vorgebrachten Ablehnungsgründe zurückgezogen worden, und in ebenso vielen Fällen mußte das Departement bezw. der Bundesrat entscheiden.

Als wesentliche Verbesserungen, welche von den Transportanstalten teils freiwillig und teils auf Veranlassung der Behörden übernommen wurden, erwähnen wir die folgenden:

Die Beibehaltung der im vorjährigen Bericht erwähnten Expreszüge zwischen Genf einerseits und Basel und Zürich anderseits auch im Winter.

Die im vorjährigen Bericht in Aussicht gestellte Beschleunigung des Morgen-Expreszuges Basel-Chiasso und des Nachmittags-Expreszuges Chiasso-Basel.

Die Führung der im vorjährigen Berichte in Aussicht gestellten neuen Expreszüge zwischen Basel und Chiasso, mit Anschluß in Arth-Goldau nach und von Zürich.

Die Führung von neuen Lokalzügen zwischen Luzern und Arth-Goldau.

Die Führung je eines neuen Schnellzuges in beiden Richtungen zwischen Zürich und Stuttgart via Schaffhausen.

Die Herstellung einer Expreszugsverbindung von Basel und weiter (ab Basel 1⁴⁰ nachm.), sowie von Zürich und weiter (ab Zürich 1²⁵ nachm.) nach Marseille (Ankunft 5⁰⁹ Vorm.)

Die Führung eines Morgenschnellzuges (Paris)-Neuenburg-Bern und eines Abendschnellzuges Bern-Neuenburg-(Paris) auch im Winter.

Die Führung eines neuen Schnellzuges in beiden Richtungen auf der Linie Lausanne-St. Maurice im Sommer.

Die Führung eines neuen Frühzuges Biel-Chaux-de-Fonds und eines neuen Spätzuges Chaux-de-Fonds-Biel.

Die Führung eines neuen gemischten Zuges in beiden Richtungen auf der Linie Bern-Biel.

Die Führung eines neuen gemischten Zuges Bern-Langnau am Vormittag.

Die Führung eines neuen Zuges in beiden Richtungen auf der Strecke Aarau-Wohlen.

Die Führung eines neuen Abendzuges Luzern-Olten.

Die Herstellung von Schnellzugsverbindungen zwischen Basel und Schaffhausen in beiden Richtungen via Eglisau.

Die Führung eines neuen Frühzuges Zürich-Luzern.

Die Führung eines neuen Abendzuges Zürich-Richterswil.

Die Führung eines Morgenschnellzuges Glarus-Zürich und eines neuen Personenzuges Richterswil-Glarus am Abend im Sommer.

Die Führung je eines neuen Zuges in beiden Richtungen auf der Linie Glarus-Weesen im Sommer.

Im vorjährigen Geschäftsberichte haben wir erwähnt, es sei von verschiedenen Seiten verlangt worden, daß der Sommerfahrplan jeweilen auf 1. Mai statt erst auf 1. Juni in Kraft gesetzt werden möchte, und daß diesem Begehren im Hinblick auf die für den 1. Juni in Aussicht gestellte Eröffnung der Linien Luzern-Immensee, Arth-Zug, Zug-Thalweil und Eglisau-Schaffhausen nicht entsprochen werden konnte.

Im weitem Verfolge dieser Angelegenheit hat sich herausgestellt, daß das Publikum aus dem Beginn der Sommerfahrordnung am 1. Mai nur geringen Nutzen ziehen würde, weil die Bahnverwaltungen einige Sommerschnellzüge, wie bisher, erst ab 1. Juli zu führen beabsichtigten. Andererseits wären bei Feststellung der schweizerischen Sommerfahrpläne auf den 1. Mai die definitiven Fahrpläne der französischen und der italienischen Eisenbahnen noch nicht bekannt gewesen und hätten daher die auf den 1. Mai zu erstellenden schweizerischen Kursbücher Mängel aufgewiesen, welche das Eisenbahndepartement vermeiden wissen wollte. Unter diesen Umständen sah das Departement sich nicht veranlaßt, zu einer Änderung des bisherigen Verfahrens Hand zu bieten.

In der Winterfahrplankonferenz 1897/98 ist von einigen Bahnverwaltungen die Erstellung der Fahrpläne je für ein ganzes Jahr angeregt worden. Es konnte sich aber das Departement nicht entschließen, dieser Anregung zuzustimmen, weil die ausländischen Anschlußbahnen für den Sommer und für den Winter besondere Fahrpläne erstellen, mit welchen die diesseitigen Fahrpläne jeweilen in Übereinstimmung gebracht werden müssen.

In der Europäischen Fahrplankonferenz pro Sommer 1897 hat die Vertretung der Belgischen Staatsbahnen den Wunsch ausgesprochen, daß die in der Konferenz vertretenen Bahnverwaltungen bei ihren kompetenten Behörden Schritte thun möchten, um die Genehmigung zur Einführung der Stundenzählung von 0—24 in den Fahrplänen zu erhalten, wie dieses in Belgien auf den 1. Mai 1897 angeordnet sei. Die Konferenz hat sich bereit erklärt, dem Wunsche der belgischen Staatsbahnen zu entsprechen, und es haben in der Folge die Verwaltungen der schweizerischen Hauptbahnen dem Eisenbahndepartement gegenüber die Bereitwilligkeit ausgesprochen, in den Fahrplänen die Stundenbezeichnung von 0—24 einzuführen. Da aber in der Europäischen Fahrplankonferenz pro Winter 1897/98, in welcher die Frage der Stundenbezeichnung von 0—24 wieder zur Besprechung gelangte, die Delegierten der französischen, deutschen und österreichischen Bahnen sich durch-

aus ablehnend verhielten, so hat das Eisenbahndepartement von einer weitem Verfolgung dieser Angelegenheit für einmal abgesehen.

Fahrleistungen und Zugsverspätungen.

Die Fahrleistungen und die Zugsverspätungen der Bahnen sind in der bisher üblichen Weise tabellarisch zusammengestellt worden. Aus der Zusammenstellung ist zu entnehmen, daß von den rapportpflichtigen Bahnen im ganzen gefahren worden sind:

25,218,014 Zugskilometer (1896: 24,198,468),
623,701,691 Achskilometer (1896: 576,991,116).

Es gelangten zur Ausführung:

427,823 fahrplanmäßige Schnell- und Personenzüge (1896: 401,554),

4,885 Fakultativ- und Extrapersonenzüge (1896: 3638),

68,745 fahrplanmäßige Güterzüge mit Personenbeförderung (1896: 72,038),

322 Fakultativ- und Extragüterzüge mit Personenbeförderung (1896: 338),

112,653 fahrplanmäßige reine Güterzüge (1896: 104,556),

40,748 reine Fakultativ- oder Extragüterzüge (1896: 40,151).

Gemäß den Nachweisen der Bahnverwaltungen sind von den fahrplanmäßigen Schnell- und Personenzügen 15,839 (1896: 7021) mit 10 und mehr Minuten Verspätung am Endpunkte der Fahrt eingetroffen; ferner 558 fahrplanmäßige Güterzüge mit Personenbeförderung mit 15 und mehr Minuten Verspätung.

Die Zunahme der Verspätungen gegenüber dem Vorjahre ist zum großen Teile auf ausländische Anschlüsse und auf die mit der Eröffnung der neuen Linien Luzern-Immensee, Arth-Zug-Zug-Thalweil und Eglisau-Schaffhausen geschaffenen neuen Verhältnisse zurückzuführen, wobei im Sommer auch die stellenweise noch nicht vollständig vollendeten Bahnanlagen und in unerwarteter Weise auftretende Dammsenkungen bei Walchwil mitgewirkt haben. Da die betreffenden Bahnverwaltungen die Eröffnung der neuen Linien für den 1. Juni in Aussicht genommen hatten, so mußte bei Erstellung des Sommerfahrplanes hierauf Rücksicht genommen werden. Gegen Schluß der Wintersaison zeigte es sich allerdings, daß die gänzliche Fertigstellung der neuen Bahnlinien auf 1. Juni

Zusammenstellung der im Jahre 1897 auf den schweizerischen Eisenbahnen beförderten Züge und deren Verspätungen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	
Bezeichnung der Eisenbahnen	Durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Linien	Davon doppel-spurig	Total der beförderten						Total der zurückgelegten		Auf die regelmäßigen Personenzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung entfallen:	Von den Achskilometern kommen auf 1 Kilometer Bahnlänge	An den Endpunkten der Fahrt trafen ein:						Ursache der Verspätungen						Prozente		Anzahl der versäumten Anschlüsse	
			im Fahrplan vorgesehenen regelmäßigen			Fakultativ- und Extra-			Zugs-	Achskilometer			Personenzüge mit 10 und mehr Minuten Verspätung			Güterzüge mit Personenbeförderung mit 15 und mehr Minuten Verspätung			Durch Verspätung der Anschlußanstalten	Auf der eigenen Linie					der gemäß Kolonnen 22 und 23 verspäteten Züge im Verhältnis zur Gesamtzahl der Züge	im Vorjahre		
			Personenzüge	Güterzüge mit Personenbeförderung	reinen Güterzüge	Personenzüge	Güterzüge mit Personenbeförderung	reinen Güterzüge					Anzahl	Durchschnittliche Verspätung	Größte Verspätung	Anzahl	Durchschnittliche Verspätung	Größte Verspätung		infolge von Unfällen und atmosphärischen Einflüssen	infolge von Rollmaterialdefekten	durch den Stations- und Fahrdienst	Total	im Vorjahre				
																												Minuten
1. Normalspurbahnen.																												
Jura-Simplon-Bahn ¹⁾	* 990	109	83 190	15 013	28 032	364	—	10 655	7 094 133	177 101 394	5 326 675	178 891	2 556	19	187	149	24	77	1346	215	100	1044	1359	1176	1,16	0,95	528	
Nordostbahn ²⁾	** 796	126	98 648	20 478	34 250	855	—	12 825	6 556 562	162 947 139	4 944 775	204 708	6 474	18	167	76	24	151	3037	1051	101	2361	3513	439	2,07	0,30	1293	
Centralbahn ³⁾	*** 404	129	52 895	9 917	24 003	651	298	6 232	3 546 817	111 119 579	2 426 132	275 049	2 287	16	89	131	24	127	1948	31	47	392	470	557	0,70	0,83	481	
Vereinigte Schweizerbahnen ⁴⁾	310	9	29 837	9 755	4 310	224	2	2 814	2 133 492	52 760 538	1 818 953	170 196	867	16	186	109	26	298	682	38	23	233	294	346	0,65	0,91	291	
Gotthardbahn	† 270	122	20 227	1 839	12 032	593	—	3 855	2 892 395	86 116 653	1 787 722	318 951	1 635	19	197	11	23	162	1177	227	31	211	469	247	1,10	0,91	321	
Südostbahn	50	—	13 561	—	1 135	122	—	386	256 273	2 284 114	226 272	45 683	530	14	70	—	—	—	507	5	6	12	23	56	0,18	0,35	13	
Seethalbahn	50	—	6 205	730	1 843	40	—	393	242 196	2 450 093	202 613	49 002	161	15	76	2	30	40	114	24	3	22	49	21	0,86	0,27	17	
Emmenthalbahn	43	—	5 236	1 460	1 755	18	12	666	179 866	2 721 611	143 960	63 294	55	16	38	1	22	22	54	—	1	1	2	8	0,08	0,10	—	
Neuenburger Jurabahn	40	—	6 339	2 404	1 311	58	—	697	260 720	3 110 750	218 880	77 769	159	18	90	22	22	50	118	14	6	43	63	70	0,56	0,68	11	
Tößthalbahn	40	—	4 857	484	1 228	17	—	452	197 835	2 200 629	168 469	55 116	102	21	202	36	22	47	98	9	9	22	40	27	0,58	0,40	28	
Langenthal-Huttwil-Wolhusen	40	—	4 411	3 015	—	15	6	223	153 408	1 967 363	150 192	49 184	66	17	33	2	37	46	63	2	3	—	5	7	0,04	0,09	3	
Sihlthalbahn	†† 18	—	5 422	—	1 122	64	—	540	94 467	877 430	85 809	48 747	74	17	53	—	—	—	74	—	—	—	—	—	—	—	—	
Orbe-Chavornay	4	—	8 030	—	612	22	—	38	33 894	67 787	31 511	16 947	124	17	60	—	—	—	121	2	1	—	3	4	0,01	0,01	3	
2. Schmalspurbahnen.																												
Rhätische Bahn	92	—	5 594	1 460	—	193	2	174	338 336	4 455 502	330 954	48 430	49	23	160	5	22	32	26	3	5	20	28	52	0,85	0,75	1	
Brünigbahn (J.-S.)	††† 54	—	5 082	—	812	47	—	86	194 582	3 203 275	172 276	59 320	130	19	110	—	—	—	90	26	4	10	40	43	0,28	0,05	25	
Viège-Zermatt (J.-S.)	36	—	1 000	—	—	—	—	271	42 630	478 148	35 000	13 282	24	27	95	—	—	—	10	7	2	5	14	9	0,70	0,20	2	
Bières-Apples-Morges et Apples-L'Isle (J.-S.)	30	—	4 868	—	—	5	—	6	75 617	564 176	75 454	18 806	28	38	142	—	—	—	—	7	6	15	28	6	0,48	0,18	3	
Saignelégier-Chaux-de-Fonds	27	—	1 938	730	—	51	—	—	73 200	748 440	72 036	27 721	8	36	83	—	—	—	1	4	2	1	7	20	0,11	0,86	8	
Appenzellerbahn (Winkeln-Appenzell)	26	—	8 202	730	208	22	—	42	119 720	1 662 086	117 140	63 927	180	14	42	13	17	26	135	—	6	52	58	26	0,65	0,80	2	
Yverdon-St. Croix	25	—	2 082	—	—	17	—	—	52 561	413 974	52 190	16 559	18	15	34	—	—	—	18	—	—	—	—	4	—	0,05	—	—
Berner Oberlandbahnen	24	—	5 837	—	—	536	—	178	78 381	876 609	72 398	36 526	58	16	23	—	—	—	58	—	—	—	—	1	—	0,01	—	—
Lausanne-Echallens-Bercher	24	—	3 282	—	—	20	—	—	72 563	849 362	72 240	35 391	24	31	104	—	—	—	—	8	9	7	24	26	0,49	0,79	—	
Frauenfeld-Wyl	18	—	3 906	—	—	77	2	26	68 898	590 896	67 491	32 828	4	76	177	—	—	—	—	4	—	—	4	1	—	0,08	—	3
Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds (J.-N.)	17	—	3 648	—	—	3	—	1	62 068	334 248	62 016	19 662	39	39	137	—	—	—	3	12	18	6	36	18	0,66	0,14	19	
Waldenburgerbahn	14	—	2 920	730	—	6	—	—	51 168	497 906	51 100	35 565	19	16	40	1	21	21	18	—	—	2	2	3	0,06	0,08	—	
Appenzeller Straßenbahn (St. Gallen-Gais)	14	—	3 741	—	—	58	—	14	53 246	638 955	52 374	45 640	14	22	62	—	—	—	9	1	4	—	5	10	0,11	0,27	2	
Birsigthalbahn	13	—	10 196	—	—	627	—	—	113 855	1 306 064	109 036	100 467	8	26	40	—	—	—	—	7	1	—	8	7	0,01	—	—	
Neuchâtel-Cortailod-Boudry (J.-N.)	11	—	16 917	—	—	24	—	174	114 583	980 741	113 911	89 159	14	20	35	—	—	—	—	6	6	2	14	63	0,05	0,26	1	
Tramelan-Tavannes	9	—	3 650	—	—	102	—	—	33 768	205 011	32 850	22 779	37	14	27	—	—	—	36	—	—	1	1	6	0,08	0,11	—	
Brenets-Loche	5	—	6 102	—	—	54	—	—	30 780	171 218	30 510	34 244	95	18	60	—	—	—	94	—	—	1	1	8	0,02	0,05	1	
Totale und Durchschnittszahlen																												
	3494	495	427 823	68 745	112 653	4885	322	40 748	25 218 014	623 701 691	19 050 939	178 507	15 839	22	202	558	24	298	9837	1703	394	4463	6560	3261	—	0,98	0,55	3056
Im Jahre 1896	3409	450	401 554	72 038	104 556	3638	338	40 151	24 198 468	576 991 116	18 221 480	169 256	7 021	18	330	365	24	159	4125	669	372	2220	3261	—	—	0,55	—	1342

¹⁾ Inkl. Bulle-Romont, Régional Val-de-Travers, Thunerseebahn, Bodelibahn und Spiez-Erlenbach-Bahn.²⁾ „ Bözbergbahn mit Koblenz-Stein.³⁾ „ Aarg. Südbahn, Wohlen-Bremgarten und Basler Verbindungsbahn.⁴⁾ „ Wald-Rüti und Toggenburgerbahn.

* 227 Tage à 985 km. und 138 Tage à 997 km.

** 151 Tage à 766 km. und 214 Tage à 816 km.

*** 151 Tage à 394 km. und 214 Tage à 411 km.

† 151 Tage à 267 km. und 214 Tage à 276 km.

†† 151 Tage à 15 km. und 214 Tage à 19 km.

††† 90 Tage à 43 km., 31 Tage à 48 km. und 244 Tage à 58 km.

nicht auf allen Punkten vorausgesetzt werden durfte; es erschien aber gleichwohl angezeigt, die Betriebseröffnung unter gewissen die Sicherheit des Betriebes garantierenden Bedingungen auf den angegebenen Zeitpunkt zu gestatten, weil andernfalls auf mehreren anstoßenden Linien der festgestellte Sommerfahrplan gar nicht hätte durchgeführt werden können.

Kontrolle betreffend Dienstvorschriften und deren Handhabung.

Der Verband der schweizerischen Normalbahnen hat dem Departemente im Berichtsjahr den Entwurf zu einem neuen Signalreglement vorgelegt, nachdem aus verschiedenen Gründen und namentlich mit Rücksicht auf das am 1. Dezember 1895 in Kraft getretene Reglement über den Fahrdienst mehrere Bestimmungen des Reglements vom 1. Juni 1886 sich als revisionsbedürftig erzeigt hatten. Nach einläßlicher Prüfung dieses Entwurfs hat das Departement dem Verbande eine Anzahl von Abänderungsvorschlägen mit dem Bemerken übermittelt, daß es, sofern die Verbandsverwaltungen diesen Vorschlägen nicht zustimmen sollten, eine Konferenz behufs Besprechung der streitigen Punkte einberufen würde. Die Rückäußerung der Verbandsverwaltungen ist zur Zeit noch ausstehend.

Nebst einer Anzahl von Vorschriften von geringerer Bedeutung der bestehenden Bahnen sind die Betriebsreglemente der nachstehenden neuen Unternehmungen geprüft und genehmigt worden:

Trambahn in St. Gallen,
 Tramway in Freiburg,
 Drahtseilbahn Cossonay-Station J. S.,
 Elektrische Straßenbahn Zürich-Örlikon-Seebach,
 Drahtseilbahn Biel-Leubringen.

An die im letztjährigen Berichte gemachten Mitteilungen anschließend, müssen wir konstatieren, daß noch immer mehrere Bahnverwaltungen mit der Vollziehung der Vorschriften über die periodischen Prüfungen des Betriebspersonals im Rückstande sind. Das Departement hat es, entsprechend der Wichtigkeit der Sache, an Erinnerungen nicht fehlen lassen, und es wird auch fernerhin sich angelegen sein lassen, auf eine beförderliche Vollziehung dieser längst als notwendig erkannten Vorschriften zu dringen.

Von den Kontrollorganen des Departements ist wiederholt die Wahrnehmung gemacht worden, daß für die Ablösung im Bahnbewachungsdienste Personen verwendet wurden, welche sich für

diesen Dienst nicht eigneten, weil sie zu jung oder körperlich gebrechlich oder auch geistig etwas beschränkt waren, weshalb das Departement Anlaß nahm, die Bahnverwaltungen einzuladen, als Ablöser oder Ablöserinnen nur durchaus tüchtige und zuverlässige Personen zu verwenden.

Das Departement sah sich wiederholt in die Lage versetzt, der Tendenz einiger Bahnverwaltungen entgegenzutreten, welche dahin zielte, für die eigenen Angestellten Specialvorschriften aufzustellen, welche mit allgemein verbindlichen Vorschriften im Widerspruche standen.

Die Frage der Einstellung direkter Personenwagen in gewisse Züge rief zahlreichen Korrespondenzen. In mehreren Fällen wurde die Intervention des Departements angerufen, weil dem Begehren um Führung solcher Wagen seitens der betreffenden Bahnverwaltungen nicht stattgegeben werden wollte. Dabei mußte in einzelnen Fällen konstatiert werden, daß die gestellten Begehren mehr aus Konkurrenzrücksichten als aus Zweckmäßigkeitsgründen hervorgegangen waren, während in andern Fällen die Führung direkter Wagen aus Konkurrenzrücksichten von den Verwaltungen abgelehnt und erst auf nachdrückliches Verlangen des Departements zugestanden wurde.

Daß unter solchen Streitigkeiten zwischen den Verwaltungen das reisende Publikum zu leiden hat, erhellt am besten aus der Thatsache, daß Fälle vorgekommen sind, wo mit Affichen versehene Durchgangswagen auf Anordnung von Bahnverwaltungen, trotz Beschwerden der Insassen, unterwegs aus den Zügen gestellt wurden, um auf andere Verwaltungen einen Druck auszuüben.

Vollziehung des Arbeitsgesetzes.

Die periodischen Vorlagen über die Dienst- und Ruhezeiten des Betriebspersonals der Bahn- und Dampfschiffgesellschaften sind in üblicher Weise geprüft und, soweit besondere Verhältnisse es angezeigt erscheinen ließen, wie in frühern Jahren, Ausnahmen im Sinne von Art. 6 des Gesetzes zugestanden worden.

In einer Anzahl von Fällen sind die allzu weitgehenden Ansprüche der Gesellschaften hinsichtlich von Ausnahmen ablehnend beschieden worden.

Wir wollen nicht unerwähnt lassen, daß in 3 Fällen, wo das Departement eine Erleichterung des Dienstes forderte, die betreffenden Angestellten die Beibehaltung der in der Diensterteilung

vorgesehenen Abweichungen von den Gesetzesbestimmungen wünschten, weil sie sich dabei besser stellten als bei der von der Behörde verlangten engeren Anpassung an die Gesetzesbestimmungen.

Die direkten Erhebungen durch die Kontrollorgane des Eisenbahndepartements haben auch im Berichtsjahre zahlreiche Unregelmäßigkeiten zu Tage gefördert, und es sind dem Departement auch wiederholt Beschwerden von Angestellten über ungesetzliche Beanspruchung eingegangen, obschon wir gerne konstatieren, daß gegen frühere Jahre einige Besserung zu erkennen ist.

Die zur Kenntnis der Behörde gelangten Unregelmäßigkeiten sind den betreffenden Verwaltungen jeweilen mitgeteilt und die Verwaltungen eingeladen worden, ungesäumt für Abhülfe zu sorgen. Die Verwaltungen haben jeweilen nicht ermangelt, die ihnen signalisierten Unregelmäßigkeiten abzustellen.

Wir wollen nicht unterlassen, hervorzuheben, daß, von wenigen Fällen abgesehen, die Verwaltungen von den vorgekommenen Ungesetzlichkeiten keine Kenntnis hatten, und daß sie in mehreren Fällen die direkt Fehlbaren gebührend zur Verantwortung gezogen haben.

Der Direktion der Arth-Rigi-Bahn ist wegen fortgesetzter Außerachtlassung der Bestimmungen des Gesetzes und der bezüglichen Vollziehungsverordnung ein ernster Verweis erteilt worden, mit Androhung schärferer Maßnahmen für den Wiederholungsfall.

Hinsichtlich des Verbotes der Besorgung des Güterdienstes an den Sonntagen (Art. 5 des Gesetzes) sind nachstehende Ausnahmen zugestanden worden:

1. Den Vereinigten Schweizerbahnen für den 10. Juni die Beförderung von Feuerlöschgerätschaften (Feuerwehrtag in Ragaz).
2. Derselben Gesellschaft für den 12. September ebenfalls die Beförderung von Feuerlöschgerätschaften (Feuerwehrtag in Murg).
3. Den Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes für die Zeit vom 12. September bis 14. November zur Bewältigung des Herbstverkehrs:
 - a. Der Ein- und Auslad von gewöhnlichen Frachtgütern durch das Bahnpersonal, soweit nötig, je am Sonntagvormittag, den eidgenössischen Bettag ausgenommen.
 - b. Die Ausführung von Güterzügen, soweit das Bedürfnis sich einstellte, an den Sonntagen, den eidgenössischen Bettag ausgenommen.

Dabei war verstanden, daß infolge dieser Ausnahmen weder Überschreitungen der gesetzlichen Maximalarbeitszeit noch Kürzungen der gesetzlichen Ruhepausen vorkommen durften. Soweit die Unterdrückung von Freisonntagen nötig wurde, mußten diese vor Ablauf des Jahres dem Personal gleichwertig ersetzt werden.

4. Der Jura-Simplon-Bahn für den 26. Dezember für den Fall des absoluten Bedürfnisses die Ausführung von Güterzügen auf den Linien Genf-Renens, Renens-Vallorbes, Verrières-Neuenburg und Delle-Delsberg.

Die im vorjährigen Berichte in Aussicht gestellte Bericht-erstattung und Antragstellung betreffend die vom Verbande des Personals der Transportanstalten nachgesuchte Revision des Arbeits-gesetzes hat sich verschiedener Umstände wegen verzögert; wir werden aber binnen kurzem in der Lage sein, diese Angelegenheit Ihrer Beschlußfassung zu unterbreiten.

Unfälle und Betriebsgefährdungen.

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

	1897.	1896.
Entgleisungen in Stationen	41	46
„ auf offener Bahn	35	18
Zusammenstöße in den Stationen	43	25
„ auf offener Bahn	10	—
Sonstige Unfälle	1009	936

Von den 76 Entgleisungen fanden 59 bei Personen- und Güterzügen, 14 im Rangierdienst, 2 bei Tramwagen und 1 auf einer Seilbahn statt. Die Anzahl der Entgleisungen hat sich gegenüber dem Vorjahr um 12 vermehrt, die zum Teil auf die Gotthardbahn entfallen. Auf dieser Bahn entgleisten im August und September infolge Dammsenkung auf der neuen Linie bei Walchwil 7 Züge; obwohl die Entgleisungen infolge der sehr langsamen Fahrt jeweilen ohne oder nur mit unerheblichem Schaden abliefen, mußten sie doch in der Statistik berücksichtigt werden.

Von größerer Bedeutung war die Entgleisung des badischen Schnellzuges 486 a am 6. November bei Thayngen, bei welchem Unfall 8 Reisende und 6 Bahnbedienstete verletzt wurden. Die

Ursache dieser Entgleisung hat nicht mit Sicherheit festgestellt werden können.

Von den 53 Zusammenstößen ereigneten sich 27 bei fahrenden Zügen, sei es, daß solche mit anderen Zügen oder mit einzelnen Wagen in Kollision gerieten; 12 Fälle beziehen sich auf Vorkommnisse im Rangierdienst und 14 betreffen Kollisionen von Tramwagen. Zusammenstöße fahrender Züge unter sich auf offener Bahn kamen auf den Haupt- und Nebenbahnen nicht vor. Die Zahl der Zusammenstöße hat sich gegenüber dem Vorjahr um 28 vermehrt; an der Vermehrung participieren die Nebenbahnen mit 7 und die Tramways mit 13 Fällen.

Die Unfälle, von welchen Menschen betroffen wurden, haben auch dieses Jahr zugenommen, dabei sind es die kleinern Normalbahnen und die Tramways, welche die verhältnismäßig größte Vermehrung aufweisen; doch ist zu beachten, daß die Zahl der Tramways sich seit dem Vorjahr ebenfalls vermehrt hat. Wie aus der Gruppierung nach Ursachen ersichtlich, haben die Verletzungen infolge Ausgleiten von Fahrzeugen, Fehl-treten beim Auf- und Absteigen, beim Aus-, Ein- und Umlad von Gütern, wesentlich zugenommen, also diejenigen Unfälle, die mehr oder weniger einem unglücklichen Zufall zuzuschreiben sind.

Die sämtlichen Unfälle hatten 66 Tötungen (im Vorjahr ebenfalls 66) und 946 Verletzungen (gegen 842 im Vorjahr) von Personen zur Folge, und zwar wurden

		getötet					
		Reisende.		Bahnbedienstete.		Drittpersonen.	
		1897.	1896.	1897.	1896.	1897.	1896.
bei Entgleisungen und Zusammenstößen		—	—	—	—	—	—
infolge sonstiger Ereignisse		7	10	27	22	32	34
		verletzt					
		Reisende.		Bahnbedienstete.		Drittpersonen.	
		1897.	1896.	1897.	1896.	1897.	1896.
bei Entgleisungen und Zusammenstößen		14	1	18	10	1	—
infolge sonstiger Ereignisse		51	51	808	734	54	46

Nach Bahnen zusammengestellt entfallen hiervon:

		Tötungen.		Verletzungen.	
		1897.	1896.	1897.	1896.
Auf die	Jura-Simplon-Bahn . .	26	25	218	191
"	" Nordostbahn	14	12	212	211
"	" Centralbahn	6	11	175	181
"	" Vereinigten Schweizer-				
	bahnen	6	6	52	47
"	" Gotthardbahn	2	1	74	70
"	" übrigen Normalbahnen	3	1	73	47
"	" Schmalspurbahnen mit				
	eigenem Bahnkörper —	2	24	20	
"	" Straßenbahnen	3	5	40	34
"	" Seil- und reinen Zahn-				
	radbahnen	—	—	7	6
"	" Tramways	6	3	71	35

Die üblichen weitem Angaben finden sich in der angefügten Tabelle.

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

	Reisende.				Bahnbedienstete.				Drittpersonen.			
	Tötung.		Verletzung.		Tötung.		Verletzung.		Tötung.		Verletzung.	
	1897.	1896.	1897.	1896.	1897.	1896.	1897.	1896.	1897.	1896.	1897.	1896.
Überfahren von Fuhrwerken, Rollwagen und Draisinen	—	—	—	—	—	1	1	2	—	—	7	2
Infolge Scheuwerdens von Pferden bei der Fahrt von Zügen	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	6	3
Ausgleiten von Fahrzeugen, Fehltreten beim Auf- und Absteigen	—	—	—	1	3	2	129	107	—	—	—	—
Fehltreten beim Überschreiten und Begehen der Geleise	—	—	—	—	—	—	44	47	—	—	—	—
Springen auf und von im Gang befindlichen Fahrzeugen	6	7	29	26	1	2	40	31	—	—	—	1
Unvorsichtiges Überschreiten der Geleise und Gehen in denselben	—	1	3	—	16	11	22	33	28	31	33	35
Unvorsichtiges Benehmen im fahrenden Zug	1	2	8	7	2	2	24	30	—	—	—	—
Mitwirkung von Drittpersonen beim Manöver	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	2	3
Infolge unglücklichen Zufalls bei Manövern	—	—	—	—	2	1	64	64	—	—	—	—
Beim An- und Abkuppeln von Fahrzeugen	—	—	—	—	2	1	85	71	—	—	—	—
Infolge verbotener oder unrichtig ausgeführter Manöver	—	—	—	—	1	—	11	16	—	—	—	—
Beim Ein-, Aus- und Umlad von Gütern	—	—	—	—	—	—	182	130	—	—	—	—
Beim Schließen von Wagenthüren	—	—	7	12	—	—	31	32	—	—	—	—
Augenverletzungen infolge Funkenwurfs der Lokomotiven	—	—	—	—	—	—	18	28	—	—	—	—
Aus andern Ursachen	—	—	4	5	—	2	156	143	1	—	6	2

In selbstmörderischer Absicht haben sich 11 Personen (im Jahre 1896 17 Personen) vor dem herannahenden Zug auf die Schienen gelegt, 9 wurden getötet, 2 nur verletzt (im Jahre 1896 15 und 2).

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

- 11 Fälle durch Verurteilung,
- 12 " " Freisprechung,
- 22 " " Sistierung der Untersuchung erledigt wurden,
- 17 " " noch pendent sind.

Von den im vorjährigen Bericht erwähnten 27 Pendenzen, zu denen sich noch weitere 39 Fälle gesellten, sind seither

- 20 Fälle durch Verurteilung,
- 20 " " Freisprechung,
- 16 " " Sistierung erledigt worden; 10 Fälle sind noch pendent.

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

	1897	gegen	1896
Tötungen	4		5
Verletzungen . . .	1943		1731

gemeldet.

Beim Dampfschiffbetrieb sind laut den beim Departement eingegangenen Mitteilungen 38 (im Vorjahr 34) Schiffsbedienstete verletzt worden, ein Schiffsheizer auf dem Genfersee und eine Postbotin auf dem Luganersee fanden den Tod durch Ertrinken (im Vorjahre ertranken 3 Personen). Das bedeutendste Ereignis ist der Untergang des dem Gütertransport dienenden Dampfbootes „Ville d'Evian“ infolge Sturmes am 6. Februar auf der Höhe von Nyon, wobei der genannte Heizer ertrank und 3 weitere Schiffsangestellte verletzt wurden.

Bei den Hilfsarbeiten des Betriebes wurden 30 Personen (im Vorjahr 36) verletzt.

IV. Dampfschiffe.

Wenn auch die dem Bunde durch die Art. 7 und 8 des Postregalgesetzes übertragene technische Kontrolle über die

Dampfschiffe und den Schiffbetrieb auf den schweizerischen Gewässern da und dort anfänglich auf kleinen Widerstand gestoßen ist, so haben die Schiffsbesitzer doch meist eingesehen, daß eine solche Kontrolle in ihrem eigenen Interesse liegt. Wir glauben, annehmen zu dürfen, daß in dieser Beziehung das Schwierigste überwunden ist, um so mehr, als heute schon eine große Anzahl Schiffe allen Anforderungen der neuen Verordnung entspricht, so daß für dieselben zeitlich unbeschränkte Betriebsbewilligungen ausgestellt werden konnten. Der Termin, bis zu welchem alle Schiffe der Verordnung gemäß herzurichten und auszurüsten sind, läuft mit dem 1. Juni 1898 ab.

Da wo die Sicherheit des Betriebes in Frage kam, hat das Departement natürlich auf sofortige Behebung der Mängel gedrungen und nötigenfalls die erteilte Betriebsbewilligung als dahingefallen erklärt.

Zu den im letzten Geschäftsbericht erwähnten Konzessionen sind im Berichtsjahr hinzugekommen diejenigen für:

Pierre-Louis Pittard in Genf,
 Cordey, Yachtbauer in Lausanne,
 Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Zugersee in Zug,
 Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Zürcher Obersee in Lachen,
 Société des Mouettes Genevoises in Genf (an Stelle Trüb & Co. und P. L. Pittard).

Im Berichtsjahr wurden im ganzen 29 neue Betriebsbewilligungen erteilt, während 17 Betriebsbewilligungen als dahingefallen erklärt und 26 erneuert wurden.

Es waren demnach zu Ende des Jahres 1897 im ganzen 161 Schiffe zu Transporten zu gewerblichen Zwecken auf den schweizerischen Gewässern ermächtigt. Nämlich:

- 92 Dampfschiffe für Personen- und Gütertransport,
- 5 Dampfschiffe nur für den Gütertransport,
- 11 Dampfschiffe für den Schleppdienst,
- 20 Petrol-, Benzin- und Naphtamotorschiffe nur für den Personentransport,
- 2 Petrol-, Benzin- und Naphtamotorschiffe für den Personen- und Gütertransport,
- 29 Petrol-, Benzin- und Naphtamotorschiffe nur für den Gütertransport,
- 1 Petrolmotorschiff für den Schleppdienst,
- 1 Accumulatorenboot für den Personentransport.

Auf dem Bodensee wurde ein neues Halbsalonschiff für 600 Reisende, erbaut von den Herren Gebrüder Sulzer in Winterthur, in Dienst gestellt.

Auf dem Zürichsee kamen zwei kleinere Schraubenschiffe in Betrieb, deren vorgesehene Belastung wegen des vorhandenen geringen Freibordes zu Beanstandungen führte.

Es ist hier zu bemerken, daß die zulässige Reisendenzahl bei den kleinern Schiffen auf den schweizerischen Seen bisher überhaupt zu groß angenommen war. Wir haben daher bei verschiedenen Schiffen die Reisendenzahl herabsetzen und besondere Vorsichtsmaßregeln zur Verhütung des Eindringens von Wasser bei einseitigem Eintauchen der Schiffe verlangen müssen.

Auch bei den Lastschiffen mit Motorenbetrieb ist bezüglich der zulässigen Belastung und der Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstbelastung eine Regelung notwendig.

Wir haben überall darauf gedrungen, daß die Freibordmarken und die Anschriften an den Schiffen in Ordnung gebracht werden. Wo dies nicht erzielt werden konnte, wurden die erteilten Betriebsbewilligungen bis nach Beordnung der Angelegenheit zurückgezogen.

Von unsern Organen wurden im Berichtsjahre alle eisernen Schiffe einer innern gründlichen Untersuchung unterzogen, und es beträgt die Zahl der vorgenommenen Untersuchungen 114.

Es wurden sodann die Schiffe, und hauptsächlich die Dampfschiffe der konzessionierten Unternehmungen auch während des Betriebes beobachtet, und bei diesem Anlaß 221 sogenannte äußere Schiffsuntersuchungen vorgenommen, nämlich 137 bei Dampfschiffen und 84 bei Schiffen mit andern Motoren.

Eine Anzahl Schiffe entspricht den Bestimmungen der Verordnung vom 18. Februar 1896 heute noch nicht in allen Teilen, wir erwarten aber, daß die Mehrzahl der Rückstände vor dem 1. Juni 1898 gehoben sein werde.

Unsere Kontrollingenieure wohnten im Laufe des Jahres 16 Pressungen von neuen oder teilweise erneuerten Kesseln bei, und nahmen bei 82 Kesseln eine innere Revision vor. Die specielle Überwachung der Schiffskessel wird vom schweizerischen Verein von Dampfkesselbesitzern ausgeübt. Zu besondern Bemerkungen giebt der Unterhalt der Schiffskessel nicht Anlaß. In 3 Fällen haben wir den Ersatz der bestehenden alten Kessel angeregt, und es ist derselbe in Aussicht gestellt worden.

Den Landungseinrichtungen wurde fortgesetzt alle Aufmerksamkeit geschenkt, und es wurden alle bezüglichlichen Einrichtungen einer wiederholten Besichtigung unterzogen. Wenn im allgemeinen eine wesentliche Besserung im Zustande der Brücken, Dämme und Pontons konstatiert werden kann, so bleibt doch da und dort noch manches zu wünschen übrig. Es ist zu hoffen, daß auch hier die konstatierten Mängel in nicht zu ferner Zeit verschwinden werden.

Es wurden im Berichtsjahre 16 neue Landungsbrücken erstellt, und bei 13 bestehenden ein gründlicher Umbau vorgenommen.

Die Aufstellung der Vorschriften über Fahrordnung und Schiffspolizei von seiten der Kantone läßt auf sich warten, und es bestehen bezüglichliche bindende Bestimmungen eigentlich nur auf den Seen der Westschweiz und dem Bodensee, auf welchem diese Verhältnisse, wie auf dem Genfersee, international geordnet sind. Das Departement hat diese Angelegenheit, deren baldige Erledigung dringend wünschbar erscheint, bei den beteiligten kantonalen Regierungen wiederholt in Erinnerung gebracht.

Von besondern Vorkommnissen erwähnen wir den Untergang der „Ville d'Evian“ auf dem Genfersee. Das Schiff kenterte bei heftigem Seitenwind infolge Verschiebung seiner Ladung. Ein Schiffsheizer fand dabei den Tod, während die übrige Bemannung gerettet wurde. Reisende waren keine auf dem Schiff, da es ausschließlich dem Gütertransport dient. Das Schiff selbst ist seither wieder gehoben worden.

In 3 Fällen ist der herrschende Nebel der Schifffahrt gefährlich geworden, und es kamen dabei Schiffsbeschädigungen vor, welche indessen besondere Folgen für die Reisenden nicht hatten. Der Schifffahrt bei unsichtigem Wetter wurde seitens unserer Kontrolle besondere Aufmerksamkeit geschenkt und, wo dies nötig erschien, Verschärfung der Vorsichtsmaßregeln verlangt. Die bestehenden kantonalen Signalvorschriften sind hier nicht überall ausreichend und werden zum Teil nicht genügend befolgt.

Bei Lastschiffen mit Motoren sind wiederholt kleinere und größere Brandschäden vorgekommen. Dieselben waren zu meist der Unkenntnis und Ungeschicklichkeit der den Motor bedienenden Leute zuzuschreiben. Dabei ist zu bemerken, daß die Ermächtigung zur Führung von Schiffen Sache der Schiffspolizei ist und daher den Kantonen zusteht. Wo die Einrichtung der Schiffe als Ursache des Brandes mit in Frage kam, wurde hierseits

auf Beseitigung der Mängel gedrungen und den betreffenden Punkten bei allen Schiffen überhaupt volle Aufmerksamkeit geschenkt.

D. Administrative Kontrolle.

I. Tarif- und Transportwesen.

a. Tarifwesen.

Änderungen grundsätzlicher Natur haben weder im Personen-, noch im Gütertarifwesen stattgefunden. Trotzdem war die Arbeit der Tarifbureaux im verflossenen Jahr eine ganz außergewöhnlich große, indem infolge der auf 1. Juni 1897 in Aussicht genommenen Eröffnung der nördlichen Zufahrtslinien der Gotthardbahn, sowie der Linien Thalwil-Zug und Eglisau-Schaffhausen der Nordostbahn nicht nur die Umarbeitung der internen Tarife dieser Gesellschaften, sondern auch diejenige eines großen Teiles der direkten schweizerischen Tarife, sowie der Tarife mit dem Auslande erforderlich wurde. Diese Bereinigung der direkten schweizerischen und namentlich der direkten Tarife mit dem Auslande konnte im Berichtjahre noch nicht vollendet werden und wird uns noch während des ganzen laufenden Jahres beschäftigen.

Ein Gesuch der Regierungen von Uri und Schwyz, die Gotthardbahn zur Ermässigung ihrer Taxen für den Güterverkehr und zur Gewährung weitergehender Ermäßigungen im Personenverkehr zu verhalten, als sie selbst vorgesehen hatte (s. Bundesbl. 1896, II, 628), mußte ablehnend beschieden werden, da die Bahnverwaltung erklärte, im gegenwärtigen Moment zu neuen Taxreduktionen nicht Hand bieten zu können, und eine Überschreitung der Tarifsätze der von den genannten Kantonen der Gotthardbahn seiner Zeit erteilten Konzessionen nicht stattfand.

Personentarife. Bei Erstellung der direkten Personentarife wird verlangt, daß Taxen über die billigste, sowie über diejenigen Routen erstellt werden, welche die besten Zugverbindungen aufweisen. Eine Ausnahme von der Taxbildung über die billigste Route wird nur da zugestanden, wo über diese Route keine guten Zugverbindungen bestehen, welche dem Publikum Konvenienz bieten könnten, während über teurere Parallel- oder Konkurrenzrouten Zugverbindungen erstellt sind, die für das reisende Publikum Vorteile bieten. So werden z. B. für den Verkehr Bern mit Winterthur und weiter direkte Billete nicht

über Aarau-Suhr-Wettingen-Otelfingen-Bülach erstellt, sondern nur über Aarau-Turgi-Zürich. In diesen Fällen gelten aber die über die teureren Linien berechneten Billette auch zur Fahrt über die billigere Route. Für die Beförderung von Gepäck, Expressgut etc. wird dagegen die Erstellung von Taxen auch über die billigste Route verlangt.

Auf 1. Januar 1898 sind auf der Straßenbahn Frauenfeld-Wyl Kilometerabonnemente zur Einführung gelangt, welche gegenüber den Hin- und Rückfahrtpreisen nur eine sehr geringe Ermäßigung gewähren.

Zum allgemeinen schweizerischen Gesellschafts- und Schulfahrtentarif vom 1. Januar 1877 ist auf 15. Juni 1897 der Nachtrag I neu erstellt worden, behufs Bereinigung der Tarifbestimmungen und der speziellen Vorschriften für die Anwendung des Tarifs im Verkehr mit Nebenbahnen. Auf 16. August gelangte sodann ein Nachtrag II zu demselben zur Einführung, enthaltend die Taxen für den Verkehr mit der Spiez-Erlenbachbahn.

Der bereits im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte Nachtrag IV zum Tarif für die Beförderung von Personen im Abonnement mit halben Billetten ist am 1. April 1897 in Kraft getreten.

Gütertarife. Im Anschluß an die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte Versetzung des Artikels „Steine mit Profilen und Abfagungen“ aus dem Specialtarif II in den Specialtarif III hatten wir auch die Versetzung dieses Artikels aus der Serie II der Ausnahmetarife für Steine in die Serie I verlangt, wodurch für die schweizerische Steinbruchindustrie eine wesentliche Erleichterung geschaffen und ihre Konkurrenzfähigkeit gegen die immer weiter um sich greifende Verwendung von künstlichen Steinen (Cementbetonsteine und dgl.) erhöht worden wäre. Diese Anregung wurde jedoch von den Verwaltungen abgelehnt. Von Seite einzelner Verwaltungen wurde selbst die Aufhebung der Serie II der Steintarife in Aussicht genommen, wozu wir aber, da dadurch teilweise Erhöhungen gegenüber den bisherigen Taxen eingetreten wären, unsere Zustimmung nicht erteilten.

Ebenso haben die Verwaltungen abgelehnt, für den Artikel „Rohschiefer“ bei Exportsendungen aus der Schweiz die Taxen der Serie I der Ausnahmetarife für Steine zuzugestehen, wie die Vereinigten Schweizerbahnen dies vorgeschlagen und auch für ihr Netz durchgeführt haben.

Folgende Artikel wurden in das Verzeichnis der Güter der Spezialtarifklassen der schweizerischen Tarifvorschriften aufgenommen: Bauxit, Cementziegel, Chlorkalze (Bleichwasser) mit höchstens 1 % Chlorgehalt und Kohlen-Elektroden.

Das Reglement und der Tarif für lebende Tiere, die Ausnahmetarife Nr. 1 für Bier und Nr. 3 für Lebensmittel, wurden durch Nachträge, sowie verschiedene andere allgemeine Reglemente und Tarife für den Güterverkehr auf dem Instruktionswege ergänzt und vervollständigt.

Zu mehrfachen Verhandlungen gab die Neuausgabe der schweizerischen Schnittaxen des schweizerisch-italienischen Gütertarifs Veranlassung. Nachdem eine provisorische Ausgabe auf 1. Juni 1897 in Kraft getreten war, konnte dem definitiven Entwurf zum neuen schweizerischen Teil die Genehmigung am 20. September unter verschiedenen Vorbehalten erteilt werden. Die Bereinigung des Tarifes wurde aber von den Verwaltungen verzögert, indem sie, ohne von dem Rechte des Rekurses Gebrauch zu machen, wiederholt um Änderung der Genehmigungsvorbehalte nachsuchten, so daß die Inkraftsetzung des Tarifes erst auf 1. Februar 1898 erfolgen konnte. Eine Vorlage für die Neuausgabe der italienischen Schnittsätze ist im Berichtjahre nicht eingegangen.

Die Umarbeitung der im letzten Bericht bereits als revisionsbedürftig bezeichneten Transit-Gütertarife konnte im Berichtjahre nicht zum Abschluß gebracht werden, zum größten Teil wegen der vielen anderweitigen, ebenso dringenden Arbeiten, mit welchen die Tariffbureaux der Verwaltungen belastet waren. Einzig für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard, den Brenner und Pontebba gelangten Ende November Entwürfe zu neuen Tarifen zur Vorlage, welche trotz ihres großen Umfanges noch im Berichtjahre genehmigt werden konnten. Die Einführung erfolgte ebenfalls auf 1. Februar 1898.

Die Tarifikontrolle hat auch im verflossenen Jahre trotz der sehr vermehrten Arbeit, welche hohe Anforderungen an ihre Leistungsfähigkeit stellte, gut und prompt funktioniert. Die nachstehende Statistik giebt über die Zahl der behandelten Positionen Aufschluß, nicht aber über deren Umfang. Ebenso ist dabei den öfters notwendig gewordenen wiederholten Vorlagen für ein- und denselben Tarif keine Rechnung getragen.

Vom Vorjahre wurden unerledigt übernommen . . . 34
 Vorlagen, zu welchen an neuen Vorlagen im Berichtjahre
 hinzukamen, (die analogen Ziffern des Vorjahres werden in
 Klammern beigesetzt):

	Haupt- tarife.	Nachträge, Anhänge etc.	Total.	
Den Personen-, Ge- päck- und Expres- gutverkehr betr. .	112 (105)	111 (119)	223 (224)	
Den Güterverkehr be- treffend	95 (49)	249 (259)	344 (308)	
Zusammen	207 (154)	360 (378)	567 (532)	567
Total zur Behandlung				601
Hiervon wurden im Berichtjahre genehmigt	91,4 %			
(93,9) oder	549 (524)			
ferner wurde die Genehmigung versagt, oder die Vorlage wurde zurückgezogen				
1,8 % oder	11			
				560

so daß unerledigt in das Jahr 1898 übergingen . . 41
 (34) Vorlagen, oder 6,8 % (6,1).

b. Transportwesen.

Bei Behandlung des Geschäftsberichtes pro 1895¹² hat die
 Bundesversammlung am 17./19. Juni 1896 folgendes Postulat
 beschlossen:

„1. Der Bundesrat wird eingeladen, Mittel und Wege zu
 studieren, wie die Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften ver-
 anlaßt werden könnten, die Differenz zwischen dem Preise des
 nicht zur Rückfahrt benutzten Retourbillets und dem Preise des
 einfachen Billets zurückzuerstatten.

2. Der Bundesrat wird eingeladen, die Verhandlungen mit
 den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen wieder aufzunehmen,
 zum Zwecke:

- die Gültigkeitsdauer der¹³Retourbillette auf einen längern
 Zeitraum auszudehnen;
- das Verbot der Übertragung von Retourbilletten auf den
 gewerbsmäßigen Handel um solche zu beschränken.“

Wie wir bereits im letztjährigen Geschäftsbericht mitgeteilt haben, war eine materielle Antwort des schweizerischen Eisenbahnverbandes auf die einzelnen Punkte dieses Postulats bis Ende 1896 nicht eingegangen; wir gelangten erst Mitte 1897 in den Besitz der Vernehmlassung des Verbandes, welcher wir folgende wesentliche Punkte entnehmen:

Ad. 1. Der Verband anerkannte, daß das Begehren nach einer einheitlichen und möglichst coulantesten Regelung der Rückerstattung des bezahlten Fahrgeldes bei nachgewiesener gänzlicher oder teilweiser Nichtbenützung eines Billettes begründet sei, und hatte sich auf eine Anzahl Grundsätze geeinigt, welche in ein „Übereinkommen betreffend Rückerstattung von Fahrgeld“ zusammengefaßt wurden, das am 1. August 1897 in Kraft trat. Eine Rückerstattung des Fahrgeldes findet in folgendem Umfange statt:

- a. bei gänzlich unbenützten Billetten: die volle Taxe;
- b. bei verlorenen, nachträglich wieder aufgefundenen Billetten, sofern für die mit denselben noch abzufahrenden Strecken nachweisbar neue Billette gelöst worden sind: die Taxe für die nachweisbar gelösten, entsprechenden neuen Billette;
- c. bei Billetten, welche innerhalb ihrer Gültigkeitsdauer infolge von Krankheit oder Tod des Inhabers oder eines seiner nächsten Angehörigen, oder aus andern zwingenden Gründen, nur teilweise ausgenützt werden konnten: der Unterschied zwischen dem für das Billet bezahlten Gesamtpreis und der normalen Taxe einfacher Fahrt für die wirklich befahrene Strecke;
- d. bei Billetten, die innerhalb ihrer Gültigkeitsdauer nicht ausgenützt worden sind, ohne daß hiefür ein zwingender Verhinderungsgrund im Sinne von litt. c. vorliegt: die Hälfte des nach dem Verfahren sub c sich ergebenden Betrages, sofern diese Hälfte wenigstens einen Franken beträgt.

Hiernach wird in wesentlich weitergehendem Maße, als das Postulat es verlangte, eine Rückerstattung des Fahrgeldes in Aussicht gestellt, und es bleiben nunmehr die Erfahrungen über die Handhabung des Übereinkommens zu gewärtigen.

Ad. 2. Der Verband führt aus, daß die Wiederaufnahme der Frage der weitergehenden Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette und die angeregte Aufhebung des Verbotes des Kaufs und Verkaufs von teilweise benutzten Retour- oder Rund-

reisebilletten unerwartet gekommen sei, unsosehr als einzelne Verwaltungen gestützt auf die getroffenen Abmachungen eine wesentliche Reduktion der Taxen für Retourbillette haben eintreten lassen. Die Verwaltungen behalten sich im Falle der Aufhebung oder der Einschränkung des ihnen gemachten Zugeständnisses, betreffend das Verbot des Kaufs oder Verkaufs von teilweise benützten Retour- und Rundreisebilletten das Recht vor, ihrerseits die zugestandenen Erleichterungen ebenfalls zurückzuziehen.

Was die Frage der weitergehenden Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette nach dem Muster der süddeutschen Bahnen anbetrifft, so machen die Verwaltungen darauf aufmerksam, daß jene gegen mißbräuchliche Benützung der Retourbillette durch die vorgeschriebene Abstempelung der Billette bei Fahrtunterbrechung in wirksamer Weise geschützt seien, während den schweizerischen Verwaltungen die Einführung dieser Abstempelung verweigert worden wäre. Jeder Tag Verlängerung der Gültigkeitsdauer würde den Mißbrauch der Billette erleichtern und damit den Bahnen Schädigungen zufügen, welche ihnen billigerweise nicht zugemutet werden könnten. Da die Konzessionen die Gewährung von Taxermäßigungen nur für den Fall der Rückfahrt am gleichen Tage — nach einigen Konzessionen nur für den Fall der Rückfahrt am ersten oder zweiten Tag — vorschreiben, die Verwaltungen aber eine Gültigkeitsdauer der Retourbillette von 3—6 Tagen zugestanden und zugleich zum Teil noch höhere Ermäßigungen der Taxen bewilligt haben, als vorgeschrieben wurde, seien die Verwaltungen weiter gegangen, als sie verpflichtet waren und könnten sich nicht dazu entschließen, diese Ermäßigungen auch dann zu gewähren, wenn die Rückfahrt nach Ablauf der zur Zeit gültigen Fristen stattfindet. Um aber in denjenigen Fällen, in welchen ein wirkliches Bedürfnis nach einer längern Gültigkeitsdauer vorliegt, — was nach Ansicht der Verwaltungen sehr selten vorkommen soll, da die gegenwärtige Gültigkeitsdauer genügend sei, — entgegenzukommen, habe der Eisenbahnverband beschlossen, daß die Gültigkeit eines für die Rückreise noch unbenützten Retourbillets mittelst Zukaufs eines halben Billetts einfacher Fahrt auf die doppelte Dauer erhöht werden könne.

Da diese Vergünstigung nur ganzen Retourbilletten mit Ausschluß der konzessionsmäßig oder gesetzlich oder tarifmäßig auszugebenden halben Retourbilletten zugestanden werden wollte, wurden die Verwaltungen zum Aufschluß über die ungleiche Behandlungsweise eingeladen. Aus der Antwort derselben ergab sich, daß sie glauben, weil es sich um freiwillige Ermäßigungen

handle, zu denen eine rechtliche Verpflichtung nicht bestehe, den Umfang und die Modalitäten nach freiem Ermessen festsetzen zu können. Die Inhaber halber Retourbillette wollen die Verwaltungen von dem Genuß der Verlängerung der Billette ausschließen, weil sie gegenüber den die volle Taxe zahlenden Reisenden bereits ansehnliche Begünstigungen genossen und daher „keine logische Notwendigkeit dafür bestehe, auch diesen bereits begünstigten Personen die neue projektierte Erleichterung zu bewilligen“. Als weiteren Grund für den Ausschluß der halben Retourbillette von der Verlängerung geben die Verwaltungen sodann noch die Schwierigkeiten der Durchführung der Ausgabe von $\frac{1}{4}$ Billetten, welche in diesem Falle notwendig würden, an.

Wir sahen uns veranlaßt, dem Anspruch der Verwaltungen auf freie Bestimmung des Umfanges und der Modalität bei Gewährung von Ermäßigungen entgegen zu treten und festzustellen, daß auch für solche Tarifmaßnahmen die gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften maßgebend seien. Gestützt auf diese Vorschriften verlangten wir die Gleichbehandlung der Besitzer von halben mit denjenigen von ganzen Retourbilletten und erteilten den vorgelegten Vorschriften mit diesem Vorbehalt am 25. Oktober 1897 die Genehmigung, da die bestehenden gesetzlichen Vorschriften der Aufsichtsbehörde kein Mittel gewähren, die allgemeine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette im Sinne des Postulates gegen den Willen der Verwaltungen zur Durchführung zu bringen. Die Einführung der genehmigten Vorschriften hat bisher noch nicht stattgefunden, angeblich weil die Verwaltungen sich über die Durchführung des gemachten Vorbehalts nicht zu einigen vermögen.

Was endlich den letzten Teil des Postulats anbetrifft, nämlich die Beschränkung des Verbotes der Unübertragbarkeit der Retourbillette auf den gewerbsmäßigen Handel mit solchen, so verweisen die Verwaltungen darauf, daß der Beweis für die Behauptung, das Publikum sei durch die seit 1. Januar 1896 bestehenden Vorschriften über die Unübertragbarkeit belästigt worden, nicht erbracht sei. Damit falle aber auch jede Veranlassung zu einer Änderung der bestehenden Vorschriften dahin. Würde das Verbot auf den gewerbsmäßigen Handel beschränkt, so fände eine Aufhebung des Rechtsschutzes statt, welchen die Verwaltungen mit allem Grund beanspruchen dürften. Der Verkauf eines teilweise schon benützten Retourbillets an einen Dritten bedeute in allen Fällen eine Schädigung der Bahn und ein Unrecht, weil der Rabatt nur derjenigen Person bewilligt werde, welche selbst eine

Hin- und Rückfahrt ausführe. Eine Begünstigung solchen Unrechts wäre aber heute um so weniger zu rechtfertigen, als die Verwaltungen durch die Bestimmungen über Rückerstattung von Fahrgeld und Verlängerung der Gültigkeit der Retourbillette allen legitimen Interessen in weitgehender Weise Rechnung getragen hätten. Hierzu komme noch, daß die fraglichen Bestimmungen des § 9 des Transportreglements einen Bestandteil der zwischen der Aufsichtsbehörde und den Bahnverwaltungen zu stande gekommenen Verständigung bilden und es gegen die gute Treue verstoßen würde, wenn der damals den Bahnverwaltungen zugesagte Rechtsschutz nachträglich in ganz erheblicher Weise verkümmert werden wollte.

Inkonvenienzen, welche aus dem Verbot des Verkaufes und Kaufes von teilweise benützten Retour- und Rundreisebilletten für das Publikum thatsächlich erwachsen sein sollen, sind keine zur Kenntnis der Aufsichtsbehörde gelangt, so daß eine Notwendigkeit, im gegenwärtigen Moment auf diese Frage zurückzukommen, nicht vorliegt.

Die Ausführung der im letzten Geschäftsbericht erwähnten Vereinbarung mit dem schweizerischen Departement des Innern, betreffend die Prüfung der zur Beförderung von verdichteten und verflüssigten Gasen bestimmten Gefäße durch die Materialprüfungsanstalt am eidgenössischen Polytechnikum in Zürich, machte die Erstreckung einer anfänglich auf 1. November 1897 festgesetzten Frist bis 1. März 1898 erforderlich, da sich ergeben hatte, daß die Zahl der im Verkehr befindlichen Transportgefäße weit größer war, als angenommen wurde. Zur Erleichterung der Prüfung und zur Verringerung der Kosten wurden die Fabrikanten zudem ermächtigt, in ihren Fabrikräumen die nötigen Einrichtungen zur Vornahme der Prüfungen zu treffen, in der Meinung, daß alsdann ein Beamter der Materialprüfungsanstalt diese Prüfungen auf Kosten des Eigentümers der Transportgefäße dort vornehmen werde.

Das Transportreglement wurde ergänzt durch Zulassung von jungen, zur Sömmierung auf Alpen (Bergweiden) zu transportierenden, nicht über 20 kg. schweren Schafen und Ziegen, zur Beförderung in Kisten und ähnlichen Behältern, unter Berechnung der Fracht nach dem Gewicht und den Gepäcktaxen (§ 46, Absatz 12), sowie für das Gebiet des Kantons Thurgau durch Aufnahme der Nachfeiertage von Ostern, Pfingsten und Weihnachten in die Anlage XI, enthaltend das Verzeichnis der kan-

tonalen Feiertage, welche gemäß §§ 55 und 74 des Transportreglementes rücksichtlich der Annahme und Abgabe der Güter und der Besorgung des Güterdienstes auf den Stationen wie Sonntage behandelt werden sollen.

Von seiten der schweizerischen Oberpostdirektion war die Anregung gemacht worden, die für die Anzeige der angekommenen Sendungen auf der Empfangstation verwendeten Avisbriefe durch in Postkartenform erstellte Aviskarten zu ersetzen. Obwohl der schweizerische Eisenbahnverband die Anregung ablehnend begutachtete, haben wir die Verwaltungen eingeladen, auf den Ersatz der Avisbriefe durch Karten Bedacht zu nehmen, da letztere gegenüber den Briefen mehrfache Vorteile aufweisen. Im Berichtjahre haben sodann sämtliche Verwaltungen ihre Zustimmung zur Durchführung dieser Änderung erteilt, mit Ausnahme der Jura-Simplonbahn, welche zuerst vorschützte, es habe derselben eine Änderung des Transportreglements voranzugehen. Seither hat auch sie die nötigen Anordnungen zur Durchführung getroffen.

Klagen über Wagenmangel wurden auch im Berichtjahre laut, und eine Untersuchung der im § 56 des Transportreglements vorgeschriebenen Wagenbestellbücher auf einer Anzahl Stationen einiger Hauptbahnen bestätigte, daß die Wagenstellung vielfach noch zu wünschen übrig läßt. Auch wurden verschiedene Mängel in der Führung dieser Bücher konstatiert, bezüglich welcher auf beförderliche Abhülfe gedrungen wurde.

Bleibende Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen wurden im Berichtjahre keine bewilligt, dagegen wurden folgende temporäre Zuschlagsfristen bei besonderen Anlässen zugestanden:

Anläßlich der Verkehrseinstellung auf dem Netze der Nordostbahn:

den Verwaltungen des Eisenbahnverbandes zwei Tage für Eil- und Frachtgüter, welche infolge des Streikes am 12. und 13. März aufgehalten wurden;

den Vereinigten Schweizerbahnen ein Tag für Eil- und Frachtgüter im internen Verkehr, und drei Tage für Eil- und Frachtgüter nach der Nordostbahn und über dieselbe hinaus, sowie nach Winterthur, Wallisellen, Örlikon und Zürich.

Anläßlich der Einstellung des Güterdienstes am 26. April (Sechseläuten in Zürich):

der Nordostbahn ein Tag für Frachtgüter, welche von dieser Einstellung betroffen wurden ;

den Vereinigten Schweizerbahnen ein Tag für Frachtgüter, die von der Einstellung des Güterdienstes auf der Linie Zürich-Rapperswyl betroffen wurden.

Anläßlich des durch Hochwasser verursachten Verkehrsunterbruchs bei Birrwyl, der Seethalbahn 12 Stunden für Eilgüter und Viehsendungen, und drei Tage für Frachtgüter.

Anläßlich der außerordentlichen Beanspruchung der Bahnen für den Transport von Truppen während der Herbstmanöver :

der Centralbahn zwei Tage für Frachtgüter, welche von der Einstellung des Güterdienstes während des Heimtransports der Mannschaften, Pferde und des Kriegsmaterials (16. und 17. September) betroffen wurden ;

der Nordostbahn zwei Tage für Frachtgüter, aus demselben Grunde.

Die im Geschäftsbericht pro 1892 (Bundesbl. 1893, II, 242) erwähnte Verständigung der Verwaltungen über die Beteiligung der Südostbahn an der Bedienung des Güterverkehrs zwischen N. O. B. und V. S. B. und weiter einerseits und G. B. und weiter andererseits, hatte in der Meinung stattgefunden, daß sie auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Linien Thalweil-Zug-Arth-Goldau hinfällig werde und eventuell durch eine neue Abmachung zu ersetzen sei. Hierüber konnte sich die Südostbahn aber mit den beteiligten Verwaltungen nicht verständigen und rief die Intervention des Departementes an. Dasselbe erklärte sich zur Übernahme der Vermittlung bereit und erzielte nach mühsamen Verhandlungen eine vorläufige Verständigung der Verwaltungen. Bevor aber diese Verständigung den Beteiligten schriftlich bestätigt werden konnte, um die Ratifikation der Gesellschaftsbehörden einzuholen, lehnte, nachdem die Direktionskommission der Südostbahn die Annahme der Verständigung gegenüber der Nordostbahn erklärt hatte, der Verwaltungsrat derselben wenige Tage später diese ab und versuchte auf direktem Wege neue Unterhandlungen mit der Nordostbahn zu eröffnen. Da dieselben aber zu einem wesentlich ungünstigern Resultate führten, als die früher unter Vermittlung des Departementes erzielte Verständigung, rief die Südostbahn neuerdings die Hülfe desselben an. Das Resultat der neuen Vermittlung war für die Südostbahn etwas weniger günstig, als die erste Verständigung. Die Genehmigung der getroffenen Ab-

machungen durch die kompetenten Gesellschaftsorgane erfolgte zum Teil erst im laufenden Jahre.

Betreffend den Verkehr mit lebenden Pflanzen mußten wir die Verwaltungen daran erinnern, daß die kantonalen und lokalen Organe, welchen die Überwachung des Pflanzenverkehrs obliegt, berechtigt seien, von den Empfangsbüchern der Stationen Einsicht zu nehmen und daß ihnen jede auf diesen Verkehr bezügliche Auskunft erteilt werden müsse. Ferner sahen wir uns veranlaßt, die Verwaltungen darauf aufmerksam zu machen, daß, gemäß den bestehenden Vorschriften für den Verkehr mit lebenden Pflanzen, ausschließlich der Rebe, im Innern der Schweiz Ursprungszeugnisse nicht erforderlich seien und das Begehren von solchen ausschließlich auf den Verkehr mit dem Auslande beschränkt sei.

Im letztjährigen Geschäftsbericht (Bundesbl. 1897, II, 789) hatten wir der Verkehrsstauung gedacht, welche auf der Gotthardbahn infolge einer ganz außergewöhnlichen Steigerung des nach den Lagerhäusern von Brunnen bestimmten Getreideverkehrs aus Italien entstanden war. Da eine Abnahme dieses Verkehrs zu Anfang des Berichtsjahres nicht zu erwarten stand, im Gegenteil noch ganz bedeutende Zufuhren angemeldet, die zur Lagerung von Getreide in Brunnen und den Filialen verfügbaren Räumlichkeiten aber vollständig angefüllt waren und selbst ein Teil der Betriebsgeleise belegt war, hatte die Bahnverwaltung den italienischen Bahnen Weisungen erteilt, die Annahme von Getreidesendungen auch nach der Station Brunnen abzulehnen. Wir machten die Gotthardbahn sofort auf das Unstatthafte dieses Vorgehens aufmerksam und wiesen sie an, dafür zu sorgen, daß Getreidesendungen, welche nach Brunnen-Station adressiert werden, von den italienischen Verwaltungen wieder zum Transport angenommen würden. Dabei ermächtigten wir die Bahn, von den Aufgebern den Nachweis zu fordern, daß die Sendung in Brunnen sofort nach Eingang abgeführt, oder nach einer weiter nördlich gelegenen Station reexpediert werden solle. Diese Einschränkung war erforderlich, um eine Verstopfung der Betriebsgeleise der Station Brunnen zu vermeiden, welche die Regelmäßigkeit des allgemeinen Verkehrs hätte in Frage stellen müssen. Ein Begehren des Handelsstandes um weitergehende Einmischung des Departements, namentlich wegen der mangelnden Lagerräumlichkeiten im Lagerhaus Brunnen und dessen Filialen, mußte zurückgewiesen werden, da der Lagerhausverkehr, soweit nicht der Bahnverkehr durch denselben beeinflusst wird, nicht unter der Aufsicht des Departements steht.

Für die Neuausgabe des Reglementes für inländische Arme wurde ein Entwurf vorgelegt, der aber, da einschneidende Änderungen an den seit 1882 in Kraft bestehenden Vorschriften vorgesehen sind, zu weiteren Verhandlungen Anlaß gab, die im Berichtjahr nicht zum Abschluß gebracht werden konnten.

Die Anwendung der Vorschriften des Reglements für inländische Arme wurde von den beteiligten Verwaltungen auch armen Lungenkranken aus den Niederlanden, welche entweder nach dem niederländischen Sanatorium in Davos reisen, oder von dort heimkehren, unter gewissen Bedingungen bewilligt.

Die Länge der dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellten schweizerischen Linien betrug Ende März 1897 3187 km., das heißt 11 km. mehr als im Vorjahr. Die Liste der schweizerischen Verwaltungen, welche dem Übereinkommen unterstellt sind, wurde in formeller Beziehung durch Ausschluß der in den Betrieb der Jura-Simplonbahn übergegangenen Seilbahn in Cossonay bereinigt, da diese sich zur Übernahme von internationalen Transporten nicht eignet.

Neue Vorschriften für den internationalen Güterverkehr und Änderungen an den bestehenden wurden im Berichtjahre in folgendem Umfange genehmigt:

Nachtrag II zum Teil I für den niederländisch-italienischen Verkehr, via Gotthard und Brenner, am 6. April 1897;

Neuausgabe des Nachtrags I zum Anhang des Heftes I der belgisch-schweizerischen Gütertarife, am 11. Mai 1897; hierdurch wurde der am 8. September 1896 genehmigte, aber nicht eingeführte Nachtrag I ersetzt;

Nachtrag VI zum Reglement für den niederländisch-basler Verkehr via Delle (niederländisch-deutsches Reglement), am 4. September 1897;

Nachtrag I zum Teil I für den belgisch-italienischen Verkehr, via Gotthard, am 20. September 1897;

Teil I für den deutsch-italienischen Verkehr über den Gotthard, den Brenner und Pontebba, am 20. Dezember 1897, im Berichtjahr nicht mehr eingeführt.

Das im letztjährigen Geschäftsbericht bereits erwähnte Reglement für den rumänisch-schweizerischen Verkehr konnte auch im Berichtjahr nicht zur Erledigung gelangen, da der bereinigte Entwurf noch immer nicht eingelangt ist. Was sodann das dort ebenfalls erwähnte Reglement für den rumänisch-

französischen Verkehr anbetrifft, so mußte von einer weiteren Verfolgung der Vorlage der Bahnen Umgang genommen werden, nachdem festgestellt worden war, daß die Verwaltungen über die Gestaltung dieses Reglements sich bisher nicht zu einigen vermochten.

Dagegen können wir die Mitteilung machen, daß die Verhandlungen betreffend das Reglement für den französisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den französisch-belgisch-deutsch-schweizerisch-österreichisch-ungarisch-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalischen Personen- und Gepäckverkehr nunmehr vollständig zum Abschluß gelangt sind. Die Einführung fällt zwar nicht mehr ins Berichtjahr, sondern erfolgt auf 1. März 1898.

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

II. Rechnungswesen und Statistik.

a. Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen.

Die Vorarbeiten für den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend den Erwerb und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung der Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen und die Botschaft des Bundesrates vom 25. März 1897 zu diesem Gesetzesentwurf nahmen die Zeit der Organe des Eisenbahndepartementes in ausgedehnter Weise in Anspruch. Während der Beratung dieser Vorlage durch die Bundesversammlung waren ergänzende Berichte über einzelne Seiten der Angelegenheit zu erstatten; wir erwähnen die Berichte an die Kommission des Nationalrates für das Rückkaufsgesetz vom 13. September 1897 betreffend die Einbeziehung von Nebenbahnen in die erste Verstaatlichungsperiode, die Ausführung oder Subventionierung von projektierten normalspurigen Nebenbahnen, die Simplonbahn, die Eisenbahnverbindungen der Ostschweiz und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

Da diese Vorlagen von der Bundesversammlung in einlässlicher Weise in zwei Sessionen behandelt worden sind, glauben wir hier von einer eingehenderen Berichterstattung Umgang nehmen zu können.

Transport-Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen.

(Die Ergebnisse pro 1897 sind approximativ.)

Betriebs- längen.		Bezeichnung der Eisenbahnen.	Verkehrsmengen.				Transport-Einnahmen.							
			Personen.		Güter, inkl. Gepäck.		Personen.		Güter, Gepäck und Vieh.		Total.		Durchschnittlicher Ertrag pro Kilometer.	
			1896.	1897.	1896.	1897.	1896.	1897.	1896.	1897.	1896.	1897.	1896.	1897.
km.	km.		Anzahl.	Anzahl.	Tonnen.	Tonnen.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
985	986	Jura-Simplon-Bahn ¹	11,764,662	12,408,788	2,485,602	2,657,577	13,602,229	13,176,896	16,884,299	17,687,601	30,486,528	30,864,497	30,953	31,303
23	27	Thunerseebahn ²	216,340	276,268	45,960	63,477	207,674	304,650	133,642	237,217	341,316	541,867	14,840	20,068
19	19	Bulle-Romont	105,965	113,525	47,993	53,253	81,187	85,504	208,088	228,329	289,275	313,833	15,225	16,518
14	14	Traverthalbahn	231,928	235,662	46,878	57,828	62,376	65,484	84,598	100,681	146,974	166,165	10,498	11,869
—	12	Spiez-Erlenbach ³	—	40,546	—	4,082	—	19,625	—	15,892	—	35,517	—	7,891
9	5	Bödelibahn ⁴	221,986	112,744	40,981	21,222	76,515	22,109	68,820	18,747	145,335	40,856	16,148	8,171
687	725	Schweizerische Nordostbahn ⁵	11,889,112	12,730,531	2,949,501	3,140,628	9,772,614	10,427,394	13,870,971	14,558,630	23,643,585	24,986,024	34,416	35,233
84	84	Bötzbergbahn	670,637	735,231	748,364	791,799	1,046,370	1,148,962	2,736,604	2,890,880	3,782,974	4,039,842	45,035	48,093
323	323	Schweizerische Centralbahn	7,150,262	7,822,445	1,928,247	1,991,076	6,013,238	6,513,023	10,019,859	10,687,980	16,033,097	17,201,003	49,638	53,254
5	5	Verbindungsbahn	105,667	114,370	271,244	320,219	71,418	77,486	333,743	379,845	405,161	457,331	81,032	91,466
58	66	Aargauische Südbahn ⁶	370,998	415,530	471,847	499,356	226,803	254,337	1,199,915	1,376,814	1,426,718	1,631,151	24,599	25,891
8	8	Wohlen-Bremgarten	31,302	35,236	8,184	7,780	10,340	11,742	13,978	13,819	24,318	25,561	3,040	3,195
279	279	Vereinigte Schweizerbahnen	4,771,811	4,894,570	1,095,893	1,088,669	4,093,085	4,252,192	5,225,255	5,332,735	9,318,340	9,584,927	33,400	34,355
25	25	Toggenburgerbahn	371,787	395,382	58,296	58,902	164,185	175,719	162,357	161,619	326,542	337,338	13,062	13,494
7	7	Wald-Rüti	108,985	113,432	26,214	28,050	42,224	43,725	44,558	48,427	86,782	92,152	12,397	13,164
266	276	Gotthardbahn ⁷	1,708,754	2,038,204	879,054	912,101	5,805,013	6,421,009	10,480,895	10,588,934	16,285,908	17,009,943	61,225	62,607
50	50	Schweizerische Südostbahn	551,894	540,545	105,966	76,329	524,299	519,261	390,202	259,668	914,501	778,929	18,290	15,579
50	50	Schweizerische Seethalbahn	370,455	391,056	65,749	83,769	208,655	223,390	164,281	195,771	372,936	419,161	7,459	8,383
43	43	Emmenthalbahn	521,554	558,826	219,873	234,988	222,263	237,436	357,632	374,533	579,895	611,969	13,486	14,232
40	40	Tößthalbahn	334,521	409,933	79,496	91,650	167,313	186,951	204,438	226,888	371,751	413,839	9,293	10,346
40	40	Jura Neuchâtelois	769,912	901,906	120,967	132,343	518,294	537,313	385,664	424,778	903,958	962,091	22,599	24,052
15	19	Sihlthalbahn ⁸	335,652	367,237	119,225	114,305	111,420	118,812	125,057	126,639	236,477	245,451	15,765	14,188
15	15	Langenthal-Huttwil	126,677	133,603	52,489	57,109	57,601	60,870	84,763	90,121	142,364	150,991	9,491	10,066
26	26	Huttwil-Wolhusen	124,113	131,086	45,056	52,493	58,999	64,047	88,291	101,449	147,290	165,496	5,665	6,365
3	3	Kriens-Luzern-Bahn	234,898	314,698	24,632	29,104	36,409	48,098	28,629	31,523	65,038	79,621	21,679	26,540
3074	3147	Total	43,089,872	46,231,354	11,937,711	12,568,109	43,180,524	44,996,035	63,296,539	66,159,220	106,477,063	111,155,255	—	—
—	73	Vermehrung { absolut % 7,3	—	3,141,482	—	630,398	—	1,815,511	—	2,862,681	—	4,678,192	—	—
4	4	Orbe-Chavornay	32,847	46,189	1,199	1,554	16,891	18,455	4,534	5,403	21,425	23,858	5,356	5,965
10	10	Ütlibergbahn	61,109	78,600	1,212	1,940	77,245	96,405	11,023	17,548	88,268	113,953	8,827	11,395
92	92	Rhätische Bahn ⁹	318,164	495,591	54,801	83,364	513,345	665,660	520,131	657,560	1,033,476	1,323,220	14,968	14,382
76	76	Genfer Schmalspurbahnen ¹⁰	1,774,112	1,696,280	9,081	18,719	529,135	510,755	31,667	43,731	560,802	554,486	7,379	7,296
36	36	Visp-Zermatt	42,570	41,081	8,710	8,056	337,005	331,819	117,280	124,880	454,285	456,699	12,619	12,686
32	32	Berner Oberlandbahnen ¹¹	197,172	229,348	10,718	18,188	446,006	493,928	66,984	86,958	512,990	580,886	16,031	18,153
27	27	Saignelégier-Chaux-de-Fonds	111,486	116,153	14,609	17,804	75,661	79,557	62,419	65,518	138,080	145,075	5,114	5,373
26	26	Appenzellerbahn	373,647	395,396	32,346	35,565	181,334	196,441	115,973	122,977	297,307	319,418	11,435	12,286
25	25	Yverdon-St.-Croix	45,786	52,878	7,058	8,610	57,190	66,295	50,942	54,140	108,132	120,435	4,325	4,817
24	24	Lausanne-Echallens-Bercher	108,058	113,698	21,684	21,838	71,345	71,394	84,037	85,861	155,382	157,255	6,474	6,552
20	20	Bière-Apples-Morges	77,504	96,190	8,519	10,556	50,062	61,414	28,732	31,103	78,794	92,517	3,940	4,625
18	18	Frauenfeld-Wyl	142,720	153,020	11,693	11,968	67,745	73,118	31,770	33,003	99,515	106,121	5,529	5,895
17	17	Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds	78,702	90,253	3,623	3,598	38,967	41,661	13,547	14,555	52,514	56,216	3,089	3,307
14	14	Waldenburgerbahn	102,032	110,213	9,442	8,790	50,266	55,610	25,773	24,391	76,039	80,001	5,431	5,714
14	14	Appenzeller Straßenbahn	193,664	209,822	11,193	10,997	121,153	131,788	51,632	50,077	172,785	181,865	12,342	12,988
13	13	Birsigthalbahn	722,319	782,793	5,576	7,719	142,687	158,364	16,866	18,384	159,553	176,748	12,273	13,596
11	11	Neuchâtel-Cortailod-Boudry	593,393	648,724	9,294	7,351	121,573	136,078	16,299	15,073	137,872	151,151	12,534	13,741
11	11	Apples-l'Isle ¹²	9,660	28,592	514	4,672	4,431	12,926	1,331	8,041	5,762	20,967	524	1,906
9	9	Tramelan-Tavannes	56,394	60,684	5,832	7,142	30,277	32,613	22,401	25,940	52,678	58,553	5,853	6,506

Anmerkungen.

- ¹ Inklusive Brünigbahn.
Länge durch bauliche Veränderungen 1 km. mehr.
- ² Pro 1897 inklusive Strecke Därligen-Interlaken.
- ³ Betriebseröffnung den 16. August 1897.
- ⁴ Pro 1897 exklusive der Strecke Därligen-Interlaken.
- ⁵ Eröffnung der neuen Linien Eglisau-Schaffhausen und Thalwil-Zug am 1. Juni 1897.
- ⁶ Übergang der Strecke Rothkreuz-Immensee in den Betrieb der Eigentumsverwaltung am 1. Juni 1897.
- ⁷ Eröffnung der neuen Linien Luzern-Immensee und Zug-Arth/Goldau am 1. Juni 1897.
- ⁸ Eröffnung der Strecke Sihlwald-Sihlbrugg am 1. Juni 1897.
- ⁹ Betriebseröffnung der Strecke Chur-Thusis am 1. Juli 1896 und der Strecke Landquart-Chur am 29. August 1896.
- ¹⁰ Betriebseröffnung der Strecke Genf-Cornavin—Diorama den 1. Mai 1896 und der Strecke Boulevard de Plainpalais—Place des XXII Cantons den 1. Mai 1896.
- ¹¹ Inklusive Schynige Plattebahn.
- ¹² Eröffnung der Eisenbahn Apples-l'Isle den 12. September 1896.

Betriebslängen.		Bezeichnung der Eisenbahnen.	Verkehrsmengen.				Transport-Einnahmen.						Durchschnittlicher Ertrag pro Kilometer.	
Ende			Personen.		Güter, inkl. Gepäck.		Personen.		Güter, Gepäck und Vieh.		Total.			
1896.	1897.		1896.	1897.	1896.	1897.	1896.	1897.	1896.	1897.	1896.	1897.	1896.	1897.
km.	km.	Anzahl.	Anzahl.	Tonnen.	Tonnen.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
7	7	Rigi-Kaltbad-Scheidegg	9,622	11,899	414	438	13,123	17,567	4,474	5,629	17,597	23,196	2,514	3,314
6	6	Genève-Veyrier	376,770	377,795	205	215	98,564	99,684	1,591	1,786	100,155	101,470	16,693	16,912
5	5	Brenets-Loche	121,478	128,474	611	561	37,549	39,569	2,483	2,578	40,034	42,147	8,007	8,429
4	4	Stansstad-Stans	102,814	110,888	1,733	1,770	21,189	22,029	3,205	4,148	24,394	26,177	6,099	6,544
4	4	Sissach-Gelterkinden	116,512	128,516	1,516	1,485	22,362	25,245	4,856	4,820	27,218	30,065	6,805	7,516
3	3	Aubonne-Allaman ¹³	34,823	75,436	120	505	10,645	21,374	544	1,559	11,189	22,933	3,730	7,644
18	18	Wengernalpbahn	49,680	63,682	1,521	6,865	311,373	373,030	18,359	63,993	329,732	437,023	18,318	24,279
12	12	Arth-Rigibahn	70,943	89,962	3,557	4,068	120,188	167,311	20,757	23,868	140,945	191,179	11,745	15,932
9	9	Monte-Generoso	13,394	16,296	300	278	51,903	60,841	5,196	4,768	57,099	65,609	6,344	7,290
8	8	Brienzer Rothhornbahn ²⁸	2,030	—	172	—	17,894	—	3,205	—	21,099	—	2,637	—
8	8	Glyon-Rochers de Naye	39,548	35,877	—	—	159,597	127,367	5,345	3,880	164,942	131,247	20,618	16,406
7	7	Rorschach-Heiden	51,611	63,387	17,494	18,254	57,519	66,293	50,118	59,228	107,637	125,521	15,377	17,932
7	7	Vitznau-Rigibahn ¹⁴	92,971	104,371	1,798	3,589	369,742	400,469	27,391	46,552	397,133	447,021	56,733	63,860
5	5	Pilatusbahn	31,289	33,811	176	201	189,967	197,719	3,375	4,075	193,342	201,794	38,668	40,359
5,49	5,49	Lauterbrunnen-Mürren	36,365	38,404	1,035	959	105,251	114,913	31,674	29,066	136,925	143,979	24,941	26,226
3,60	3,60	Stanserhornbahn	11,500	11,470	39	22	38,022	39,046	1,811	1,162	39,833	40,208	11,065	11,169
1,80	1,80	Lausanne-Ouchy	682,268	686,131	103,488	110,265	114,697	104,588	102,105	108,141	216,802	212,729	120,446	118,183
1,63	1,63	Biel-Magglingen	33,136	34,185	177	90	21,623	21,534	2,281	1,598	23,904	23,132	14,665	14,191
1,60	1,60	Beatenbergbahn	28,629	34,261	1,077	999	37,614	42,326	14,309	13,988	51,923	56,314	32,452	35,196
1,51	1,51	Salvatorebahn	22,428	26,797	23	—	40,498	48,188	313	—	40,811	48,188	27,027	31,911
1,25	1,25	Rheineck-Walzenhausen ¹⁵	46,908	65,690	19	140	22,188	28,478	887	439	23,075	28,917	18,460	23,134
—	1,28	Cossonay-gare J. S.—ville ¹⁶	—	15,089	—	205	—	3,741	—	850	—	4,591	—	3,760
0,83	0,83	Bürgenstockbahn	31,083	35,510	760	529	30,643	32,143	5,410	4,329	36,053	36,472	43,437	43,942
0,80	0,80	Römerhof-Dolderbahn	97,222	101,802	—	—	29,934	29,881	146	143	30,080	30,024	37,600	37,530
0,76	0,76	Ragaz-Wartenstein	42,241	43,960	9	15	16,780	17,253	66	110	16,846	17,363	22,166	22,846
0,55	0,55	Territet-Glyon	138,921	140,136	—	—	96,134	96,571	9,077	7,081	105,211	103,652	191,293	188,458
0,37	0,37	Ecluse-Plan	150,661	155,588	—	—	17,262	16,256	377	373	17,639	16,629	47,673	44,943
0,30	0,30	St. Gallen-Mühleck	208,431	221,130	243	292	23,065	24,467	609	727	23,674	25,194	78,913	83,980
0,24	0,24	Lugano-Bahnhof	170,301	207,850	169	186	25,979	28,590	1,152	1,277	27,131	29,867	113,046	124,446
0,16	0,16	Zürichbergbahn	452,931	442,243	—	—	43,237	41,959	362	327	43,599	42,286	272,494	264,288
0,14	0,14	Gütschbahn	90,925	94,628	21	21	22,294	27,015	85	82	22,379	27,097	159,850	193,550
0,10	0,10	Marzilibahn	172,641	167,595	—	—	11,682	11,685	—	—	11,682	11,685	116,821	116,846
23,00	23,00	Tramways suisses ¹⁷	7,587,797	6,475,747	—	—	1,031,591	898,655	11,092	11,921	1,042,683	910,576	45,334	39,590
13,41	13,41	Städtische Straßenbahn Zürich ¹⁸	6,367,933	6,812,423	—	—	842,551	899,449	—	—	842,551	899,449	62,830	67,073
2,78	11,93	Kantonale Straßenbahnen Basel ¹⁹	2,450,370	4,538,356	—	—	312,521	608,303	2,191	—	314,712	608,303	113,206	68,349
—	11,30	Altstätten-Berneck ²⁰	—	288,156	—	25	—	55,548	—	2,777	—	58,325	—	5,162
10,98	10,98	Tramways Lausannois ²¹	571,185	2,180,403	—	—	90,094	293,454	—	—	90,094	293,454	8,205	26,726
10,49	10,49	Vevey-Montreux-Chillon	1,506,290	1,536,087	—	—	250,315	251,245	—	—	250,315	251,245	23,862	23,951
—	9,54	Trambahn St. Gallen ²²	—	1,333,040	—	—	—	177,434	—	—	—	177,434	—	18,599
7,68	7,68	Berner Tramway	2,444,020	2,638,489	58	65	267,439	286,151	1,182	646	268,621	286,797	34,977	37,343
—	5,40	Zürich-Örlikon-Seebach ²³	—	290,267	—	—	—	47,279	—	—	—	47,279	—	8,755
5,27	5,27	Tramways de Neuchâtel	355,668	421,254	12	12	55,978	71,240	480	480	56,458	71,720	10,713	13,609
4,46	4,46	Elektrische Straßenbahn Lugano ²⁴	238,626	412,879	—	—	22,685	39,350	—	—	22,685	39,350	5,086	8,823
3,68	3,68	Zentrale Zürichbergbahn	686,778	739,622	—	—	100,193	107,578	—	—	100,193	107,578	27,602	29,636
1,65	1,65	St. Moritz-Dorf—Bad ²⁵	42,417	47,067	—	—	13,181	15,072	—	—	13,181	15,072	7,988	9,135
—	1,45	Tramway de la Chaux-de-Fonds ²⁶	—	421,134	—	—	—	38,924	—	—	—	38,924	—	26,844
—	1,41	Tramway de Fribourg ²⁷	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Anmerkungen.

- ¹³ Eröffnung der elektrischen Eishahn Aubonne-Allaman den 23. Juli 1896.
¹⁴ Inbegriffen die Anteile der Arth-Rigibahn an der Strecke Staffelhöhe—Rigi-Kulm.
¹⁵ Eröffnung der Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen den 27. Juni 1896.
¹⁶ Eröffnung der Drahtseilbahn Cossonay-gare J. S.—ville den 28. August 1897.
¹⁷ In den Einnahmen aus dem Personentransport sind auch die verschiedenen Einnahmen, wie für Postdienst u. s. w., enthalten.
¹⁸ Pro 1896 inklusive der Zürcher Straßenbahn, welche am 1. Januar 1897 an die Stadt Zürich übergegangen ist.
¹⁹ Betriebseröffnung der Linien: Centralbahnhof-Wettsteinplatz-Badische Bahn den 14. April 1897.
Claraplatz-Klybeckschloß-Kleinhüningen den 14. April und 15. Mai 1897.
Kohlenberg-Missionsstraße und Aschenplatz-Birsfelden am 10. Mai 1897.
²⁰ Eröffnung der Straßenbahn Altstätten-Berneck den 6. April 1897.
²¹ Eröffnung den 1. September 1896.
²² Eröffnung den 20. Mai 1897.
²³ Eröffnung den 22. Oktober 1897.
²⁴ Eröffnung den 1. Juni 1896.
²⁵ Eröffnung den 4. Juli 1896.
²⁶ Eröffnung den 1. Januar 1897.
²⁷ Eröffnung den 28. Juli 1897. Die Verwaltung hat pro 1897 keine Angaben vorgelegt.
²⁸ Die Verwaltung hat pro 1897 nur unvollständige Angaben vorgelegt.

b. Vollziehung des Rechnungsgesetzes.

Nachdem das Bundesgesetz vom 27. März 1896 über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom Bundesrat auf 1. November 1896 in Kraft erklärt worden war, hat derselbe unterm 12. März 1897, mit Rücksicht darauf, daß die in Art. 12 und 14 vorgesehene Normierung der Einlagen in den Erneuerungsfonds und der Abschreibungsquoten auf den zu amortisierenden Verwendungen vor dem Abschluß der Rechnungen pro 1896 nicht möglich war, beschlossen:

1. daß bei den fünf Hauptbahnen die Einlagen in den Erneuerungsfonds und die Amortisationen pro 1896 in approximativen, dem Gesetz möglichst entsprechenden Beträgen erfolgen sollen, unter Vorbehalt der spätern Ausgleichung von Differenzen, und
2. daß den übrigen Bahnunternehmungen gestattet sei, die Rücklagen für Erneuerung und die Verlusttilgung pro 1896 nach bisherigen Ansätzen vorzunehmen.

Das Eisenbahndepartement, welches beauftragt war, den Hauptbahnen die Beträge mitzuteilen, die gemäß Ziffer 1 in Rechnung zu stellen waren, hatte dieselben wie folgt normiert:

Bezeichnung der Angaben.	Schweizerische Centralbahn.	Gotthardbahn.	Jura-Simplon- Bahn.	Nordostbahn.	Vereinigte Schweizer- bahnen.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Ordentliche Einlagen in den Erneuerungsfonds pro 1896	1,250,000	900,000	2,050,000	1,835,000	740,000
Ergänzungseinlage für frühere Jahre	100,000	250,000	650,000	100,000	—
Tilgung alter Verluste (Kursverluste u. s. w.)	673,368	320,000	137,700	641,000	450,000
Verzinsung und Amortisation des Hülfskassendeficits	180,000	113,989	65,000	250,000	175,000
Rücklage für Kapitalamortisation	—	—	284,945	—	—
Zusammen	2,203,368	1,583,989	3,187,645	2,826,000	1,365,000

Die Gotthardbahn und die Nordostbahn haben gegen die auf die Dotierung des Erneuerungsfonds bezüglichen Verfügungen beim Bundesgerichte Rekurs eingereicht. Die Behandlung dieser Rekurse fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

Die Festsetzung des Sollbestandes der Erneuerungsfonds (Art. 11 des Gesetzes) wird erst möglich sein, wenn die jährlichen Normaleinlagen in den Fonds festgesetzt sind. Die die Hauptbahnen betreffenden Anträge werden Anfangs des laufenden Jahres an den Bundesrat gelangen und voraussichtlich bei der Aufstellung der Jahresrechnungen pro 1897 berücksichtigt werden können.

Sobald die Bilanzen in dieser Richtung bereinigt sind, wird der Bundesrat auch bestimmen können, in welcher Frist und in welchen Beträgen die Tilgung der zu ersetzenden Bilanzposten im Sinne des neuen Gesetzes zu geschehen hat (Art. 14).

Nachdem die Centralbahn, die Vereinigten Schweizerbahnen, die Jura-Simplon-Bahn und die Nordostbahn am 2. November 1896 vom Bundesrat eingeladen worden waren, die in Art. 3 des Gesetzes vorgesehenen Ausweise über den konzessionsmäßigen Reinertrag und das Anlagekapital für die bis und mit 1895 verflossenen Jahre der 10jährigen Rechnungsperiode einzureichen, sind diese Unternehmungen mit Bundesratsbeschluß vom 2. Februar 1897 aufgefordert worden, die Ausweise pro 1896 und die Vorlagen für fernere Jahre jeweilen mit der betreffenden allgemeinen Jahresrechnung einzureichen. Am gleichen Tage erging eine analoge Aufforderung an die Verwaltung der Gotthardbahn betreffend Einsendung der Ausweise für 1894 bis 1896 und weiter.

Die Bahnverwaltungen haben den Einladungen entsprochen und bis jetzt die Ausweise bis und mit dem Jahre 1896 vorgelegt.

Mit Beschluß vom 6. April 1897 beauftragte der Bundesrat das Eisenbahndepartement, mit den Hauptbahnen in Unterhandlung zu treten, um eine gegenseitige Verständigung über Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrags und des Anlagekapitals zu suchen. Das Departement erhielt zugleich bestimmte Normen als Wegleitung für diese Verhandlungen.

Die Konferenzen fanden im Laufe des Monats November mit den einzelnen Bahngesellschaften statt; es konnte aber keine Verständigung erzielt werden. Der Bundesrat hat infolgedessen

gemäß dem ihm in Art. 20 des Rechnungsgesetzes eingeräumten Rechte über die streitigen Punkte entschieden (Beschlüsse vom 3. Dezember 1897 betreffend Centralbahn, vom 16. Dezember betreffend Vereinigte Schweizerbahnen und Gotthardbahn, vom 23. Dezember betreffend Jura-Simplon-Bahn und vom 11. Januar 1898 betreffend Nordostbahn). Gegen die bundesrätlichen Entscheidungen ist von sämtlichen Bahnverwaltungen der Rekurs an das Bundesgericht ergriffen worden.

Die Frage betreffend Zusammenlegung der einzelnen Konzessionen der Nordostbahn war am Schlusse des Berichtsjahres noch nicht erledigt. Die Bahnverwaltung hatte entsprechend der Einladung des Bundesrates sektionsweise Ertrags- und Kapitalrechnungen eingereicht, dieselben konnten aber nicht als ausreichend anerkannt werden. Über die Zusammenlegung wurde letztmals in der Konferenz vom 4. November 1897 verhandelt und die der Nordostbahn anfänglich bis zum 28. Dezember bestimmte Frist zur Vernehmlassung später über das Berichtsjahr hinaus verlängert.

Die Prüfung und Genehmigung der Jahresrechnungen pro 1896 geschah auf Grund der Vorschriften des neuen Rechnungsgesetzes. Im Laufe des Berichtsjahres wurden vom Departemente die Rechnungen von 82 Bahnverwaltungen behandelt und dem Bundesrat zur Beschlußfassung vorgelegt. Eine einzige Unternehmung (Orbe-Chavornay) ist zur Zeit mit ihrer Rechnungsvorlage trotz wiederholten Aufforderungen noch im Rückstande.

Neben dem schon erwähnten Rekurse, betreffend die Einlagen in den Erneuerungsfonds, hat die Nordostbahn auch gegen andere auf die Jahresrechnung pro 1896 bezügliche Verfügungen des Bundesrates den Entscheid des Bundesgerichtes angerufen; die Behandlung des Rekurses fällt ins Jahr 1898.

Über die Betriebsergebnisse der einzelnen Bahnunternehmungen im Jahre 1896 und über deren Bilanzverhältnisse auf Ende desselben Jahres giebt die vom Eisenbahndepartement alljährlich veröffentlichte schweizerische Eisenbahnstatistik einläßliche Auskunft. Wir beschränken uns hier auf einige Angaben über die Baukostenrechnung und den Conto der zu amortisierenden Verwendungen.

Die Bauverwendungen, mit Einschluß der Ausgaben für unvollendete Linien und Objekte (exklusive die dem Kanton Genf gehörende Linie Genf-Annemasse), betragen:

Ende 1896	Fr. 1,176,227,110
Ende 1895	„ 1,134,493,147

Die im Jahre 1896 eingetretene Vermehrung beziffert sich somit auf	Fr. 41,733,963
--	----------------

Diese letztere Summe verteilt sich in folgender Weise:

Verwendungen auf alte Linien:

Bahnanlage und feste Einrichtungen	Fr. 14,613,455
Rollmaterial	„ 2,822,855
Mobiliar und Gerätschaften	„ 429,322
Zusammen	Fr. 17,865,632

Verwendungen auf neu eröffnete oder im Bau befindliche Linien:

Bahnanlage und feste Einrichtungen	Fr. 22,606,363
Rollmaterial	„ 1,111,064
Mobiliar und Gerätschaften	„ 150,904
Zusammen	Fr. 23,868,331

Zu den hervorragenden Objekten der Bauten auf alten Linien zählen: der Umbau des Bahnhofes Luzern mit Zufahrtsstrecke, die Bahnhöferweiterungen in Zürich, Winterthur und Schaffhausen, die doppelgleisigen Strecken Herzogenbuchsee-Zollikofen, Flüelen-Erstfeld und Biasca-Bellinzona, und Anschaffungen von Rollmaterial.

Unter den Ausgaben für neue Linien figurieren hauptsächlich die Verwendungen für die Linien: Luzern-Immenensee und Zug-Goldau, Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen, Landquart-Chur-Thusis, Apples-L'Isle, sowie für die Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen und mehrere Straßenbahnnetze.

Das neue Rechnungsgesetz schreibt vor, daß auch die Emissionsverluste auf Aktien den zu ersetzenden Posten beizufügen und zu tilgen sind; infolge dessen ist der Bestand dieses Kontos im Berichtsjahre um netto rund 4 Millionen angewachsen, wie nachstehende summarische Zusammenstellung zeigt:

Zu ersetzende Posten.

Bestand Ende 1895	Fr. 70,739,423
Vermehrung: Emissionsverluste auf Aktien nach dem Bestande per Ende 1895	„ 7,315,228
Neue Verluste	„ 935,676
Zusammen	Fr. 78,990,327
Verminderung: Durch Reduk- tion des Aktienkapitals	Fr. 1,704,573
Durch Abschreibung zu Lasten der Jahresrechnung	„ 2,465,384
Durch Zuwendung von Kurs- gewinnen	„ 83,629 „ 4,253,586
Bestand auf Ende 1896	Fr. 74,736,741

Abschreibungen durch Reduktion des Aktienkapitals haben stattgefunden:

bei der Bodelibahn mit Fr. 540,000 und
bei der Thunerseebahn mit „ 1,164,573

Die beigeschlossene Tabelle enthält weitere Einzelheiten über die Baurechnung und den Amortisationskonto.

c. Vollziehung des Hülfskassengesetzes.

Im Jahre 1897 sind nach vorausgegangener Prüfung folgende Statuten und Bilanzen von Hülfskassen vom Bundesrate genehmigt worden:

1. Die Statuten für die Krankenkasse der Arbeiter der Strassenbahn Frauenfeld-Wyl;
2. Die Statuten der Krankenkasse für die beim Bauaufsichts- und Unterhaltungsdienste der Gotthardbahn beschäftigten Arbeiter;
3. Die Statuten der Krankenkasse für die beim Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstättendienst der Gotthardbahn beschäftigten Arbeiter;
4. Die Statuten der Société de Prévoyance (Krankenkasse und Sparkasse) für das Personal der Eisenbahn Yverdon-S^{te}-Croix;
5. Die Statuten der Krankenkasse für die Angestellten der Centralen Zürichbergbahn;
6. Ein Nachtrag zu den Statuten der Krankenkasse für die Angestellten der Genfer Schmalspurbahnen;

Beilage zum Bericht pro 1897 betreffend Vollziehung des Eisenbahnrechnungsgesetzes.

Zu Seite 571.

Eisenbahnen.	Bauconto.					Zu amortisieren.			
	Ende 1895. ¹	Ende 1896. ¹	Nettoausgaben im Jahr 1896			Ende 1895.	Ende 1896.	Veränderung.	
			für alte Linien.	für neue Linien.	Zusammen.			+	—
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Centralbahn	125,554,012	128,142,059	2,588,047	—	2,588,047	16,745,118	² 17,661,479	² 1,589,729	673,368
Aargauische Südbahn	11,940,947	11,942,566	1,619	—	1,619	—	—	—	—
Wohlen-Bremgarten	1,232,357	1,232,357	—	—	—	—	—	—	—
Gotthardbahn	252,821,387	262,966,696	2,688,649	7,456,660	10,145,309	15,650,188	² 18,259,074	² 3,012,514	³ 403,628
Jura-Simplonbahn	282,352,628	287,045,277	4,692,649	—	4,692,649	11,603,126	11,465,426	—	137,700
Bödelibahn	1,742,997	1,732,823	— 10,174	—	— 10,174	540,000	15,966	16,775	⁴ 540,809
Bière-Morges	1,896,972	1,885,104	⁵ — 20,000	⁵ 8,132	— 11,868	23,288	27,264	3,976	—
Apples-L'Isle	—	714,910	—	714,910	714,910	—	2,326	2,326	—
Bulle-Romont	2,817,305	2,821,644	4,339	—	4,339	—	—	—	—
Thunerseebahn	5,136,803	5,137,004	201	—	201	1,164,013	—	560	⁶ 1,164,573
Val-de-Travers	1,154,240	1,159,529	5,289	—	5,289	—	—	—	—
Viège-Zermatt	5,410,778	5,427,658	16,880	—	16,880	236,396	224,396	—	12,000
Yverdon-Ste-Croix	2,892,709	2,916,538	23,829	—	23,829	—	—	—	—
Nordostbahn	208,296,583	219,778,189	5,863,078	5,618,528	11,481,606	16,088,541	² 16,471,423	² 1,022,882	640,000
Bötzbergbahn	29,087,648	29,128,602	40,954	—	40,954	—	—	—	—
Vereinigte Schweizerbahnen	80,415,339	81,077,697	662,358	—	662,358	7,418,869	² 9,127,590	² 2,161,121	452,400
Toggenburgerbahn	4,000,000	4,000,000	—	—	—	—	—	—	—
Wald-Rüti	1,286,918	1,286,918	—	—	—	—	—	—	—
Emmenthalbahn	5,066,451	5,110,801	44,350	—	44,350	—	—	—	—
Jura Neuchâtelois	⁷ 6,567,635	⁷ 6,677,844	110,209	—	110,209	—	—	—	—
Ponts-Chaux-de-Fonds	589,000	589,000	—	—	—	—	—	—	—
Neuchâtel-Boudry	886,003	909,849	23,846	—	23,846	31,306	53,666	22,618	258
Kriens-Luzern-Bahn	259,584	314,154	28,238	26,332	54,570	—	—	—	—
Langenthal-Huttwil	1,188,888	1,249,738	60,850	—	60,850	14,400	12,000	—	2,400
Huttwil-Wolhusen	1,967,492	2,120,131	—	152,639	152,639	14,775	14,775	—	—
Orbe-Chavornay	447,968	461,488	13,520	—	13,520	7,076	6,576	—	500
Seethalbahn	2,025,105	2,212,634	77,567	109,962	187,529	45,000	40,000	—	5,000
Sihlthalbahn	3,226,013	3,447,465	12,046	209,406	221,452	45,101	44,810	9,709	10,000
Südostbahn	12,558,065	12,518,590	— 39,475	—	— 39,475	112,000	14,000	—	98,000
Tößthalbahn	7,704,277	7,706,473	2,196	—	2,196	—	—	—	—
Üdlibergbahn	1,545,218	1,545,431	213	—	213	—	—	—	—
Appenzellerbahn	4,037,187	4,101,804	64,617	—	64,617	—	—	—	—
Appenzeller Straßenbahn	1,946,613	1,947,783	1,170	—	1,170	15,000	—	—	15,000
Berner Oberlandbahnen	3,250,199	3,275,647	25,448	—	25,448	198,995	181,207	2,546	20,334
Schynige Platte-Bahn	1,732,970	1,748,047	15,077	—	15,077	—	—	—	—
Birsigthalbahn	898,969	981,340	82,371	—	82,371	—	—	—	—
Brenets-Loche	902,479	902,642	163	—	163	3,990	3,420	—	570
Frauenfeld-Wyl	704,369	704,369	—	—	—	—	—	—	—
Genève-Veyrier	503,505	503,605	100	—	100	—	—	—	—
Grütschalp-Mürren	595,604	595,604	—	—	—	70,000	70,000	—	—
Lausanne-Echallens	1,306,159	1,335,477	29,318	—	29,318	—	—	—	—
Central Vaudois	528,860	528,860	—	—	—	25,993	25,993	—	—
Rhätische Bahn	6,978,843	13,184,633	25,260	6,180,530	6,205,790	85,000	150,000	75,000	10,000
Rigi-Scheidegg-Bahn	65,500	65,500	—	—	—	—	—	—	—
Saignelégier-Chaux-de-Fonds	1,681,617	1,707,633	26,016	—	26,016	6,979	7,633	654	—
Sissach-Gelterkinden	383,372	383,372	—	—	—	—	—	—	—
Tramelan-Tavannes	537,128	535,933	— 1,195	—	— 1,195	—	—	—	—
Voies étroites Genève	6,529,989	6,694,391	— 14,248	178,650	164,402	145,186	159,784	32,053	17,455
Waldenburgerbahn	411,983	428,066	16,083	—	16,083	—	—	—	—
Arth-Rigibahn	6,173,610	6,207,485	33,875	—	33,875	—	—	—	—
Brien-Rothornbahn	381,248	381,248	—	—	—	—	—	—	—
Generoso-Bahn	368,658	368,658	—	—	—	—	—	—	—
Glion-Naye	2,211,390	2,212,108	718	—	718	39,454	43,666	7,712	3,500
Pilatusbahn	2,317,350	2,313,139	— 4,211	—	— 4,211	—	5,000	10,000	5,000
Rigibahn	2,268,761	2,281,204	12,443	—	12,443	—	—	—	—
Rorschach-Heiden	2,160,000	2,160,000	—	—	—	—	—	—	—
Wengernalpbahn	4,470,668	4,549,908	79,240	—	79,240	190,000	232,115	42,115	—
Beatenbergbahn	680,657	681,337	680	—	680	6,000	—	—	6,000
Biel-Magglingen	450,000	450,000	—	—	—	—	—	—	—
Bürgenstockbahn	259,000	259,000	—	—	—	6,750	4,500	—	2,250
Dolderbahn in Zürich	280,696	311,963	—	31,267	31,267	8,000	12,589	6,589	2,000
Ecluse-Plan (Neuchâtel)	245,503	248,027	2,524	—	2,524	4,200	5,074	2,274	1,400
Gießbachbahn	161,000	161,000	—	—	—	—	—	—	—
Gütschbahn in Luzern	123,163	135,044	11,881	—	11,881	126,837	126,837	—	—
Lausanne-Ouchy	3,373,328	3,431,936	58,608	—	58,608	—	—	—	—
Lauterbrunnen-Grütschalp	800,475	800,475	—	—	—	—	—	—	—
Luganer Drahtseilbahn	187,006	187,006	—	—	—	—	—	—	—
Marzilibahn in Bern	70,842	70,842	—	—	—	—	—	—	—
Ragaz-Wartenstein	255,318	255,694	376	—	376	6,365	5,455	—	910
Rheineck-Walzenhausen	—	535,785	—	535,785	535,785	—	22,000	22,699	699
Salvatorebahn	589,417	589,697	280	—	280	30,000	30,000	2,765	2,765
St. Gallen-Mühleck	290,087	290,087	—	—	—	—	—	—	—
Stanserhornbahn	1,496,445	1,496,445	—	—	—	—	—	—	—
Territet-Glion	616,025	614,558	— 1,467	—	— 1,467	10,000	5,000	—	5,000
Zürichbergbahn	259,753	259,829	76	—	76	—	—	—	—
Aubonne-Allaman	—	166,198	—	166,198	166,198	—	5,997	5,997	—
Basler Straßenbahnen	693,552	1,349,298	—	655,746	655,746	—	—	—	—
Berner Tramways	1,132,794	1,140,202	7,408	—	7,408	9,464	7,964	—	1,500
Centrale Zürichbergbahn	702,568	808,054	105,486	—	105,486	1,000	5,076	4,576	500
Neuchâtel-St-Blaise	183,567	186,509	2,942	—	2,942	10,203	9,839	536	900
Städtische Straßenbahn Zürich	725,181	742,752	5,269	12,302	17,571	810	60,551	60,918	1,177
Stansstad-Stans	238,400	238,400	—	—	—	—	—	—	—
Tramways lausannois	—	1,330,352	—	1,330,352	1,330,352	—	31,765	31,765	—
Tramway Lugano	—	198,598	—	198,598	198,598	—	—	2,461	2,461
Tramway Monte Generoso	20,000	20,000	—	—	—	—	—	—	—
Tramway Mürren	10,000	10,600	600	—	600	—	—	—	—
Tramway St. Moritz	—	348,982	—	348,982	348,982	—	1,629	2,036	407
Tramways suisses	3,265,189	3,650,894	385,705	—	385,705	—	13,691	20,503	6,812
Vevey-Chillon	756,066	756,066	—	—	—	—	75,773	82,083	6,310
Zürcher Tramways	1,208,762	1,211,103	2,341	—	2,341	—	—	—	—
Total	1,134,493,147	1,176,294,358	17,866,232	23,934,979	41,801,211	70,739,423	74,743,329	8,257,492	4,253,586

Bemerkungen. ¹ Im Bauconto sind einige unwesentliche Posten inbegriffen, deren Abschreibung noch stattzufinden hat. Außerdem sind demselben die von einzelnen Bahnen gemachten Ausgaben für unvollendete Linien und Objekte beigelegt. ² Nach Vorschrift des Art. 14 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896 sind bei der Centralbahn, Gotthardbahn, Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen die Emissionsverluste auf Aktien den zu amortisierenden Posten beigelegt worden. ³ Der im Jahr 1896 erzielte Emissionsgewinn auf 3 1/2 % Obligationen im Betrage von Fr. 83,628. — ist diesem Conto direkt gutgeschrieben worden. ⁴ Die Verminderung der zu amortisierenden Posten um Fr. 540,000. — ist durch die Reduktion des Aktienkapitals bewirkt worden. ⁵ Die Ausgabe von Fr. 8132. — bezieht sich auf Restzahlungen der im Jahr 1895 eröffneten Bahn Bière-Morges; die Wertverminderung von Fr. 20,000. — betrifft die von der Bahn Apples-L'Isle für die Mitbenutzung der Station Apples bezahlte Entschädigung. ⁶ Die Abschreibung von Fr. 1,164,573. — bei der Thunerseebahn ist infolge Reduktion des Aktienkapitals vorgenommen worden. ⁷ Inbegriffen Fr. 100. — für Mobilien, welche der Betriebsgesellschaft gehören.

7. Die Statuten der Kranken- und Unterstützungskasse für die Angestellten und Arbeiter der Trambahn St. Gallen;
8. Die technische Bilanz der Hülfskasse für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn per 31. Dezember 1894;
9. Die technische Bilanz der Kranken- und Unterstützungskasse für die Arbeiter und Bediensteten der Jura-Simplon-Bahn per 31. Dezember 1895;
10. Die technische Bilanz der Hülfskasse für die Beamten und Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen per 31. Dezember 1895.

Die von der Seethalbahn vorgelegte, auf Ende 1895 abgeschlossene versicherungstechnische Bilanz der Hülfskasse ist noch nicht erledigt.

Die Eisenbahngesellschaften Aubonne-Allaman, Straßenbahn St. Moritz, Rheineck-Walzenhausen, Altstätten-Berneck, Tramway Chaux-de-Fonds, Tramway Lugano und St. Gallen-Mühleck, welche nach dem Wortlaut der Konzession verpflichtet sind, für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse zu errichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern, haben die Versicherung vorgezogen.

Verhandlungen betreffend Errichtung von Hülfskassen haben im Berichtsjahre stattgefunden mit den Verwaltungen der Südostbahn und der Linie Saignelégier-Chaux-de-Fonds. Die Erledigung dieser Geschäfte fällt aber nicht ins Berichtsjahr.

Der Centralbahn, Nordostbahn und Jura-Simplon-Bahn wurde für die Einreichung der gemäß Art. 3, Absatz 2 des Hülfskassengesetzes obliegenden versicherungstechnischen Bilanz auf Ende 1894 respektive 1895 eine letzte Frist bis Ende April 1898 eingeräumt.

Wir lassen in der Beilage eine Zusammenstellung der Bilanzen auf Ende 1896 für diejenigen Hülfskassen folgen, welche den Bestimmungen in Art. 2 und 3 des Hülfskassengesetzes unterstellt sind. Die in dieser Tabelle enthaltenen Angaben stützen sich teilweise noch auf versicherungstechnische Ermittlungen, welche in früheren Jahren gemacht worden sind.

d. Vollziehung des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1878 betreffend die Sicherstellung des Hülfskassenfonds und der Barkautionen der Eisenbahngesellschaften.

Im Jahre 1897 sind die Rechnungen und Bilanzen betreffend das Jahr 1896 eingelangt und geprüft worden. Das Vermögen

Bilanzen der Hülfskassen auf Ende 1896.

Zu Seite 572.

Bezeichnung der Kassen.	Letzte versicherungs- technische Berechnung auf Ende	Aktiven.			Passiven.		
		Vorhandenes Vermögen.	Deficit.	Total der Aktiven.	Deckungs- kapital.	Reserve.	Total der Passiven.
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Hülfskasse für die Beamten der Schweizerischen Centralbahn	1889	4,767,177	1,724,643	6,491,820	6,491,820	—	6,491,820
2. Unterstützungs- und Pensionskasse für die Beamten und Angestellten der Gott-hardebahn	1894	3,443,951	—	3,443,951	3,443,951	—	3,443,951
3. Hülfs- und Pensionskasse für die An- gestellten der Jura-Simplon-Bahn	1890	7,789,486	1,151,054	8,940,540	8,940,540	—	8,940,540
4. Gegenseitige Kranken- und Unter- stützungs-kasse für die ständigen Arbeiter und Bediensteten der Jura-Simplon-Bahn	1895	341,960	35,658	377,618	377,618	—	377,618
5. Pensions- und Hülfskasse für die An- gestellten der Nordostbahn	1889	6,628,551	2,294,233	8,922,784	8,922,784	—	8,922,784
6. Hülfskasse für die Beamten und Ange- stellten der Vereinigten Schweizerbahnen	1895	1,798,108	2,294,998	4,093,106	4,093,106	—	4,093,106
7. Hülfskasse für die Beamten und An- gestellten der Emmenthalbahn	1894	218,339	—	218,339	193,506	24,833	218,339
8. Hülfskasse für die Beamten und An- gestellten der Seethalbahn	1895	51,070	7,522	58,592	58,592	—	58,592
9. Unterstützungs- und Pensionskasse für die Angestellten der Dampfschiffgesell- schaft des Vierwaldstättersees	1894	357,297	85,258	442,555	442,555	—	442,555
10. Hülfskasse für die Beamten und An- gestellten der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienersees	1892	149,849	51,000	200,849	200,849	—	200,849
Zusammen		25,545,788	7,644,366	33,190,154	33,165,321	24,833	33,190,154

der Pensionskassen der Eisenbahnen betrug Ende 1896 Fr. 24,696,682. Davon waren Fr. 215,814 oder 0,87 % noch in den Passiven der Gesellschaftsbilanzen inbegriffen und im Sinne des Gesetzes vom Vermögen der Gesellschaften auszuschneiden. Das Vermögen der Krankenkassen, Sparkassen und Unterstützungsfonds bezifferte sich auf Ende 1896 auf Fr. 1,431,319. Hiervon waren in den Passiven der Gesellschaftsbilanzen inbegriffen Fr. 65,054 oder 4,54 %. Die Barkautionen des Personals betrugen Ende 1896 Fr. 1,276,271, wovon Fr. 13,354 oder 1,05 % noch nicht ausgeschieden waren.

e. Versicherungsverträge gegen Unfall.

Die Gesellschaften Aubonne-Allaman, Centrale Zürichbergbahn, Tramways suisses, Straßenbahn St. Moritz, Altstätten-Berneck, Tramway Chaux-de-Fonds und Tramways lausannois, welche konzessionsmäßig verpflichtet sind, das Personal und die Reisenden gegen Unfall bei einer Anstalt zu versichern, haben bezügliche Verträge abgeschlossen und diese dem Bundesrate vorgelegt.

Zum Abschluß gleicher Versicherungen wurde die Verwaltung der Seethalbahn aufgefordert.

f. Eisenbahnstatistik.

Die das Jahr 1895 umfassende Statistik ist anfangs April 1897 im Drucke erschienen; der Abschluß derjenigen pro 1896 ist in der ersten Hälfte April laufenden Jahres zu erwarten.

g. Lohnstatistik des Eisenbahnpersonals.

Nachdem die Verhandlungen mit den Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes über deren Mithilfe bei Erstellung einer Lohnstatistik für das Eisenbahnpersonal zu einer Verständigung geführt hatten, konnte im Oktober mit den Vorbereitungen für deren Durchführung unter Mitwirkung des Generalsekretärs des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten begonnen werden. Die erforderlichen Formulare wurden erstellt und den Bahnverwaltungen zur Veranlassung der Erhebungen übermittelt.

II. Postverwaltung.

I. Allgemeines.

Die Einnahmen der Postverwaltung be-	
trugen im Jahr 1897	Fr. 29,117,203. 31
die Ausgaben	„ 27,464,177. 04

Der Reinertrag stellt sich somit auf . . Fr. 1,653,026. 27 gegenüber dem im Budget für 1897 vorgesehenen von Fr. 1,570,046. Werden die bewilligten Nachkredite im Betrage von Fr. 537,700 mit in Berechnung gezogen, so würde der budgetierte Reinertrag nur die Summe von Fr. 1,032,346 erreichen. Es ergibt sich somit gegenüber dem Budget mit Hinzurechnung der Nachkredite ein Mehrertrag von Fr. 620,680. 27. Derselbe setzt sich zusammen aus folgenden Abweichungen gegenüber dem Budget:

Mehreinnahmen . . .	Fr. 381,903. 31
Minderausgaben . . .	„ 238,776. 96
Total	Fr. 620,680. 27

Bei den Mehreinnahmen fällt hauptsächlich die Rubrik „Wertzeichen“ mit Fr. 201,084. 34 in Betracht. Es hat mithin auch im Berichtsjahre eine wesentlich größere Vermehrung der Postsendungen stattgefunden als im Budget angenommen wurde. Die Einnahme aus dem Wertzeichenverkauf beläuft sich im Jahr 1897 auf Fr. 24,201,084. 34 gegenüber dem budgetierten Betrag von Fr. 24,000,000.

Die Thatsache, daß die Vermehrung des Verkaufs von Wertzeichen sich auf alle Monate des Jahres erstreckt, läßt darauf schließen, daß die Geschäftslage in der Schweiz im allgemeinen im abgelaufenen Jahre eine günstige war. Die drei Saisonmonate Juli, August und September weisen eine besonders große Vermehrung gegenüber dem Jahre 1896 im Betrage von Fr. 434,905 auf. Es kann demnach als sicher angenommen werden, daß die Zahl der Fremden, welche unser Land vorzugsweise während der Sommermonate besuchen, trotz der teilweise ungünstigen Witterung des Jahres 1897, gegenüber dem Vorjahre keineswegs abgenommen hat.

Wir werden Gelegenheit haben, uns im Rechnungsbericht des nähern über die Rechnung der Postverwaltung auszusprechen und die Abweichungen vom Budget im einzelnen Fall zu begründen.

Wir lassen hiernach einen Auszug aus der in besonderer Ausgabe erscheinenden „Schweizerischen Post- und Telegraphenstatistik“ mit den für den allgemeinen Überblick notwendigen Angaben folgen.

Auszug aus der Statistik der Postverwaltung.

	Anzahl.	
	1897.	1896.
Postbureaux	1,501	1,498
Postablagen, rechnungspflichtige	1,240	1,187
„ nicht rechnungspflichtige	699	713
Agenturen im Auslande	13	13
Beamte	3,157	3,010
Angestellte (Ablagehalter, Briefträger, Kondukteure etc.)	5,702	5,362
Zahl der beförderten Reisenden	1,247,069	1,165,220
Briefpost:		
Interner Verkehr:		
Briefe	84,436,307	83,723,332
Postkarten	18,592,127	16,994,390
Drucksachen	29,943,463	29,614,535
Warenmuster	940,430	902,362
Zeitungen	100,968,631	92,398,055
Rekommandierte Briefpostsendungen	2,216,356	1,925,293
Zahlungsbefehle u. Konkursandrohungen	229,786	205,948
Gerichtliche Akten	34,708	32,806
Verkehr mit dem Auslande:		
Briefe Versand	18,107,540	16,645,423
Postkarten „	8,001,027	6,541,405
Drucksachen „	7,431,619	6,301,412
Warenmuster „	969,790	873,958
Geschäftspapiere „	105,383	113,548
Rekommandierte Briefpostgegenstände „	876,933	898,685

		1897.		1896.	
		Anzahl.	Wert, resp. Betrag.	Anzahl.	Wert, resp. Betrag.
			Fr.		Fr.
Geldanweisungen:					
Interner Verkehr		4,747,664	521,947,514	4,418,124	488,014,283
Verkehr mit dem Auslande	{ Versand	680,286	28,408,230	619,288	25,696,603
	{ Empfang	334,478	16,455,680	321,330	16,082,430
Fahrpost:					
Interner Verkehr		15,276,038	1,494,341,403	14,503,772	1,400,542,618
Verkehr mit dem Auslande (inkl. Poststücke —	{ Versand	1,365,752	114,897,920	1,264,142	111,233,045
colis postaux)	{ Empfang	2,403,688	50,487,766	2,247,337	54,155,977
	{ Transit	550,416	16,964,596	515,767	19,720,781
Nachnahmen:					
Interner Verkehr		6,418,567	42,503,500	5,946,492	38,430,048
Verkehr mit dem Auslande	{ Versand	96,729	1,948,030	92,682	1,778,380
	{ Empfang	242,667	4,781,397	220,890	4,575,472
Einzugsmandate:					
Interner Verkehr		713,811	63,038,268	612,830	54,710,720
Verkehr mit dem Auslande	{ Versand	11,289	—	10,117	—
	{ Empfang	92,911	4,469,050	85,569	4,092,701

Wir lassen diesen Angaben folgende Erläuterungen folgen:

Die Abnahme in der Zahl der nicht rechnungspflichtigen Ablagen um 14 Stellen ist nicht darauf zurückzuführen, daß bestandene Poststellen aufgehoben wurden, sondern es wurden diese in rechnungspflichtige, mit vervollkommeneteren Diensteinrichtungen, umgewandelt. Die Zahl der Bureaux und Ablagen im allgemeinen hat sich vielmehr gegenüber dem Vorjahre um 42 vermehrt.

In der Zahl der beförderten Postreisenden, sowie in allen übrigen Zweigen des internen Postverkehrs ergibt sich gegenüber dem Vorjahre eine mehr oder weniger bedeutende Vermehrung, und zwar bei den Reisenden um 81,849 Personen, bei den Briefen um 712,975 Stücke, bei den Postkarten um 1,597,737, bei den Drucksachen um 328,928, bei den Zeitungen um 8,570,576, bei den rekommandierten Briefpostsendungen um 291,063, bei den Geldanweisungen um 329,540 Stücke mit einem Wertbetrage von Fr. 33,933,231, bei der Fahrpost um 772,266, die Zahl der Nachnahmen hat sich um 472,075 mit einem Betrag von Fr. 4,073,452, diejenige der Einzugsmandate um 100,981 mit einem Betrag von Fr. 8,327,548 vermehrt.

Im Verkehr mit dem Auslande, d. h. in der beförderten Anzahl ergibt sich eine Vermehrung von 1,462,117 bei den Briefen, von 1,459,622 bei den Postkarten, von 1,130,207 bei den Drucksachen, von 95,832 bei den Warenmustern, von 74,146 bei den Geldanweisungen mit einem Wertbetrage von Fr. 3,084,877. Im Auslandsverkehr ergibt sich sodann eine kleine Verminderung von 8165 Stücken bei den Geschäftspapieren und von 21,752 bei den rekommandierten Briefpostsendungen; sodann hat bei der Fahrpost die Stückzahl zwar um 292,610 zugenommen, der angegebene Wert dieser Stücke jedoch um Fr. 2,759,521 abgenommen. Diese kleinen Abweichungen sind mehr Zufälligkeiten während der Zahlungsperiode zuzuschreiben; was dagegen die zuletzt angeführte Verminderung der Wertdeklaration beim Fahrpostverkehr anbetrifft, so liegt darin eher ein Beweis des Zutrauens, welches das Publikum der Postanstalt entgegenbringt, indem es die Stücke ohne Wert oder mit Bezeichnung eines nur geringen Wertes der Post zur Beförderung übergibt.

II. Vorlagen an die Bundesversammlung und Erlasse derselben.

1. Unterm 5. Mai 1897 wurde in Washington der fünfte Weltpostkongreß eröffnet, und es sind aus den Verhandlungen desselben neue Verträge und Übereinkommen hervorgegangen,

welche mit dem 1. Januar 1899 in Kraft treten sollen und an Stelle der gegenwärtigen Vereinbarungen treten.

Es bleibt dem Bericht über den Geschäftsgang vom Jahr 1898 vorbehalten, in dessen Verlaufe die Dokumente den eidgenössischen Räten zur Ratifikation vorgelegt werden, sich des nähern über diese Angelegenheit auszusprechen.

2. Die Petition des Personals schweizerischer Transportanstalten betreffend die Revision des Gesetzes über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten vom 27. Juni 1890, von der unter Abschnitt II, Ziffer 2, des letztjährigen Geschäftsberichts der Postverwaltung die Rede ist, hat im Berichtsjahr ihre Erledigung noch nicht finden können. Anfangs Januar 1898 ist beim Post- und Eisenbahndepartement eine Eingabe des Verbandes schweizerischer Postbeamter eingelangt, die zum Teil die nämlichen Begehren enthält, wie die oberwähnte Petition, in einigen Punkten aber noch weiter geht. Auch diese Begehren werden geprüft, und es wird zu gegebener Zeit der Bundesversammlung in Sachen Bericht erstattet werden.

3. Unterm 24. März 1897 hat die Bundesversammlung folgenden Beschluß gefaßt (Bundesbl. 1897, II, 512):

„Der Bundesrat wird eingeladen, zu prüfen und Bericht zu erstatten über die Thunlichkeit und Wünschbarkeit einer Abänderung von Art. 10 des Bundesgesetzes betreffend die Posttaxen vom 26. Juni 1884, und zwar im Sinne einer Herabminderung der Transporttaxe für abonnierte Zeitungen.“

Über dieses Postulat, das gegenwärtig geprüft wird, dürfte der Bundesversammlung im Jahre 1898 Bericht erstattet werden.

Wir wollen nicht unterlassen, zu erwähnen, daß der gegenwärtige Zeitpunkt, mit Rücksicht auf die großen Mehrausgaben, die mit der Durchführung des neuen Besoldungsgesetzes verbunden sind, uns nicht geeignet erscheint zu einer Revision des Posttaxengesetzes, welche einen beträchtlichen Ausfall in den Einnahmen der Postverwaltung nach sich ziehen müßte.

4. Unterm 25. März 1897 hat die Bundesversammlung für den Bau eines neuen Post-, Telegraphen- und Telephongebäudes in Freiburg, inbegriffen eine Nachvergütung für den Bauplatz, eine Summe von Fr. 564,000 bewilligt (A. S. n. F., XVI, 104)

5. Am 26. März 1897 sodann räumte die Bundesversammlung einen Kredit ein von Fr. 402,000 für den Bau eines Post-, Telegraphen- und Telephongebäudes in Schaffhausen (A. S. n. F., XVI, 106).

6. Durch Bundesbeschluß vom 10. Juni 1897 (A. S. n. F., XVI, 164) ist dem Bundesrat behufs Ankaufs eines Bauplatzes für ein neues Post-, Telegraphen- und Telephongebäude in Herisau ein Kredit von Fr. 50,000 eröffnet worden.

7. Unterm 8. Oktober 1897 beschloß die Bundesversammlung, dem Bundesrate behufs Ankaufs eines Bauplatzes für ein neues Post- und Telegraphengebäude in Bern einen Kredit von Fr. 792,000 zu bewilligen (A. S. n. F., XVI, 305).

8. Endlich ermächtigte die Bundesversammlung den Bundesrat durch Beschluß vom 18. Dezember 1897 (A. S. n. F., XVI, 426) zum Ankauf eines Bauplatzes für ein neues Post-, Telegraphen- und Telephongebäude in Zug zum Preise von Fr. 145,000, an welchem Betrag indes die Einwohnergemeinde Zug Fr. 10,000 zu erstatten haben wird.

III. Unterhandlung, Abschluss und Vollziehung von wichtigeren Verträgen.

a. Inland.

1. Im Jahr 1894 ist mit der schweizerischen Lebensversicherungs- und Rentenanstalt in Zürich eine Übereinkunft abgeschlossen worden betreffend die Mitwirkung der schweizerischen Postverwaltung bei der von dem genannten Institut neu eingerichteten Abteilung Volksversicherung.

Bis dahin bestand diese Mitwirkung der Postverwaltung hauptsächlich darin, daß sie die Leistung der Prämien in Frankomarken gestattet und sich zum Umtausch dieser Marken verpflichtet hat.

Im Berichtsjahre ist nun der schweizerischen Lebensversicherungs- und Rentenanstalt in Zürich gestattet worden, dem gedruckten Empfangsschein für eine mittelst Geldanweisung bezahlte Prämie einen von der Anstalt ausgefüllten Mandatkarton zur Benutzung für die folgende Zahlung beizugeben und die so kombinierte, unter offenem Umschlag aufgegebene Sendung dem Versicherten zur ermäßigten Taxe der Drucksachen zugehen zu lassen.

Dadurch wird erreicht, daß die Prämien für die Volksversicherung künftighin je nach Wunsch der Versicherten mittelst Einsendung einer beklebten Markenkarte oder aber — ohne wesentliche Erhöhung der Transportkosten — durch Geldanweisung beglichen werden können.

2. Zum Zwecke der Regelung der Beziehungen des Postdienstes zu den Eisenbahnen sind nachstehende Verträge abgeschlossen worden:

Vertrag mit der Verwaltung der Basler Straßenbahnen (Finanzdepartement des Kantons Basel-Stadt), vom 25. Januar 1897;

Vertrag mit der Verwaltung der Bürgenstockbahn, vom 20. April 1897;

Vertrag mit der Verwaltung der Drahtseilbahn Lugano Stadtbahnhof, vom 31. Oktober/6. November 1897.

3. Mit den Reiseunternehmungen Thomas Cook & Sohn in London und Henry Gaze & Söhne in London wurden die Verträge über die Ausgabe von gewöhnlichen Reisebilletten und von Extrapostbilletten für die schweizerischen Postrouten erneuert. Sodann wurde mit Karl Stangens Reisebureau in Berlin ein Vertrag betreffend die Ausgabe von gewöhnlichen Reisebilletten für die schweizerischen Postrouten abgeschlossen.

b. Ausland.

1. Auf 1. Juli 1897 ist das britische Protektorat Sarawak auf Borneo dem Weltpostverein beigetreten. Ferner wurde im Berichtsjahre bekannt gegeben, daß der Oranje-Freistaat diesem Verein auf Anfang des Jahres 1898 ebenfalls beitreten werde.

2. Im Laufe des Jahres 1897 wurden die Äquivalente, nach welchen Brasilien, Japan und Peru gemäß den Bestimmungen des Weltpostvertrages vom 4. Juli 1891 die Taxen für Briefpostgegenstände zu beziehen haben, neu festgesetzt.

3. Auf Grund eines mit der britischen Postverwaltung abgeschlossenen Übereinkommens ist vom 1. Juli 1897 an für die zwischen der Schweiz einerseits und Großbritannien und Irland, sowie den britischen Kolonien anderseits ausgewechselten Poststücke die Bestellung an die Adressaten durch besondere Boten (Expresßbestellung) eingeführt worden.

4. Mit Peru ist im Laufe des Monats Juli 1897 der Poststückverkehr eingeführt worden.

5. Aus dem Berichte des internationalen Bureaus des Weltpostvereins, welcher zur Verfügung der Bundesversammlung steht, ist außer den Mitteilungen über die Thätigkeit des Bureaus im Jahre 1897 folgendes zu entnehmen:

Die Ausgaben des Bureaus betragen nach Abzug eines kleinen Saldoübertrages vom Vorjahre Fr. 118,370, worunter Fr. 34,277.85 besondere Ausgaben figurieren, welche sich auf den in Washington vom 5. Mai bis 15. Juni 1897 stattgefundenen Weltpostkongreß beziehen. Die Schweiz hatte an die Kosten des internationalen Bureaus im Jahre 1897 Fr. 1900 beizutragen. Im

Jahre 1896 betrugen die Ausgaben Fr. 94,589.48, an welcher Summe die Schweiz mit einem Beitrag von Fr. 1531.40 zu partizipieren hatte.

IV. Personelles und Besoldungen.

1. Bestand des Postpersonals.

Die Gesamtzahl der Postbureaux belief sich Ende 1897 auf 1501.

Die Zahl der Postablagen betrug auf Ende 1897: 1939, hiervon wurden 39 im Jahre 1897 neu errichtet.

Die Gesamtzahl der Poststellen, einschließlich 13 Agenturen im Auslande, beträgt 3453, was einer Vermehrung im Berichtsjahre um 42 Stellen entspricht.

Die Postbureaux klassifizieren sich wie folgt:

I. Klasse (Sitz der Kreispostdirektionen)	11
II. „ (Bureaux mit mehreren Beamten)	132
III. „ (übrige Bureaux)	1,327
Filialen	31
Total	1,501

Durch Umwandlung eines Postbureaus III. Klasse in ein solches II. Klasse ist die Zahl dieser letzteren im Berichtsjahre um eines vermehrt worden.

Trotz der Verminderung durch die soeben genannte Maßnahme hat sich die Zahl der Postbureaux III. Klasse infolge Neuschaffung eines solchen und durch Umwandlung einer Ablage in ein Bureau ebenfalls um eines vermehrt.

Die Errichtung einer neuen Filiale im Berichtsjahre hat die Zahl derselben auf 31 gebracht.

Die 1939 Postablagen zerfallen in 1240 rechnungspflichtige, alle mit dem gesamten internen Geldanweisungsdienst und dem internen Einzugsmandatdienst betraut und wovon 228 zum direkten Geldanweisungs- und Einzugsmandatverkehr mit dem Auslande ermächtigt sind (Einzahlungen nach dem Auslande können bei allen rechnungspflichtigen Ablagen gemacht werden), und 699 nicht rechnungspflichtige.

Die Zahl der Bureaubeamten (einschließlich die Kreispostdirektionen, aber mit Ausschluß der eigentlichen Direktionsbeamten [Direktor, Adjunkt, Controleur und Kassier]) belief sich Ende 1897 auf 3052 gegen 2909 auf Ende 1896. Vermehrung sonach um 143.

Die Bureaubeamten unterscheiden sich wie folgt:

Bureau- und Dienstchefs bei den Kreispostdirektionen (ohne Direktor, Adjunkt, Controleur und Kassier = 44), sowie bei den Bureaux I. Klasse	128
Commis bei den Bureaux I. Klasse (inklusive die bei den Kreispostdirektionen verwendeten)	953
Postverwalter und Chefs bei den Bureaux II. Klasse	155
Commis bei den Bureaux II. Klasse	476
Posthalter (Beamte bei den Bureaux III. Klasse)	1,324
Beamte der Agenturen	16
Total	<u>3,052</u>

Die Zahl der definitiv angestellten Kondukteure hat sich gegen-
über 1896 um 10 vermehrt (1896: 246, 1897: 256).

Die Vermehrung der Zahl der Brief-, Paket- und Mandatträger,
Packer, Bureaudiener und übrigen Bediensteten, ohne die Ablage-
halter und Kondukteure, beläuft sich im Berichtsjahre auf 291
(3507 minus 3216).

Die Gesamtvermehrung des fest angestellten Personals beträgt
487 gegenüber 379 vom Vorjahre, und die Gesamtzahl der Beamten
und Bediensteten, einschließlich des Personals der Oberpostdirektion
und der Kreisdirektionsbeamten, 8859. Dieser außerordentliche Zu-
wachs ist neben der allgemeinen Verkehrszunahme speciell auch
den im Abschnitt IX „wichtigere Vorkommnisse im Postbetriebe“
unter Ziffer 10 des letztjährigen Geschäftsberichtes erwähnten er-
weiterten Vorschriften über die Ausführung zum Bundesgesetz und
zur Vollziehungsverordnung betreffend die Arbeitszeit zuzu-
schreiben. Die hierdurch eingetretene Entlastung und Erleichterung
der Arbeit des Postpersonals hat hinwieder eine entsprechende
Vermehrung der Zahl der Arbeitskräfte notwendig gemacht.

Weiblichen Geschlechtes sind:

von 61 Beamten der Oberpostdirektion	00 = 0,00 %
„ 1125 „ „ Bureaux I. Klasse	62 = 5,51 %
„ 631 „ „ „ II. „	62 = 9,82 %
„ 1324 „ „ „ III. „	397 = 29,98 %
„ 16 „ „ Agenturen	00 = 0,00 %
„ 1939 Ablagehaltern	465 = 23,98 %
„ 3763 Bediensteten	69 = 1,88 %
von 8859 Beamten und Bediensteten	<u>1055 = 11,90 %</u>

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

	Beamte.	Bedienstete.	Total.
Versetzungen (freiwillige)	91	37	128
Todesfälle	41	91	132
Freiwillige Rücktritte	31	64	95
Abberufungen (einschließl. Entlassungen auf Einladung der Verwaltung hin) .	12	44	56
Total	175	236	411

2. Aspiranten und Lehrlinge.

Im Berichtsjahre wurden 187 Lehrlinge aufgenommen.

48 Lehrlinge legten die Patentprüfung ab. Davon erhielten

- 4 die Note 1 (vorzüglich);
- 13 " " 2 (gut);
- 25 " " 3 (genügend);
- 6 konnten nicht patentiert werden.

Total 48

Ende 1897 standen in Verwendung:

- 77 patentierte Aspiranten (11 weibliche);
- 387 Lehrlinge (— weibliche).

Total 464 Aspiranten und Lehrlinge, wovon 11 weibliche.

3. Stand der Besoldungen.

Der Stand der Besoldungen auf Ende des Berichtsjahres, verglichen mit dem Stand auf Ende 1895 und 1896, findet sich auf nachstehender Tabelle.

Gehaltsvergleichen.

Dezember 1895, 1896 und 1897.

		Zahl der fix Angestellten.	Fixe Jahres- besoldung derselben.	Durchschnitt der Jahres- besoldung.	Erhöhung gegenüber dem vorhergehenden Jahre.	Ver- minderung
			Fr.	Fr.	%	%
Oberpostdirektion . .	1895	56	217,920	3891	—	0,71
	1896	57	233,692	4099	5,34	—
	1897	61	249,124	4034	—	0,36
Kreispostdirektionen .	1895	226	748,444	3311	—	—
	1896	233	762,856	3274	—	1,11
	1897	241	784,177	3253	—	0,04
Bureaux I. Klasse:						
a. Bureau- und Dienstchefs	1895	109	422,532	3876	1,8	—
b. Commis		844	1,964,184	2327	—	0,31
a. Bureau- und Dienstchefs	1896	113	433,992	3929	1,86	—
b. Commis		892	2,026,452	2271	—	2,4
a. Bureau- und Dienstchefs	1897	128	492,924	3850	—	2,01
b. Commis		953	2,157,492	2263	—	0,95
Bureaux II. Klasse:						
a. Postverwalter u. Bureauchefs	1895	115	436,128	3792 ¹	—	1,37
b. Commis		369	873,960	2368	—	0,08
a. Postverwalter u. Bureauchefs	1896	149	551,946	3704 ¹	—	2,32
b. Commis		416	970,362	2332	—	1,52
a. Postverwalter u. Bureauchefs	1897	155	576,492	3719 ¹	0,4	—
b. Commis		476	1,065,336	2238	—	4,09
Bureaux III. Klasse .	1895	1355	2,167,728	1599 ¹	—	0,31
	1896	1323	2,043,012	1544 ¹	—	3,43
	1897	1324	2,318,544	1751 ¹	13,4 ²	—
Ablagen	1895	1803 ³	1,206,120	668	0,49	—
	1896	1841 ³	1,434,528	779	16,61 ²	—
	1897	1877 ³	1,476,488	786	0,99	—
Briefträger, Boten etc.	1895	2979	4,517,668	1516	0,88	—
	1896	3216	4,977,556	1547	2,04	—
	1897	3507	5,470,784	1559	0,77	—
Kondukteure	1895	240	763,212	3180 ⁴	2,98	—
	1896	246	790,500	3213 ⁴	1,03	—
	1897	256	832,980	3253 ⁴	1,24	—

¹ Fixes Telegrapheneinkommen nicht inbegriffen.
² Allgemeine Gehaltsrevision.
³ Nicht inbegriffen die Ablagen, welche nur im Sommer geöffnet sind.
⁴ Fahrtenschädigungen inbegriffen.

¹ Fixes Telegrapheneinkommen nicht inbegriffen.² Allgemeine Gehaltsrevision.³ Nicht inbegriffen die Ablagen, welche nur im Sommer geöffnet sind.⁴ Fahrtentschädigungen inbegriffen.

In der Tabelle hiervor sind unter der Abteilung „Oberpostdirektion“ von jeher die Besoldungen aller Beamten dieser Behörde angegeben worden, während unter dem Abschnitte der „Kreispostdirektionen“ in früheren Berichten nur die Gehaltsansätze der vier eigentlichen Direktionsbeamten jedes Postkreises berücksichtigt waren. Um eine richtigere Vergleichung zu ermöglichen, wurde diesmal für die Durchschnittsbemessung der Besoldungen der Beamten der Oberpostdirektion und für diejenigen des Personals der Kreispostdirektionen die nämliche Grundlage zur Anwendung gebracht. Die Abteilung „Kreispostdirektionen“ umfaßt somit außer den Besoldungen der Direktoren, der Adjunkte, der Kassiere und der Controleure auch diejenigen der Chefs und Commis, die bei der Kanzlei, der Kasse oder der Kontrolle verwendet werden.

4. Bürgschaften.

1. Der schweizerische Amtsbürgschaftsverein hatte im Berichtsjahre Verluste im Betrage von Fr. 3913.16 der Post- und Telegraphenverwaltung zu vergüten (1896 Fr. 4846.59).

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

	Zahl der Mitglieder auf 1. Januar		Bürgschaftssummen auf 1. Januar	
	1898	1897	1898 Fr.	1897 Fr.
Postverwaltung . . .	9,685	8,839	31,267,388	28,536,500
Telegraphenverwaltung .	1,276	1,115	2,461,569	2,151,000
Zollverwaltung . . .	936	853	1,818,669	1,657,400
Andere eidg. Verwaltungen	54	43	423,500	374,000
Total	11,951	10,850	35,971,126	32,718,900

3. Die von jedem Mitgliede zu entrichtende jährliche Prämie beträgt $\frac{1}{2}$ pro mille der Bürgschaftssumme. Auf Ende 1897 besaß der Verein nach dem vorläufigen Rechnungsabschluß ein reines Vermögen von Fr. 195,463 (Ende 1896: Fr. 184,760).

V. Inspektionen.

Es wurden folgende Inspektionen vorgenommen:

	1897	1896
1. Bei stationären Poststellen	3849	3905
2. Bei fahrenden Postbureaux (Bahn- und Schiffsposten)	516	488
3. Über die Besorgung des Trainmaterials	197	172
	<u>4562</u>	<u>4565</u>

Von den 3849 Inspektionen, die im Berichtsjahre bei den stationären Poststellen vorgenommen wurden, sind 91 durch Beamte der Centralverwaltung, die andern dagegen durch das Personal in den elf Postkreisen ausgeführt worden.

Von den 516 Inspektionen bei fahrenden Postbureaux kommen 109 auf Beamte der Oberpostdirektion.

Mit den 197 Inspektionen über die Besorgung des Trainmaterials sind die vier Traininspektoren der Oberpostdirektion betraut worden.

Die Inspektionen bei den stationären Poststellen haben folgende Differenzen im Kassaabschluß zu Tage gefördert:

über 50 bis		100 Fr. in	241 Fällen,	
"	100	" 200	" 95	"
"	200	" 500	" 37	"
"	500	" 1000	" 18	"
"	1000	" 2000	" 9	"
"	2000	" 5000	" 2	"

Differenzen über 5000 Fr. sind nicht konstatiert worden.

Größere Differenzen, d. h. Fehlbeträge oder Überschüsse von Fr. 50 und darüber sollten bei aufmerksamer und redlicher Kassaführung überhaupt nicht vorkommen, weil den Poststellen alle nötigen Mittel an die Hand gegeben werden, ihre Kasse täglich zu verifizieren.

Den wichtigeren Bureaux ist diese Prüfung, nämlich das Erstellen von täglichen Kassabilanzen, sogar ausdrücklich zur Pflicht gemacht. Zudem müssen die Poststellen am Ende jedes Monates über den Verkehr des verflossenen Monates genaue Rechnung ablegen und sie sollen bei diesem Anlasse allfällige Differenzen ausgleichen und ihre Kasse richtig stellen.

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

Bußen in	118 Fällen,
Zurückversetzung in provisorische Anstellung in	9 "
Entlassung in	22 "

Bei 1286 Inspektionen ergab sich eine tadellose Dienstbesorgung.

Die Inspektionen sind eines der wirksamsten Mittel, unser Personal zur Ordnung in der Dienstbesorgung und zur sorgfältigen Kassaführung anzuhalten. Ende 1897 bestanden 2754 kassaführende Bureaux und Ablagen. Zieht man die große Anzahl dieser Poststellen und ihren Geldumsatz in Betracht, der im Berichtsjahre den

enormen Betrag von einer Milliarde, 204 Millionen, 970,909 Franken erreicht hat, so kann man mit Befriedigung konstatieren, daß die Kassen im allgemeinen gut geführt werden und daß die Fälle verhältnismäßig vereinzelt dastehen, welche strengeres Einschreiten notwendig machten.

VI. Entschädigungen bei Unfällen des Postpersonals im Dienste und bei Unfällen im Personentransport.

1. Durch Bundesratsbeschluß vom 25. September 1897 (A. S. n. F. XVI, 258) sind die Verordnung vom 30. Dezember 1881 über Ausrichtung von Entschädigungen bei Unfällen des Postpersonals im Dienste (A. S. n. F. V, 920) und der Bundesratsbeschluß vom 23. Februar 1886 betreffend Abänderung dieser Verordnung (A. S. n. F. IX, 27), weil mit den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 5. April 1894 über das Postregal im Widerspruch stehend, als aufgehoben erklärt worden.

Da nunmehr für alle Unfälle, welche sich beim Postbetrieb ereignen, die Bestimmungen des Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen bei Tötungen und Verletzungen, vom 1. Juli 1875 (A. S. n. F. I, 787), zur Anwendung zu gelangen haben, so wird beabsichtigt, die Kredite, welche alljährlich von der Bundesversammlung bewilligt werden,

a. für Unfälle des Postpersonals im Dienste, und

b. für Unfälle im Personentransport,

zu verschmelzen, also nicht mehr gesonderte Rechnung zu führen (siehe Ziffern 2 und 3 hiernach). Es bedingt dies eine Abänderung, bezw. Ergänzung, des Bundesratsbeschlusses betreffend die Bildung und Verwendung eines Versicherungsfonds der Postverwaltung gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht im Personentransport, vom 23. Januar 1895 (Postamtsblatt 1895, Nr. 10), worüber zu geeigneter Zeit Beschluß gefaßt werden wird. Eine Änderung erscheint auch nötig angesichts des mißlichen Standes der sogenannten Unfallkasse (siehe Ziffer 2 hiernach).

2. Im Budget für das Jahr 1897 ist für Unfälle des Telegraphenpersonals im Dienste ein besonderer Posten eingesetzt worden. Die Specialrechnung über die Unfallkasse des Postpersonals pro 1897 enthält daher keine Eintragungen mehr, welche sich auf das Telegraphenpersonal beziehen. Wir heben dies hervor im Hinblick auf die bezüglichen Ausführungen im letztjährigen Geschäftsbericht.

Die genannte Specialrechnung über die für Unfälle des Postpersonals im Dienste geleisteten Entschädigungen schließt auf Ende

1897 mit einem Passivsaldo von Fr. 1914. 20, gegenüber einem Aktivsaldo von Fr. 23,948. 80 im Vorjahre. Das Vermögen der Unfallkasse ist mithin im Berichtsjahr vollständig aufgebraucht worden.

Die Zahl der Unfälle beläuft sich auf 174; die ausgerichteten Entschädigungen beziffern sich auf Fr. 38,913. 55.

Leider ereigneten sich verschiedene Unfälle mit tötlichem Ausgang. Die daherigen Entschädigungen belaufen sich allein auf Fr. 29,000. Aus der Unfallkasse wurden u. a. auch entschädigt die Hinterlassenen des im Bahnpostwagen des Nachtzuges Genf-Zürich vom 1. April 1897 ermordeten Postkondukteurs Angst aus Zürich.

3. Im Berichtsjahre kamen 24 Unfälle im Personentransport vor, wovon 3 den Tod der Betroffenen zur Folge hatten. Die Entschädigungsforderungen, die gestellt wurden, konnten beglichen werden und einige wenige, die noch ausstehen, werden ohne Zweifel auch auf gutlichem Wege ihre Erledigung finden.

Dagegen ist gegen Ende des Betriebsjahres eine Forderung, die sich auf einen im Jahre 1896 vorgekommenen Unfall bezieht, beim zuständigen Friedensrichter anhängig gemacht worden, da die Verwaltung die Ersatzansprüche des Geschädigten, weil zu weit gehend, nicht anerkannte.

Sodann hat ein Reisender, der im Jahre 1895 bei einem Postunfalle verletzt worden war und seine Forderung beim Bundesgericht geltend gemacht hatte, eine neue Entschädigungsklage bei diesem Gerichte eingereicht, und zwar gestützt auf das in Erledigung der ersten Klage am 21. November 1896 gefällte bundesgerichtliche Urteil, wonach u. a. dem Kläger eine spätere Rektifikation des Urteils im Sinne von Artikel 6 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes vorbehalten wurde. Ende 1897 war die Sache noch nicht erledigt.

Die im Jahre 1897 bezahlten Entschädigungen belaufen sich auf Fr. 25,004. 02.

VII. Postregal.

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

	Anzahl der Fälle.
1. Besorgung des nach Artikel 2 des Regalgesetzes der Postanstalt allein vorbehaltenen Transports von Personen und Sachen	1
2. vorschriftswidrigen Zusammenpackens von Sendungen an verschiedene Adressaten	13
3. Überschreitung der Konzession (Art. 7 des Gesetzes)	0
4. Verwendung bereits benutzter Wertzeichen, Beifügung von brieflichen Mitteilungen in Drucksachen und absichtlicher Umgehung von Posttaxen	796
5. unbefugter Benutzung der Portofreiheit	8
6. unbefugten Mitfahrens in Postwagen	2
7. Aufgabe von Sendungen verbotenen Inhalts	4
Total	824

Es ergibt sich gegenüber dem Vorjahr eine Verminderung der Straffälle um 207 (1896: 1031).

Das Total der ausgesprochenen Bußen beträgt im Jahr 1897 Fr. 1078. 80 gegenüber Fr. 1149. 60 im Vorjahre; die für die Postkasse resultierende Einnahme beläuft sich, nach Abzug der Verleidergebühren, auf Fr. 968. 79.

Wie wir bereits in den Geschäftsberichten von 1895 und 1896 hervorgehoben haben, ist das Zurückgehen der Anzahl der Straffälle eine Folge davon, daß sich das neue Regalgesetz mehr und mehr eingelebt hat.

VIII. Postlokale.

Neue von der Verwaltung gemietete Dienstlokale wurden im Berichtsjahr bezogen in:

Vevey, Place orientale	am	1. Januar,
Bulle	"	1. Februar,
Moutier	"	1. April,
Wil (St. Gallen)	"	1. Mai,
Goldau	"	5. "
Basel, Fil. VIII, Gundoldingen	"	1. Juni,
Landquart	"	14. "
Yverdon	"	25. September,
Basel, Fil. III, Spalen	"	5. Dezember,
Romanshorn	"	10. Dezember.

Auch im Berichtsjahre mußten mehrere Dienstlokale umgebaut und vergrößert werden. Wir erwähnen hiervon folgende und geben gleichzeitig den Bezug der erweiterten Lokale an:

Baden,	bezogen am	1. Mai,
Basel, Fil. IV, St. Johann,	" "	1. Juli,
Chiasso,	" "	1. August,
Luino,	" "	25. September.

IX. Wichtigere Vorkommnisse im Postbetrieb.

1. In Ausführung der in seiner Botschaft an die Bundesversammlung betreffend das Budget für das Jahr 1897 niedergelegten und von letzterer genehmigten Grundsätze hat der Bundesrat unterm 5. Februar 1897 eine Verordnung betreffend die Besoldungen der Beamten der Postbureaux III. Klasse erlassen. Die nach den neuen Vorschriften zu bemessenden Besoldungen sind auf 1. April 1897 ausgerichtet worden. Die neue Verordnung hat den Posthaltern eine Besoldungserhöhung im Gesamtbetrage von Fr. 605,000 per Jahr gebracht. Diese Verordnung ist auf Anfang 1898 infolge Inkrafttretens des neuen allgemeinen Besoldungsgesetzes der eidgenössischen Beamten und Angestellten wieder in Wegfall gekommen.

2. Zum Vollzuge der bundesrätlichen Verordnung über die Amtskautionen der Beamten, Angestellten und Bediensteten des Bundes, vom 21. Januar 1896, sind im Berichtsjahre die auf den Postdienst Bezug habenden Bestimmungen in einem besondern Erlasse zusammengefaßt und neu festgestellt worden.

3. Durch eine besondere Instruktion wurde auf Grund der gemachten Erfahrungen in bestimmter Weise das Verfahren betreffend die Regulierung der Saldobeträge von Nachnahmen, Auslagen, fremden Porti u. s. w. festgestellt.

4. Auf 15. August 1897 ist eine neue Dienstinstruktion für das Bestellpersonal der schweizerischen Postverwaltung erlassen worden.

5. Wie in der Budgethotschaft pro 1897 erwähnt ist, wurde auf Anfang des Berichtsjahres versuchsweise die Bestimmung zur Anwendung gebracht, daß dem Publikum, in Übereinstimmung mit dem im Verkehr mit dem Ausland bereits bestehenden Verfahren, auch im schweizerisch-internen Verkehr die Empfangnahme der rekommandierten Briefpostsendungen, der Beträge für einbezahlte Geldanweisungen und der Einzugsmandate durch Ausstellung eines Empfangscheines unentgeltlich bescheinigt wird. Die Abgabe eines solchen gebührenfreien Empfangscheines ist ferner obliga-

torisch erklärt worden, d. h. den Poststellen ist die Verpflichtung überbunden worden zur Abgabe einer Empfangsbescheinigung für alle zur Aufgabe gelangenden, hiervor bezeichneten Sendungen, und nicht nur, wenn der Aufgeber ein bezügliches Verlangen stellt.

Um eine zu starke Belastung des Schalterdienstes auf Kosten einer raschen Bedienung des Publikums zu vermeiden, ist das Formular für die Gratisempfangscheine durch Weglassung des Namens des Versenders vereinfacht worden.

Die Neuerung hat sich im ganzen gut bewährt und zu keinen ernstern Störungen im Postbetrieb Anlaß gegeben. Der daherige Ausfall für die Postkasse kann auf Fr. 220,000 angesetzt werden.

6. Im Geschäftsbericht für das Jahr 1896 wird gesagt, daß die Postverwaltung sich mit dem Studium der Frage befasse, auf welchem Wege eine Vereinfachung des schon längst als zu schwerfällig und veraltet erkannten Verfahrens in der Spedition der Fahrpoststücke im Innern der Schweiz herbeigeführt werden könne, ohne daß das Publikum in Mitleidenschaft gezogen werde.

Die Frage ist nun im Laufe des Jahres 1897 in durchaus befriedigender Weise gelöst worden. Auf 1. September ist die Bestimmung aufgestellt worden, daß die Fahrpoststücke ohne Wertangabe und Nachnahme bis zum Gewicht von 5 kg., welche im Innern der Schweiz zur Beförderung gelangen, nur noch bei der Aufgabe- und der Bestimmungspoststelle eingeschrieben, während der Spedition jedoch nicht mehr einzeln in die Fakturen eingetragen werden, sondern daß sie nur noch auf Grund von Übergangsfrachtzetteln summarisch zu überliefern sind. Aus diesem neuen Verfahren sind nach den bisher gemachten Erfahrungen dem Publikum, ohne daß von ihm eine vermehrte Leistung verlangt worden ist, wie dies beispielsweise bei Einführung der im Auslande üblichen sogenannten Begleitadressen der Fall gewesen wäre, folgende Vorteile erwachsen:

bei der Aufgabe ist die letzte Frist näher an die Abgangszeiten der Züge und Posten gerückt worden;

wegen Wegfalls von Umspeditionen ist vielfach eine schnellere Beförderung eingetreten;

der Inhalt der Sendungen wird besser geschont, weil die Stücke ohne öftere Verladungen unaufgehalten bis an Bestimmung Beförderung erhalten;

die Zustellung der Stücke in die Wohnung ist sodann infolge des vereinfachten Speditionsverfahrens bedeutend beschleunigt worden.

Für die Verwaltung hat das neue Verfahren eine allgemeine Entlastung des Fahrpostdienstes mit sich gebracht. Die Vorteile erzeugten sich am besten während der strengen Verkehrszeit über den Jahreswechsel. Der Umladedienst in den Bahnhöfen konnte ohne Verspätung der Eisenbahnzüge innert den fahrplanmäßigen Umschlagszeiten vollzogen werden. Während in frühern Jahren nach dem Weihnachtstage, am Abend des ersten Januars und am folgenden Tage noch eine große Anzahl der Festgeschenke zu bestellen waren, ist in diesem Jahr die Bestellung mit der ersten Tour am Weihnachts- und Neujahrstage, soweit die Aufgabe von den Versendern rechtzeitig erfolgte, allgemein beendet worden.

Eine Gefährdung der Sicherheit ist für die Fahrpoststücke nicht eingetreten, denn nach den bisherigen Erfahrungen sind mit dem neuen Verfahren nicht mehr Stücke in Verlust geraten als früher.

7. In Anbetracht, daß das die Bahnposten bedienende Personal oft kürzere oder längere Zeit auswärts zuzubringen hat, sind an allen größern Eisenbahnknotenpunkten, sei es im Postgebäude selbst oder in der Nähe desselben beziehungsweise des Bahnhofes, wohnliche und heizbare Zimmer als Unterkunftslokale für die Bahnpostbeamten und Kondukteure eingerichtet worden.

8. Folgende Tarife und Instruktionen wurden im Berichtsjahr neu bearbeitet und herausgegeben:

Instruktion betreffend den Geldanweisungsverkehr im Innern der Schweiz;

Tarif und Speditionsbedingungen betreffend die Poststücke (Colis postaux) nach dem Ausland;

Fahrposttarif für Afrika, Asien und Australien;

Fahrposttarif für Amerika.

9. Es wurde eine neue Instruktion betreffend die direkten und Rundreisebillette erlassen.

10. Die Übersicht der Postdampfschiffverbindungen, die vor 1897 nur vierteljährlich erschien, wird seit dem Beginne des Berichtsjahres monatlich herausgegeben und kann zum Preise von Fr. 1.50 per Jahr abonniert werden. Mit dieser Änderung wurde die Übersicht auch durch vermehrte Angaben über Leitungswege und Beförderungsgelegenheiten verbessert. Im Monat Dezember 1897 betrug die Abonnentenzahl 232.

11. Identitätsbücher wurden im Jahr 1897 75 Stück verkauft, gegenüber 66 Stück im Vorjahre.

12. Die Zahl der Schloßfächer ist seit Ende 1896 von 6000 auf 6434 gestiegen. Von der Vermehrung von 434 Fächern fallen 191 auf diejenigen der kleinern Dimension und 243 auf die größern Fächer.

13. Auf Ende 1897 bestanden 403 Privatverkaufsstellen für Postwertzeichen. Der Bestand hat sich gegenüber dem Vorjahre um 4 Stellen vermehrt. Die Verkäufer bezogen Fr. 9759. 10 Provisionen (1896: 8910. 60).

14. Bei der Vorlage des Budgets für das Jahr 1897 ist der Bundesversammlung der Antrag unterbreitet worden, es seien in Zukunft den Kondukteuren, sowie den Paketträgern, Mandatträgern, Briefträgern, Bureaudienern, Packern etc. bei den Postbureaux I. und II. Klasse und bei einigen wichtigeren Bureaux III. Klasse Hosen und Gilets gratis zu verabfolgen. Dieser Antrag wurde genehmigt und er wurde noch in dem Sinne erweitert, daß nicht nur die Angestellten der Bureaux I. und II. Klasse und einiger wichtigerer Bureaux III. Klasse, sondern alle Bediensteten bei den Postbureaux der erwähnten Vergünstigung teilhaftig werden sollen. Ferner soll sich die Vergünstigung auch auf diejenigen Posthalter ausdehnen, welchen Bestell- und Botendienst übertragen ist und welche dienstkleidungsberechtigt sind, d. h. die Dienstkleidung bisher bezogen und thatsächlich getragen haben.

Diese Schlußnahme ist im Berichtsjahre zum Vollzuge gelangt; über deren finanzielle Tragweite wird der Rechnungsbericht den nötigen Aufschluß geben.

15. Mit Beginn des Berichtsjahres ist ein Bundesratsbeschluß in Kraft getreten, wonach den Postillonen, deren tägliche Dienstzeit mehr als 5 Stunden beträgt, jährlich 17 Ruhetage, womöglich an Sonntagen, gewährt werden. Die Ablösung der das ganze Jahr im Dienst stehenden Bergpostillone wird im Sommer im Interesse der Betriebssicherheit eingestellt. Diese Postillone gelangen aber gleichwohl, in der übrigen Jahreszeit, in den Genuß der 17 Ruhetage. Die Kosten der Ablösung werden von der Postkasse getragen. Im Jahre 1897 beliefen sich diese Kosten auf Fr. 18,187. 65.

16. Folgende Eisenbahnstrecken wurden dem Betriebe übergeben:

Chaux de Fonds, elektrische Straßenbahn, am 1. Jannar.

Altstätten-Berneck, elektrische Straßenbahn, am 5. April.

Basel Stadt, elektrische Straßenbahnen, am 14. April, beziehungsweise 10. Mai.

St. Gallen Stadt, elektrische Straßenbahnen, am 20. Mai.

Thalwil Zug am 1. Juni.

Zug-Goldau, am 1. Juni.

Eglisau-Schaffhausen, am 1. Juni.

Luzern-Immenensee, am 1. Juni.

Sihlwald-Sihlbrugg, am 1. Juni.

Freiburg Stadt, elektrische Straßenbahn, am 28. Juli.

Spiez-Erlenbach, am 16. August.

Cossonay Stadt-Bahnhof, Drahtseilbahn, am 28. August.

Zürich - Örlikon - Seebach, elektrische Straßenbahn, am 22. Oktober.

Infolge dieser Bahneröffnungen konnte der Postkursbetrieb auf den Strecken Altstätten Stadt-Bahnhof V. S. B, Sihlbrugg-Baar, Immeensee-Küssnacht, Rafz-Eglisau, Rafz-Schaffhausen und Cossonay Stadt-Bahnhof aufgehoben werden.

Dagegen wurden zum Teil auch infolge der Eröffnung des Bahnbetriebes auf den erwähnten Linien, 25 neue Postkurse errichtet. Hiervon fallen 12 auf Strecken, die vor der Errichtung dieser Kurse von Postwagen überhaupt gar nicht befahren worden sind. Sodann sind auch die nur dem Transporte von Postsachen dienenden Einrichtungen wie Bestellfourgons, Fourgonfahrten nach Bahnhöfen, Maultierkurse etc. vermehrt und verbessert worden.

Ferner wurden im Kurswesen zahlreiche und teilweise weitgehende Verbesserungen durch Ausdehnung der Beiwagenlieferung, Vermehrung der Fahrten, Verwendung größerer und komfortabler Wagen etc. eingeführt.

17. Die Öffnung der Alpenpässe für den Wagenverkehr erfolgte:

	1897.	1896
Maloja	14. April	22. März
Ofen	26. April	17. April
Julier	6. Mai	11. Mai
Simplon	19. Mai	4. Mai
Flüela	30. Mai	5. Juni
Bernina	31. Mai	11. Mai
Albula	2. Juni	21. Mai
Splügen	4. Juni	13. Mai
Bernhardin	9. Juni	16. Mai
Oberalp	9. Juni	14. Juni
Lukmanier	15. Juni	12. Juni
Furka	15. Juni	15. Juni
Grimsel	15. Juni	24. Juni

III. Telegraphenverwaltung.

1. Allgemeine Bemerkungen.

Aus der in früheren Geschäftsberichten wiederholt angegebenen Ursache (Zunahme des Telephonwesens) erzeugt der interne Telegraphenverkehr im Jahre 1897 einen Rückgang von 4,85 %, während der internationale Verkehr eine Vermehrung von 3,21 % und der Transitverkehr eine solche von 9,27 % aufweisen. Die Zunahme in den beiden letztern Verkehrsarten vermochte eine kleine Vermehrung in der Ziffer des Gesamtverkehrs zu bewirken, nämlich 0,52 %, gegenüber einer Verminderung von 2,56 % im Vorjahre.

Den Verkehrsverhältnissen entsprechend stellt sich der Gesamtertrag der Telegramme mit Fr. 2,609,106. 56 um Fr. 14,882. 49 höher als der vorjährige, blieb aber um Fr. 61,093. 44 unter dem Voranschlage.

Im Gegensatz zum internen Telegraphenverkehr zeigt der telephonische Gesprächsverkehr neuerdings eine beträchtliche Zunahme, welche bei den Lokalgesprächen 16,24 % und bei den interurbanen Gesprächen 23,82 % beträgt. Der Gesamtertrag der Gespräche, welcher sich auf Fr. 1,951,236. 85 beläuft, stellt sich um Fr. 329,634. 40 oder 20,38 % höher als im Vorjahre, blieb jedoch um Fr. 225,763. 15 oder 10,87 % unter dem Voranschlage.

Dagegen war die Vermehrung der Abonnemente im Jahr 1897 eine erheblich geringere als im Vorjahre; sie erreichte bloß die Zahl von 3756, gegenüber 4555 im Jahre 1896. Den auf Jahresende bestehenden 28,846 Abonnements entspricht eine Einnahme an Abonnementsgebühren von Fr. 1,963,115. 93, welche die vorjährige um Fr. 297,309. 29 oder 17,85 % übersteigt.

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

	1896.	1897.
Einnahmen	Fr. 7,147,484. 35	Fr. 7,887,189. 50
Ausgaben	„ 6,946,159. 99	„ 7,512,740. 94
Aktivsaldo	Fr. 201,324. 36	Fr. 374,448. 56

Dem günstigeren Abschluß der Betriebsrechnung des Jahres 1897 steht gegenüber, daß die auf Rechnung des Baucontos gemachte

Ausgabe für Neubauten diejenige des Vorjahres um Fr. 363,862. 83 übersteigt. Mit Berücksichtigung der Amortisationen und des Zuwachses im Rechnungsjahre ergibt sich für den Bauconto auf Jahresende folgender Abschluß:

Bestand des Baucontos auf 1. Januar 1897	Fr. 6,839,019. 55
Ordentliche Amortisation 15 %	Fr. 1,025,852. 90
Außerordentliche Amortisation	
(Aktivsaldo)	„ 374,448. 56
	„ 1,400,301. 46
	Fr. 5,438,718. 09
Zuwachs im Jahre 1897	„ 2,876,282. —
Bestand auf 31. Dezember 1897	Fr. 8,315,000. 09
Bestand auf 31. Dezember 1896	„ 6,839,019. 55
Vermehrung	Fr. 1,475,980. 54

Diese Vermehrung des Baucontos bedeutet eine Mehrbelastung der nächstjährigen Betriebsrechnung für Verzinsung und Amortisation im Gesamtbetrage von Fr. 273,056.

Folgende auf Grund der Rechnungsbelege vorgenommene Verteilung der Einnahmen und Ausgaben auf den Telegraphen- und Telefonbetrieb giebt über das Rechnungsergebnis jedes einzelnen dieser beiden Dienstzweige in den Jahren 1896 und 1897 Aufschluß.

A. Telegraph.

	1896	1897
Einnahmen	Fr. 2,813,944. 27	Fr. 2,832,607. 11
Ausgaben	„ 2,597,678. 88	„ 2,671,845. 29
Aktivsaldo	Fr. 216,265. 39	Fr. 160,761. 82

B. Telephon.

	1896	1897
Einnahmen	Fr. 4,333,540. 08	Fr. 5,054,582. 39
Ausgaben	„ 4,348,481. 11	„ 4,840,895. 65
Aktivsaldo		Fr. 213,686. 74
Passivsaldo	Fr. 14,941. 03	

Von der in den Einnahmen pro 1897 inbegriffenen Inventarvermehrung im Gesamtbetrag von Fr. 1,105,602. 16 fallen Fr. 89,997. 41 auf den Telegraphen- und Fr. 1,015,604. 75 auf den Telephonbetrieb.

Anlässlich der Beratung des Budgets für das Jahr 1898 wurde von der ständerätlichen Kommission unter anderm auch der Wunsch ausgesprochen, „es möchte den kleinern Gemeinden die Errichtung von Telegraphenbureaux und Telephonstationen von der Verwaltung möglichst erleichtert werden“. Wie sich aus obigen Darlegungen ergibt, ist das finanzielle Ergebnis der Telegraphenverwaltung keineswegs derart, daß der Bundesrat Maßnahmen empfehlen könnte, welche dasselbe noch ungünstiger gestalten würden, ohne im übrigen für den allgemeinen Verkehr einen fühlbaren Vorteil zu bringen. Die Bedingungen für Errichtung von Gemeindetelephonstationen wurden durch das Bundesgesetz vom 7. Dezember 1894 wesentlich erleichtert, indem die Jahresgebühr derjenigen für ein gewöhnliches Abonnement gleichgestellt wurde, so daß sie vom dritten Jahre an nur noch Fr. 40 beträgt, während sie nach den frühern gesetzlichen Bestimmungen unveränderlich Fr. 120 betrug. Eine weitergehende Reduktion könnte nicht bewilligt werden, ohne daß der Bund für den Betrieb Geld zusetzen müßte, da der Verkehr solcher Stationen meist ein ganz unbedeutender ist und in der Regel die Betriebskosten bei weitem nicht deckt. Es ist dies auch durchwegs der Fall bei den Telegraphenbureaux kleinerer Ortschaften, bei welchen sich die Betriebskosten erheblich höher stellen, als bei den Telephonstationen, weil hier für die Verwaltung noch die Besoldung des Beamten und der Lokalmietzins hinzukommen. Um die Betriebskosten zu decken, bedarf es einer jährlichen Telegrammzahl von wenigstens 3000, welche aber nur von der kleinern Zahl schweizerischer Telegraphenbureaux erreicht oder überstiegen wird, während die überwiegend große Mehrzahl (circa 1100) unter jener Ziffer stehen und deshalb ihre Kosten nicht decken, selbst wenn die mäßige Leistung der Gemeinde in Anschlag gebracht wird. Diese Leistung besteht in einem einmaligen Beitrage von Fr. 400 an die allgemeinen Kosten für Bau und Unterhalt der Linien und einem jährlichen Beitrage von Fr. 100 auf die Dauer von zehn Jahren, nebst Gratislieferung des Lokals oder einer jährlichen Lokalentschädigung von Fr. 100 für die gleiche Zeitdauer. Wenn ein Bureau nach Ablauf der ersten zehn Jahre eine jährliche Telegrammzahl von nicht über 2000 aufweist, so hat die Gemeinde eine Nachsubvention zu entrichten, welche bei einer Telegrammzahl bis auf 1000 Fr. 100 und bei einer solchen von 1001—2000 Fr. 50 per Jahr beträgt. Diese Nachsubvention fällt dahin, wenn die Gemeinde sich zur Gratislieferung des Lokals bereit erklärt

oder wenn der jährliche Verkehr über die Ziffer von 2000 hinaus ansteigt. Die Zahl der nachsubventionspflichtigen Gemeinden beläuft sich zur Zeit auf 599, wovon aber nur 180 die Nachsubvention wirklich leisten, während 419 durch Gratislieferung des Lokals davon enthoben sind. Der Wert dieser Nachsubventionen liegt weniger in der verhältnismäßig unbedeutenden Einnahme, die sie bringen, als vielmehr in der Ersparnis an Mietzinsen, die der Verwaltung ermöglicht wird, ohne daß den Gemeinden dadurch eine nennenswerte Last überbunden würde.

Bei der großen Zahl unabträglicher Telegraphenbureaux, welche bereits das Budget der eidgenössischen Verwaltung belasten und für welche mancherorts ein wirkliches Bedürfnis schwer nachzuweisen wäre, scheint uns kein Grund vorhanden, durch weitere Herabsetzung der bereits sehr mäßigen Gemeindeleistungen die Errichtung solcher Bureaux noch besonders zu begünstigen. Es darf diesfalls wohl daran erinnert werden, daß die Schweiz bereits 703 Telegraphenbureaux und Gemeindestationen zählt, welche weniger als 1 Telegramm per Tag haben, und daß die Verwaltung auf jedem solchen Telegraphenbureau Jahr für Jahr einen effektiven Verlust von mehreren Hundert Franken erleidet.

In der Dezembersession 1896 wurde von den eidgenössischen Räten folgendes Postulat angenommen:

„Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage der Errichtung einer telephonischen Verbindung der Schweiz mit Italien durch den Kanton Tessin, die bei Chiasso an die lombardische Telephongesellschaft anschließen würde, zu prüfen.“

Nun hatte aber der Bundesrat diese Frage schon früher geprüft und darüber der Bundesversammlung unterm 24. Januar 1893 eingehenden Bericht erstattet, welcher in Bezug auf eine Telephonverbindung mit Italien im wesentlichen zu folgendem Schlusse kam:

„Das Telephonwesen ist in Italien nicht staatlich organisiert und trägt zur Zeit nur einen lokalen Charakter. Solange dasselbe, wenigstens hinsichtlich der interurbanen Verbindungen, nicht verstaatlicht ist, sind telephonische Anschlüsse mit diesem Lande nicht möglich, da ohne Zustimmung der staatlichen Verwaltung mit einer Privatgesellschaft kein bezügliches Abkommen getroffen werden kann. Man wird daher die fernere Entwicklung des Telephonwesens in Italien abwarten müssen, bevor daran zu denken ist, die nach dieser Richtung laut gewordenen Wünsche ihrer Verwirklichung entgegenzuführen.“

Die eidgenössischen Räte faßten hierauf in der Junisession von 1893 folgenden Beschluß:

„1. Von dem bundesrätlichen Berichte vom 23. Januar 1893 wird Vormerk genommen.

„2. Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage der Erstellung einer telephonischen Verbindung der Centralschweiz mit dem Tessin und mit Italien im Auge zu behalten und, sobald die Verhältnisse es gestatten, der Bundesversammlung Anträge im Sinne der Ausführung vorzulegen.“

Der Bundesrat ist dem ersten Teile dieser Einladung auch nachgekommen, und wenn dies hinsichtlich des zweiten Teils bis jetzt nicht der Fall war, so liegt dies daran, daß die Verhältnisse es eben nicht gestatteten, weil sie, wenigstens auf italienischer Seite, zur Stunde noch genau so liegen, wie im Jahre 1893, mit dem einzigen Unterschiede, daß durch die seither mit der italienischen Verwaltung stattgehabten Verhandlungen die damals ausgesprochene Vermutung, diese Verwaltung werde kaum gesonnen sein, Erstellung und Betrieb internationaler Telephonverbindungen der Privatinitiative zu überlassen, zur völligen Gewißheit geworden ist.

Wenn nun auch diese Umstände die Erstellung eines telephonischen Anschlusses an Italien für einstweilen verunmöglichen, so schließt dies die Anhandnahme einer Verbindung des Tessins mit dem schweizerischen Telephonnetze nicht aus, trotz mancher technischen Schwierigkeiten und bedeutender finanzieller Opfer von seiten des Bundes, welche diese unrentable Linie erfordert. Dagegen wird die Ausführung davon abhängig zu machen sein, ob und in welchem Maße die zunächst Interessierten im Falle sind, die für interurbane Verbindungen auf Grund des Art. 5 des Bundesgesetzes über das Telephonwesen vorgeschriebene finanzielle Garantie zu übernehmen; die Verhandlungen über diese unerläßliche Vorbedingung haben ihren Abschluß noch nicht gefunden.

Vorläufig glauben wir, mit den vorstehenden Erläuterungen das oben angeführte Postulat vom Dezember 1896 als erledigt betrachten zu können.

Anläßlich der Prüfung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1896 wünschte die Kommission Prüfung der Frage, ob nicht der Grundsatz, wonach die Verwaltung nicht nur jede Verantwortlichkeit für richtige Spedition und Ausfertigung der Telegramme ablehne, sondern sogar die Nachforschung nach fehlbaren Angestellten verunmögliche, im Sinne wirksameren Schutzes des Publikums modifiziert werden sollte. Es ist diesfalls vorerst zu konstatieren, daß der in Art. 2 des Bundesgesetzes über den telegraphischen Verkehr im Innern der Schweiz, vom 22. Brachmonat 1877, aufgestellte Grundsatz der Nichtverantwortlichkeit sich in den Gesetzgebungen aller

Länder vorfindet und daß sich derselbe trotz allen Anfechtungen von den ersten Anfängen der Telegraphie an bis auf den heutigen Tag unverändert erhalten hat. Der Bundesrat hatte sich anlässlich von Specialfällen schon wiederholt mit dieser Frage zu befassen und ist dabei immer zu dem Schlusse gelangt, daß, abgesehen von theoretischen Erwägungen, allein der Grundsatz der Nichtverantwortlichkeit die Existenz der Verwaltung und die Beibehaltung der gegenwärtigen billigen Taxen und damit die Zugänglichkeit des Instituts für das gesamte Publikum sichern könne. Er hat sich dabei überzeugt, daß die Einführung irgend welcher Haftpflicht zu den größten Unbilligkeiten und Willkürlichkeiten gegen Beamte und Publikum, oder dann zu endlosen Rechtsstreitigkeiten führen und die schweizerische Verwaltung gegenüber den auswärtigen in eine durchaus unhaltbare Stellung versetzen müßte. Er hat ferner gefunden, daß ein gewöhnliches Telegramm in dieser Hinsicht gleich behandelt werden soll, wie ein gewöhnlicher Brief, dessen Verlust oder Verspätung die gleiche Schädigung nach sich ziehen kann, für welchen aber die Nichtverantwortlichkeit ebenso allgemein besteht, wie für die Telegramme.

Laut Art. 58 der bundesrätlichen Verordnung vom 30. Juli 1886 wird zudem für ein rekommandiertes internes Telegramm (mit dreifacher Taxe) die gleiche Garantie geleistet, wie für einen rekommandierten Briefpostgegenstand, indem der Aufgeber im Falle einer Taxrückerstattung infolge Dienstfehlers zugleich Anrecht hat auf eine fixe Entschädigung von Fr. 50. Die Rekommandation begreift gleichzeitig die Kollationierung und die Empfangsanzeige in sich, welche beiden Operationen vom Aufgeber gegen eine mäßige Taxe auch für sich allein für jedes Telegramm verlangt werden können. Der Umstand, daß das Publikum von diesen Sicherungsmitteln für die telegraphische Korrespondenz äußerst selten Gebrauch macht (der Fall kommt auf 10,000 Telegramme höchstens einmal vor), dürfte als Beweis gelten, daß ein allgemein gefühltes Bedürfnis nach größeren Garantien nicht besteht und daß die weit aus große Mehrheit des telegraphierenden Publikums den jetzigen Zustand einer Änderung vorzieht, die notwendig eine Taxerhöhung mit sich bringen und überdies auf die Raschheit der Beförderung nachteilig einwirken müßte.

Aus allen diesen Gründen glauben wir die unveränderte Beibehaltung des bisherigen Grundsatzes mit allem Nachdrucke empfehlen zu sollen.

2. Telegraphenlinien.

Die Linienarbeiten des Jahres 1897 fassen sich wie folgt zusammen:

		Länge in Kilometern	
		der Linien.	der Drähte.
a. Neu erstellte Linien:			
An Eisenbahnen	14,7	36,2	
An Straßen	12,2	55,8	
Total	26,9	91,5	
b. Neue Drähte an bestehenden Linien:			
An Eisenbahnen	—	239,8	
An Straßen	—	138,9	
Total	—	378,2	
c. Umgebaute Linien:			
An Eisenbahnen	32,9	183,9	
An Straßen	1,2	6,4	
Total	34,1	190,3	
d. Ausgewechselte Drähte:			
An Eisenbahnen	—	80,5	
An Straßen	—	71,0	
Total	—	151,5	
e. Abgebrochene Linien:			
An Eisenbahnen	8,4	21,8	
An Straßen	57,6	63,4	
Total	66 0	84,7	
f. Abgebrochene Drähte:			
An Eisenbahnen	—	0,4	
An Straßen	—	27,9	
Total	—	28,3	

Infolge dieser Änderungen stellt sich die Länge der Staatstelegraphenlinien, nach der Drähtezahl geordnet, auf den 31. Dezember 1897 wie folgt:

Kreise.	Länge in Kilometern der Linien mit						Total Kilometer.
	1 Draht.	2 Drähten.	3 Drähten.	4 Drähten.	5 Drähten.	6 Drähten und mehr.	
I. Lausanne . . .	725,2	416,9	78,9	87,0	102,2	134,2	1544,4
II. Bern	616,2	320,8	130,7	108,1	73,1	184,5	1433,4
III. Olten	450,5	197,5	199,2	62,7	144,9	228,8	1283,6
IV. Zürich	247,8	248,2	41,3	24,8	92,8	163,9	818,8
V. St. Gallen . . .	345,8	191,4	116,3	128,9	15,8	186,2	984,4
VI. Chur	219,1	166,5	167,7	38,6	24,6	47,1	663,6
VII. Bellinzona . . .	158,7	85,2	14,8	2,4	46,5	66,6	374,2
Bestand auf Ende 1897	2763,3	1626,5	748,9	452,5	499,9	1011,3	7102,4
„ „ „ 1896	2807,6	1664,5	731,4	459,7	533,6	946,0	7142,8
Vermehrung . .	—	—	17,5	—	—	65,3	82,8
Verminderung . .	44,3	38,0	—	7,2	33,7	—	123,2
Total Verminderung							40,4

Auf Eisenbahnen und Straßen verteilt, ergeben sich folgende kilometrische Längen der Staatstelegraphen-Linien und -Drähte:

109

Kreise.	Länge der Linien.			Länge der Drähte.		
	An Eisenbahnen.	An Straßen.	Total.	An Eisenbahnen.	An Straßen.	Total.
I. Lausanne	420,0	1124,4	1544,4	2,156,0	1762,9	3,918,9
II. Bern	575,7	857,7	1433,4	2,552,9	1271,2	3,824,1
III. Olten	718,9	564,7	1283,6	3,348,6	939,2	4,287,8
IV. Zürich	529,4	289,4	818,8	2,045,3	786,1	2,831,4
V. St. Gallen	538,5	445,9	984,4	2,366,2	670,6	3,036,8
VI. Chur	43,2	620,4	663,6	132,4	1543,0	1,675,4
VII. Bellinzona	135,1	239,1	374,2	725,9	349,2	1,075,1
Bestand auf Ende 1897 . .	2960,8	4141,6	7102,4	13,327,3	7322,2	20,649,5
„ „ „ 1896 . .	2922,5	4220,8	7142,8	12,900,1	7403,2	20,303,3
Vermehrung . .	38,3	—	—	427,2	—	346,2
Verminderung . .	—	78,7	40,4	—	81,0	—

Die Verminderung der Telegraphenlinien ist, wie in den letzten Jahren, nur eine scheinbare und rührt daher, daß bei der großen Vermehrung der Telephondrähte eine Anzahl solcher am Telegraphengestänge angelegt wurde. Weist nun eine so gemischte Linienstrecke mehr Telephon- als Telegraphendrähte auf, so wird sie vom Telegrapheninventar abgeschrieben und dem Telephoninventar einverleibt, während die einzelnen Drähte dem Etat derjenigen Abteilung verbleiben, welche sie verwendet.

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

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
Bestand auf Ende 1896	7142,8	20,303,8
Neubauten im Jahr 1897	26,9	469,7
Total	7169,7	20,773,6
Abbruch im Jahr 1897	66,0	113,0
Scheinbarer Bestand auf Ende 1897 . . .	7103,7	20,660,6
Wirklicher Bestand auf Ende 1897 . . .	7102,4	20,649,6
Die Differenzen von	1,3	10,8

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

In obigen Zahlen sind 149,7 km. Kabellinien inbegriffen mit einer Vermehrung von 13,8 km. gegenüber dem Vorjahre. Dieser Zuwachs rührt teils von der Verlängerung schon bestehender Linien, teils von reinen Neuanlagen her, welche im Laufe des Jahres auf den Strecken Glovelier-Courgenay, Luzern-Halde-Lerchenbühl, Reußbrücke-Blatten (Luzern), und am Wallensee von Murg bis Wesen vorgenommen wurden.

Die wichtigsten, während des Berichtsjahres ausgeführten Neubauten betreffen:

1. Die Anlage eines Drahtes Lausanne-Territet (Nummer der Leitung 228).
2. Die Verlängerung des Drahtes Nr. 353: Solothurn-Burgdorf bis Bern.
3. Die Verlängerung des Drahtes Nr. 365: Langenthal-Hergiswyl (Luzern) bis Luzern.
4. Die Verlängerung des Drahtes Nr. 428: Niedererlinsbach-Aarau-Nottwil bis Luzern.
5. Die Verlängerung des Drahtes Nr. 125: Basel-Zürich bis Chur.
6. Die Anlage eines Drahtes Chur Samaden (Nr. 593).
7. Die Anlage eines Drahtes Chur-Thusis (Nr. 604).

Die den Eisenbahnverwaltungen angehörenden Telegraphen-Linien und -drähte erzielen auf Ende 1897 folgenden Bestand:

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
Selbständige Bahnlinien	1052,4	2,404,5
Bahndrähte an Staatslinien	—	8,811,8
Bestand auf Ende 1897	1052,4	11,216,3
Bestand auf Ende 1896	943,3	10,479,1
Vermehrung	109,1	737,2

Diese Vermehrung rührt her, teils von der Anlage neuer Korrespondenz- und Signaldrähte an schon bestehendem Gestänge, teils vom Bau neuer Linien längs den Bahnstrecken Thalwil-Zug-Goldau, Bülach-Eglisau-Neuhausen und Altstätten-Berneck.

Die konzedierte Privatlinien und -drähte (Telegraph, Telephon, Läuteeinrichtungen, elektrische Uhren, Wasserstandsanzeiger u. dgl.) hatten auf Ende 1897 folgenden Bestand:

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
Unabhängige Privatlinien	887,4	1588,3
Privatdrähte an Staatslinien	—	56,0
Bestand auf Ende 1897	887,4	1644,3
Bestand auf Ende 1896	761,1	1389,1
Vermehrung	126,3	255,2

Die Gesamtlänge der in der Schweiz auf Ende 1897 bestehenden Linien und Drähte, mit Ausnahme derjenigen der Telephonnetze und ihrer Verbindungen untereinander, sowie der Starkstromleitungen, faßt sich folgendermaßen zusammen:

	Länge in Kilometern	
	der Linien.	der Drähte.
Staatstelegraphenlinien	7102,4	20,649,5
Bahnlinien	1052,4	11,216,3
Privatlinien	887,4	1,644,3
Bestand auf Ende 1897	9042,2	33,510,1
Bestand auf Ende 1896	8847,3	32,171,5
Vermehrung	195,0	1,338,6

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

Art der Störungen.	Zahl der Störungen.		Dauer in Stunden.		Durchschnittsdauer.	
	1896.	1897.	1896.	1897.	1896.	1897.
Verwicklungen .	2015	1826	10,091	8,391	5,00	4,86
Unterbrechungen	703	539	6,926	4,293	9,51	7,58
Ableitungen . .	450	366	2,424	1,883	5,28	5,09
Total	3168	2731	19,441	14,568	6,08	5,20

Im Vergleich zum Vorjahre haben sich die Störungen sowohl in Bezug auf Anzahl als Zeitdauer erheblich vermindert, was man in Anbetracht der im allgemeinen bessern Witterung, namentlich aber der weniger zahlreichen Schneefälle und Stürme, erwarten durfte.

Die wöchentlichen Messungen über den Isolationszustand der Drähte ergeben folgende Zahlen:

	Gut.	Befriedigend.	Ungenügend.	Total.
1896 . . .	13,934	2235	1034	17,203
1897 . . .	13,800	2471	1347	17,618

oder in Prozenten der Gesamtzahl ausgedrückt:

1896 . . .	81,00	12,99	6,01
1897 . . .	78,38	14,08	7,84

Der Isolationszustand hat sich somit gegenüber dem Vorjahre verschlimmert.

Im Berichtsjahr wurden 35 Starkstromvorlagen geprüft und genehmigt, gegenüber 60 im Vorjahre; ferner 5 Projekte für Erweiterung bereits bestehender Anlagen (im Vorjahre 28).

Die 35 Neuanlagen zerfallen in:

- 17 Beleuchtungsanlagen (13 Gleichstrom und 4 Einphasenstrom);
- 4 Kraftanlagen (1 Gleichstrom und 3 Dreiphasenstrom);
- 14 Anlagen für Abgabe von Licht und Kraft (7 Gleichstrom und 7 Dreiphasenstrom).

Überdies wurden zwei Projekte für elektrische Bahnen, die an bestehende Kraftstationen angeschlossen sind, genehmigt, nämlich:

1. Tramway Freiburg, Betriebskraft aus der bereits erstellten Gleichstrom-Centrale der Forst- und Wasserverwaltung von Freiburg.
2. Tramway Bex-Villars, betrieben mittelst Gleichstrom aus der „Usine de la Société des forces motrices de l'Avançon“.

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

					Kilowatt.	Kilowatt.
27	Anlagen mit einer Arbeitsleistung von				1—100	925
6	„ „ „ „ „				100—500	1324
2	„ „ „ „ „			über	500	2740
Total						4989

Das Total der während des Betriebsjahres gefaßten Kräfte beträgt 4989 Kilowatts (6800 HP), gegenüber 6747 Kilowatts (9000 HP) im Vorjahre.

Als größere Anlagen sind zu erwähnen:

1. Elektrizitätswerk Schwyz, Arbeitsleistung 1120 Kilowatts.
2. Usine de la Société des forces motrices de l'Avançon à Bex, Arbeitsleistung 1620 Kilowatts.

Die Zahl der Neuanlagen im Berichtsjahre ist, im Vergleich zu derjenigen des Vorjahres, wieder erheblich zurückgegangen, was sich dadurch erklärt, daß diejenigen Kraftanlagen, bei denen die Lage der Kraftquelle und deren örtliche Entfernung von der Konsumstelle als besonders geeignet befunden wurden, bereits zum größern Teil erstellt worden sind.

Gegenwärtig kommen mehr größere Projekte zur Ausführung, welche vermöge ihrer großen Arbeitsleistung, durch weitverzweigte Hochspannung-Leitungsnetze größere Bezirke mit genügender und verhältnismäßig billiger Kraft speisen können. Der Ausbau dieser Leitungsnetze geschieht immerhin staffelweise, entsprechend der jährlich steigenden Frequenz.

Bei den zahlreichen Kreuzungen der Telegraphen- und Telephondrähte mit den hochgespannten Starkstromleitungen wird einer Berührung mit den letztern durch Erstellung eines Schutznetzes vorgebeugt. Diese Schutznetze werden jedoch nicht immer einwandfrei erstellt, so daß ihr Wert manchmal ganz illusorisch ist. Eine genauere und unausgesetzte Kontrolle ist unbedingt notwendig, um einem allfälligen größern Schadenfeuer rechtzeitig vorzubeugen, kann aber nur durch eine entsprechende Vermehrung des technischen Personals erreicht werden. Zum Schutze der Telegraphen- und Telephonanlagen gegen Beschädigungen durch Starkströme von

mittlerer und niedriger Spannung werden eigens erstellte Abschmelzsicherungen vor unsere Apparate eingeschaltet, doch kann, angesichts der successiven Erhöhung der Betriebsspannung der elektrischen Bahnen, bei dem gegenwärtigen Modell nicht stehen geblieben werden. Kürzlich vorgenommene Versuche an bestehenden Anlagen haben zur Genüge erwiesen, daß die Frage bezüglich eines rationalen Systems, welches gleichzeitig für atmosphärische Entladung die Erdleitung und für Starkströme von mittlerer Spannung eine Unterbrechung bietet, zur Zeit noch nicht abgeklärt ist und weiterer Studien und Versuche bedarf.

3. Telephonnetze und Telephonlinien.

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

	Bestand auf Ende		Vermehrung
	1897.	1896.	1897.
Zahl der Netze	276	252	24
„ „ Abonnemente	28,846	25,090	3756
Länge der Linien in Kilometern .	11,865,1	10,500,1	1365,0
„ „ Drähte „ „ .	76,592,7	73,980,0	2612,6

Über den Bestand der einzelnen Telephonnetze in Bezug auf Abonnemente, Stationen, Linien und Drähte giebt die Tabelle I am Schlusse dieses Abschnittes nähern Aufschluß. Eine zweite Tabelle (II) giebt eine nach Kantonen geordnete Übersicht über die Telephon-einrichtungen.

Neu eröffnet wurden im Laufe des Jahres folgende 24 Netze:

Bassecourt.	* Hochdorf.
* Bazenheid.	Illnau.
* Bière.	Leuk-Stadt.
* Coppet.	* Lyß.
* Eglisau.	Marthalen.
Engelberg.	Martigny.
* Erlenbach.	Saignelégier.
Eschenbach.	Salvan.
Fideris.	Saxon.
Hitzkirch.	

Die mit Sternchen bezeichneten Netze waren früher Umschaltstationen und sind nun in selbständige Telephonnetze umgewandelt worden.

Im Bau begriffen oder in Vorbereitung dazu waren die Netze: Brig, Egg (Zürich), Ins und Triengen.

Neue interurbane Verbindungen wurden folgende erstellt:

	Länge in Kilometern.
Genf Basel	255,0
Genf-Chaux-de-Fonds	145,0
Genf-Coppet	15,0
Morges-Bière	18,0
Aubonne-Bière	8,0
Montreux-Bex (Teilstück von Lausanne-Bex)	12,0
Moudon-Mezières	9,0
Vevey-Martigny	49,0
Vevey-Cully	10,0
Montreux-Vevey (3. Verbindung)	6,0
Martigny-Saxon	9,6
Martigny-Salvan	8,0
Sitten-Leuk-Stadt	25,0
Sitten-Sierre	15,5
Murten-Avenches	9,0
Payerne-Avenches	11,0
Neuenburg-Lorle	29,0
Neuenburg-Yverdon	36,0
Neuenburg-Murten	30,0
Chaux-de-Fonds-Saignelégier	26,0
Delsberg-Bassecourt	9,5
Biel Lyß	11,5
Aarberg-Lyß	5,7
Bern-Vevey	91,0
Schüpfen-Lyß	7,5
Erlenbach-Zweisimmen (Teilstück von Thun-Zweisimmen)	27,0
Spiez-Wimmis	4,5
* Wimmis-Erlenbach	7,0
Interlaken-Lauterbrunnen (2. Verbindung)	12,5
Basel-Aarau (2. Verbindung)	53,0
Basel-Liestal (2. Verbindung)	16,2
Aarau-Baden	25,8
Laufenburg-Stein	9,0
* Baden-Wohlen	15,0
Luzern-Schöpfheim	36,0
Luzern-Vitznau (2. Verbindung)	23,0
Luzern-Hochdorf	17,0

Übertrag 1097,2

	Länge in Kilometern.
Übertrag	1097,8
Luzern-Hitzkirch	25,0
Schwyz-Einsiedeln	22,0
Willisau-Nebikon	9,0
Willisau-Zell	7,5
Schöpfheim-Escholzmatt	9,3
Stans-Engelberg	18,0
Zürich-Basel (5. Verbindung)	108,0
Zürich-Basel (6. Verbindung)	108,0
Zürich-Lausanne	232,0
Biel-Solothurn (Teilstück von Zürich-Biel)	24,0
Zürich-Thalwil (2. Verbindung)	10,5
Zürich-Pfäffikon	21,6
Richterswil-Einsiedeln	13,7
Affoltern-Muri	10,0
Dielsdorf-Bülach	9,0
Rapperswil-Eschenbach	8,6
Wald-Fischenthal	6,7
Uster-Hinwil	12,5
Winterthur-Bülach (Teilstück von Winterthur- Aarau)	15,0
Winterthur-Illoau	12,0
Bülach-Eglisau	6,0
Andelfingen-Stammheim	12,0
Turbenthal-Bauma	9,0
Schaffhausen-Marthalen	10,5
Wil-Bazenheid	6,0
Flawil-Degersheim	5,0
St. Gallen-Rorschach (3. Verbindung)	12,0
Oberriet-Sennwald	9,0
Rheineck-Walzenhausen	4,0
Chur-Ragaz (2. Verbindung)	20,5
Grüsch-Fideris	12,2

Total 68 Verbindungen mit Kilometer 1885,9

Die mit Sternchen bezeichneten Leitungen sind eindrätig, die übrigen doppeldrätig (Schleifen).

Dazu kommt als Nachtrag mit 8,6 km. Länge eine eindrätige 3. Verbindung Chaux-de-Fonds-Loeche, welche im Jahre 1895 provisorisch eröffnet und aus diesem Grunde damals nicht in den Gesamtbestand aufgenommen wurde.

10 eindräftig angelegte Netzverbindungen wurden in Schleifen umgewandelt und folgende 4 Leitungen verlängert:

Bern-Lausanne II bis Genf,
Genf-Lausanne III bis Montreux,
Sion-Montreux bis Lausanne,
Thun-Wimmis bis Erlenbach.

Die Gesamtzahl der interurbanen Verbindungen hat somit um 69 zugenommen und beträgt nun mit Inbegriff von 5 internationalen Anschlußleitungen 455.

Die Totallänge aller interurbanen Verbindungen, einschließlich der internationalen, ist 11,570,1 km., von denen 696,6 km. noch eindräftig angelegt sind.

Die Gesamtlänge der interurbanen Drähte (die Schleifen doppelt gezählt und mit Inbegriff der internationalen Leitungen) ist auf 22,398 km. gestiegen, gegenüber 18,263,6 km. im Vorjahre, mit einer Vermehrung von 4134,4 km.

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt, wie die interurbanen Verbindungen auf die verschiedenen Netze sich verteilen. Auf Ende 1897 gab es:

116 Netze mit	1 interurbanen Verbindung,	
69	2	Verbindungen,
33	3	"
12	4	"
12	5	"
6	6	"
2	7	"
9	8	"
3	9	"
1 Netz	10	"
1	11	"
2 Netze	13	"
2	14	"
2	15	"
1 Netz	20	"
2 Netze	25	"
1 Netz	30	"
1	32	"
1	58	"

(Basel),
(Lausanne und
Luzern),
(St. Gallen),
(Bern),
(Zürich).

Der Bestand der Telephonkabel auf Jahresende ist folgender:

Netze.	Länge der Kabel		Länge der Adern.	Länge der Drähte.
	mit einfachen Adern.	mit Doppel- Adern.		
	m.	m.	km.	km.
Basel . . .	18,900	55,719	2,143,80	3,776,80
Bern . . .	5,746	16,455	931,52	1,728,39
Chur . . .	—	730	24,09	48,18
Genf . . .	56,027	87,354	4,275,36	6,767,92
Interlaken . .	—	577	30,00	60,00
Lausanne . .	7,455	5,120	733,78	1,266,26
Luzern . .	—	24,756	691,25	1,382,50
Neuenburg . .	—	1,400	19,60	39,20
St. Gallen . .	18,888	5,200	747,60	985,20
Schaffhausen .	—	8,580	231,66	463,32
Vevey . . .	—	340	7,10	14,20
Zürich . . .	41,840	140,721	9,159,09	17,188,48
Bestand 1897	148,856	346,952	18,994,85	33,720,05
„ 1896	148,616	275,191	15,036,40	25,804,60
Vermehrung	240	71,761	3,957,95	7,915,45

Diese Vermehrung rührt her von der Erweiterung der Kabelnetze in Basel, Bern, Genf, Lausanne, Luzern, St. Gallen, Schaffhausen und Zürich, sowie von einer kleinern Neuanlage in Chur.

Auf Ende 1897 beträgt die Länge der unterirdisch verlegten Kabeldrähte 44 % des Gesamtbestandes der Telephonnetze und ihrer Verbindungslinien.

Infolge Vergrößerung oder Verlegung mußten folgende Centralstationen neu montiert werden: Aadorf, Aarberg, Andelfingen, Arth, Balsthal, Boudry, Biel, Bülach, Buchs (Rheinthal), Château d'Oex, Cernier, Chur, Degersheim, Gais, Kalchhofen, Klosters, Männedorf, Morges, Moudon, Moutier, Muri (Aargau), Murten, Neuenstadt, Payerne, Pfäffikon, Rehetobel, Reinach, Rheineck, Rheinfelden, Rolle, Romont, Rütli (Zürich), St. Aubin, St. Imier, Sarnen, Schleithelm, Stäfa, Stans, Sennwald, Sursee, Thalwil, Turbenthal, Wädenswil, Weinfelden, Wil, Wimmis und Yverdon.

Vollständige oder teilweise Netzbauten wurden vorgenommen in Arth, Bülach, Davos, Meggen, Rheinfelden und Reinach.

Die Statistik der Störungen erzeugt für die Telephonleitungen folgende Zahlen:

	Verwicklungen.	Ableitungen.	Unterbrechungen.
1897	11,405	1189	2922
1896	10,736	1021	2905
Vermehrung	669	168	17

Mit Rücksicht auf die große Zunahme der Telephonleitungen müssen die Resultate der diesjährigen Störungsstatistik als günstige bezeichnet werden. Die beträchtliche Zahl der Verwicklungen erklärt sich daraus, daß das Gestänge an vielen Orten stark mit Drähten belastet ist.

Außergewöhnliche, durch starke Schneefälle verursachte Massenstörungen sind im Berichtsjahr nicht zu verzeichnen, immerhin wurden durch den Bahnhofbrand in Bern vom 21. März, den durch Blitzschlag entstandenen Brand in der Centralstation Morges, vom 9. Juni, und denjenigen der „toten Centralstation“ des Pavillon de Longemalle in Genf, vom 4. auf 5. August, jeweiligen größere Reparaturen notwendig.

Im Berichtsjahre wurden 43 Stangenbeschädigungen und 40 Drahtabschmelzungen durch Blitzschläge verursacht.

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

29,182 imprägnierte Stangen (1896: 34,912)	
282,769 Isolatoren („ 294,590)	
47,112 kg. Eisendraht („ 54,786)	
24,425 kg. Stahldraht („ 48,686)	
339,830 kg. Bronzedraht („ 470,397)	

Tabelle 1.

Bestand der Telephonnetze auf 31. Dezember 1897.

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1897.	Ver- mehrung.
Aadorf	8,615	32,470	22	20	8
Aarau	244,696	1,158,474	383	319	39
Aarberg	47,610	81,950	46	46	2
Adliswil	10,470	44,200	27	24	7
Affoltern am Albis	19,720	105,095	55	53	12
Aigle	36,560	206,010	74	56	3
Altdorf	16,085	50,440	32	29	4
Altstätten(St.Gallen)	22,200	68,245	34	34	5
Amriswil	23,980	67,435	35	35	12
Andelfingen . . .	25,620	65,550	31	32	13
Appenzell	13,919	59,548	32	31	5
Arbon	10,080	32,595	25	25	8
Arosa	5,155	67,535	32	32	7
Arth	21,840	70,245	35	35	7
Au (St. Gallen) . .	27,725	128,470	46	43	1
Aubonne	21,181	92,862	44	41	— 8
Avenches	27,125	58,000	33	32	4
Azmoos	5,495	25,740	17	17	—
Baden	130,105	644,520	217	187	46
Balsthal	10,910	54,735	27	23	1
Balterswil	13,390	38,665	17	17	2
Bäretswil	3,775	8,195	9	6	—
Basel	544,120	5,848,718	3,080	2,744	284
Bassecourt	17,955	41,115	16	16	16
Bauma	23,875	74,885	20	17	4
Bazenhaid	15,250	60,165	25	25	25
Beckenried	1,600	16,075	11	9	—
Bellinzona	57,970	111,795	29	22	4
Bern	613,730	4,276,895	1,805	1,647	157
Bex	26,935	138,490	57	54	10
Biel	192,935	887,290	480	433	39
Übertrag	2,240,526	14,616,402	6,796	6,104	717

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1897.	Ver- mehrung.
Übertrag	2,240,526	14,616,403	6,796	6,104	717
Bière	2,895	17,080	13	13	13
Bischofszell . . .	24,440	63,705	35	29	5
Boudry	7,865	35,550	22	21	— 1
Bremgarten (Aarg.)	17,670	47,990	29	29	2
Brenets	6,110	15,910	17	17	—
Brienz	10,451	41,176	17	15	1
Brugg	69,755	263,805	90	83	14
Bubikon	6,510	23,005	13	13	—
Buchs (St. Gallen)	31,265	167,945	69	63	16
Bülach	30,285	126,255	50	49	20
Bulle	54,700	286,350	98	87	10
Büren a./d. Aare .	25,500	45,595	25	23	3
Burgdorf	82,407	291,546	143	129	18
Bütschwil	14,845	59,918	20	20	—
Cernier	35,215	117,570	47	42	1
Château-d'Oex . .	6,019	37,375	26	23	4
Châtel-St. Denis .	18,125	76,380	26	23	6
Chaux-de-Fonds .	157,755	805,610	739	653	50
Chesières	1,385	9,525	8	8	—
Chur	50,520	254,120	186	158	21
Churwalden . . .	0,780	24,090	9	9	—
Colombier	21,815	46,758	37	35	6
Concise	14,690	22,100	13	13	—
Coppet	17,322	37,033	11	11	11
Cossonay	33,695	142,270	44	43	9
Couvet	31,350	59,960	30	27	—
Cully	15,520	60,420	17	17	1
Davos-Platz . . .	31,200	224,555	187	174	35
Degersheim . . .	8,660	40,255	16	12	1
Delsberg	67,077	274,039	73	71	13
Dielsdorf	33,185	98,365	43	42	4
Dießenhofen . . .	6,105	18,600	20	18	8
Dietikon	11,420	47,555	26	24	4
Übertrag	3,186,562	18,498,762	8,995	8,098	992

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1897.	Ver- mehrung.
Übertrag	3,186,562	18,498,762	8,995	8,098	992
Düdingen . . .	9,285	45,680	17	16	— 1
Dußang . . .	11,950	35,100	17	17	1
Ebnat-Kappel . .	14,390	45,940	31	31	3
Echallens . . .	49,710	107,660	35	35	2
Eglisau . . .	8,915	22,095	18	18	18
Einsiedeln . . .	22,255	76,760	33	32	3
Engelberg . . .	0,845	5,863	10	10	10
Engi (Glarus) . .	1,833	10,762	13	10	1
Entlebuch . . .	11,848	28,302	21	21	1
Erlenbach . . .	4,920	55,170	15	13	13
Ermatingen . . .	19,855	64,860	20	19	1
Eschenbach (Luzern)	5,890	34,640	18	18	— 4
Eschenbach (St.Gall.)	5,125	38,425	17	17	17
Escholz matt . .	21,760	59,960	24	22	5
Estavayer . . .	25,580	59,110	12	10	—
Fahrwangen . . .	6,610	29,360	15	11	1
Feydey-Leysin . .	4,290	6,730	14	13	1
Fideris . . .	1,790	37,530	11	10	10
Fiscenthal . . .	8,215	27,925	13	13	2
Flawil . . .	26,695	89,045	50	40	17
Fleurier . . .	12,170	29,400	35	33	5
Fraubrunnen . . .	39,695	154,345	45	43	8
Frauenfeld . . .	81,845	302,175	121	112	40
Freiburg . . .	211,075	1,065,825	320	283	40
Frick . . .	28,170	185,670	24	23	1
Frutigen . . .	1,340	31,280	10	8	—
Gais . . .	8,770	35,065	28	22	3
Gelterkinden . . .	6,955	11,565	15	14	3
Genf . . .	679,108	8,324,021	3,532	3,263	205
Glarus . . .	97,741	528,335	201	175	18
Goßau (St. Gallen)	22,410	63,995	50	49	2
Goßau (Zürich) . .	9,295	30,630	15	15	1
Grandson . . .	11,155	26,935	22	20	1
Übertrag	4,658,002	30,168,870	13,817	12,534	1,420

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1897.	Ver- mehrung.
Übertrag	4,658,002	30,168,870	13,817	12,534	1,420
Granges (Vaud) .	18,895	47,045	17	17	1
Grenchen . . .	17,985	41,860	47	40	8
Grindelwald . .	2,831	7,069	14	12	3
Grüsch	1,810	18,680	7	7	1
Hausen am Albis .	11,770	24,120	13	10	1
Heiden	8,625	59,320	38	35	4
Herisau	38,195	258,586	176	145	11
Herzogenbuchsee .	35,575	112,020	48	46	3
Hessigkofen . .	7,840	20,815	7	7	—
Hinwil	13,714	36,782	24	22	3
Hitzkirch . . .	2,537	19,222	11	11	11
Hochdorf . . .	11,808	23,765	19	19	19
Horgen	15,425	48,585	66	56	7
Huttwil	10,460	44,680	25	24	3
Illnau	19,375	88,145	28	28	28
Interlaken . . .	65,061	499,430	180	165	21
Kalchofen . . .	10,570	45,120	27	25	2
Kerzers	34,250	104,690	35	34	3
Klosters	21,640	76,925	9	8	—
Kloten	10,600	39,010	18	14	2
Kreuzlingen . .	40,895	179,440	86	70	18
Küßnacht (Schwyz)	4,935	23,125	18	17	3
Lachen	9,105	40,215	23	23	15
Langenbruck . .	5,975	11,675	11	11	1
Langenthal . .	81,225	303,485	136	116	15
Langnau (Bern) .	33,185	117,590	68	64	3
Laufen (Jura) . .	12,735	73,400	34	34	17
Laufenburg . .	18,890	44,190	21	20	9
Laupen	62,725	313,725	58	58	2
Lausanne . . .	402,160	3,657,510	1,492	1,322	137
Lauterbrunnen .	13,070	39,815	28	25	4
Lenzburg . . .	33,615	134,095	90	79	12
Lichtensteig . .	14,580	123,560	38	31	5
Übertrag	5,747,968	36,846,564	16,729	15,129	1,792

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1897.	Ver- mehrung.
Übertrag	5,747,963	36,846,564	16,729	15,129	1,792
Liestal	59,585	349,410	83	69	11
Lintthal	10,768	24,217	15	11	1
Locarno	13,975	44,695	54	43	6
Locle	41,655	222,310	185	175	17
Loèche-la-Ville .	19,350	27,680	10	10	10
Lömmenswil . .	7,860	25,530	13	13	—
Lugano	35,300	283,115	143	110	19
Luzern	466,572	2,809,313	966	796	100
Lyß	7,220	30,660	18	13	13
Malleray	15,570	68,250	17	13	1
Männedorf . . .	8,355	25,385	27	25	11
Marthalen . . .	13,470	47,030	25	22	22
Martigny	37,835	169,860	34	32	32
Meggen	5,540	27,860	17	17	—
Meilen	6,190	51,290	43	42	5
Meiringen . . .	11,296	16,334	17	16	— 1
Merligen	4,120	40,280	11	10	—
Mézières	11,310	48,505	17	17	2
Monthey	7,230	34,950	15	13	2
Montreux	87,010	739,580	441	387	16
Morges	80,467	334,296	154	143	9
Moudon	55,775	106,305	39	35	11
Mühlehorn . . .	8,157	67,859	10	10	—
Müllheim	23,445	78,295	22	22	2
Münsingen . . .	17,075	53,400	24	21	1
Münster (Bern)	13,865	62,555	26	21	2
Murgenthal . . .	9,535	20,745	14	13	1
Muri (Aargau) .	23,655	92,825	31	28	3
Murten	45,150	227,325	73	68	13
Näfels-Mollis . .	5,656	16,663	11	11	2
Nebikon	18,350	66,640	19	15	—
Necker	7,395	54,640	21	20	1
Neßlau	8,030	46,425	20	19	— 1
Übertrag	6,935,329	43,160,296	19,344	17,389	2,103

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1897.	Ver- mehrung.
Übertrag	6,935,829	43,160,296	19,344	17,389	2,103
Neuenburg . . .	185,400	1,204,460	611	533	41
Neuendorf . . .	24,450	75,400	15	15	1
Neuenkirch-Sempach	7,155	43,495	19	18	1
Neuenstadt . . .	19,625	52,815	32	30	7
Niederurnen . . .	11,010	31,432	9	8	—
Noiraigue . . .	9,525	37,365	12	10	1
Nyon . . .	66,540	252,694	161	141	22
Oberriet . . .	16,190	71,500	19	17	1
Olten . . .	49,270	363,990	97	89	23
Orbe . . .	26,620	137,750	42	40	12
Oron . . .	9,020	36,645	12	12	1
Payerne . . .	62,870	245,890	62	58	13
Pfäffikon . . .	24,045	65,695	36	34	19
Pfungen . . .	21,105	89,730	27	21	6
Ponts-de-Martel	7,815	48,350	17	17	—
Pruntrut . . .	100,505	283,895	134	116	10
Ragaz . . .	150,995	590,240	101	92	7
Rapperswil . . .	49,565	256,960	73	68	7
Rebstein . . .	4,440	13,235	12	11	1
Rehetobel . . .	13,495	53,945	30	27	8
Reinach (Aargau)	50,695	253,950	103	89	18
Rheineck . . .	8,545	25,210	26	22	4
Rheinfelden . . .	38,840	91,620	57	48	9
Richterswil . . .	33,855	137,740	61	56	7
Riggisberg . . .	15,160	62,235	13	13	1
Rolle . . .	46,418	173,586	96	84	12
Romanshorn . . .	27,890	80,125	67	60	9
Romont . . .	37,860	112,855	43	42	3
Root . . .	3,735	32,465	15	15	1
Rorschach . . .	48,245	247,145	132	114	10
Rue . . .	11,285	38,835	14	14	1
Rüti (Zürich) . .	34,075	151,345	40	37	9
St. Aubin (Neuchâtel)	15,405	36,765	25	25	2
Übertrag	8,165,877	48,559,648	21,557	19,365	2,352

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1897.	Ver- mehrung.
Übertrag	8,165,377	48,559,648	21,557	19,365	2,352
St. Beatenberg . . .	0,810	18,740	14	14	—
Ste. Croix . . .	16,610	43,650	42	39	2
St. Gallen . . .	266,143	2,585,117	1,104	954	75
St. Immer . . .	35,940	182,930	100	86	17
St. Moritz-Dorf . .	23,000	420,780	119	111	13
St. Peterzell . . .	8,045	57,755	19	16	—
St. Ursanne . . .	12,485	16,100	14	14	4
Saignelégier . . .	20,245	86,905	34	33	33
Salvan . . .	2,310	14,360	13	13	13
Sarnen . . .	31,867	67,307	31	30	10
Saxon . . .	8,400	13,460	10	10	10
Schaffhausen . . .	189,785	1,029,075	446	399	50
Schleitheim . . .	11,850	43,615	22	22	2
Schuls . . .	6,280	36,170	23	21	4
Schüpfen . . .	15,585	39,655	17	16	1
Schöpfheim . . .	15,026	55,261	38	36	36
Schwarzenburg . .	36,580	113,635	33	33	—
Schwyz . . .	29,284	112,728	62	53	8
Sennwald . . .	4,020	38,470	13	13	4
Sentier . . .	34,895	148,870	72	71	12
Sépey . . .	0,455	24,150	8	8	—
Siebnen . . .	7,960	26,940	13	12	2
Sierre . . .	14,865	33,885	11	11	11
Sissach . . .	20,250	43,250	27	26	4
Sitten . . .	43,592	144,956	57	56	6
Solothurn . . .	133,606	905,853	280	244	32
Sonceboz . . .	14,415	105,475	14	12	—
Spiez . . .	16,680	71,785	27	26	6
Stäfa . . .	7,515	25,055	19	18	3
Stammheim . . .	8,695	32,475	18	18	18
Stans . . .	10,794	92,795	29	28	9
Steckborn . . .	4,355	28,875	17	13	1
Stein (Aargau) . .	4,115	6,085	9	7	2
Übertrag	9,220,784	55,225,210	24,312	21,528	2,739

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1897.	Ver- mehrung.
Übertrag	9,220,784	55,225,210	24,312	21,828	2,739
Stein a. Rh. . . .	17,790	43,250	34	31	11
Sumiswald	16,057	50,557	24	24	8
Sursee	5,553	40,853	31	31	4
Tavannes	5,650	37,320	18	12	3
Thalwil	18,020	103,800	56	53	10
Thun	83,589	408,254	220	196	26
Thusis	8,515	63,580	26	22	2
Tramelan	1,435	5,280	10	10	1
Travers	3,610	16,395	15	11	1
Turbenthal	24,555	64,500	31	28	4
Unterhallau	21,875	76,145	40	39	1
Unterwasser	2,705	48,995	11	10	2
Urnäsch	10,025	31,910	18	15	— 2
Uster	40,150	190,455	64	59	13
Uznach	9,580	62,665	28	27	3
Uzwil	15,475	83,115	55	47	10
Vallorbe	10,660	56,070	43	37	10
Vättis	0,480	0,890	4	4	—
Verrières	2,785	6,165	8	8	1
Vevey	94,809	715,731	406	373	27
Vitznau	17,690	58,729	30	30	12
Wädenswil	24,105	101,775	63	50	8
Wald (Zürich) . . .	37,400	102,815	57	43	11
Waldkirch	9,535	24,540	15	14	2
Wallenstadt	23,337	81,818	58	47	— 2
Walzenhausen . . .	12,840	49,765	23	22	2
Wangen a. d. A. . .	13,865	45,450	21	20	—
Wängi	11,960	34,195	13	12	—
Weesen	5,946	14,781	11	11	2
Weinfelden	103,600	290,745	108	106	58
Wetzikon	24,905	96,685	42	38	6
Wichtrach	37,945	100,885	48	46	5
Wil (St. Gallen) . .	74,760	337,090	112	107	12
Übertrag	10,010,990	58,669,868	26,055	23,411	2,990

Netze.	Länge der Linien. km.	Länge der Drähte. km.	Sta- tionen.	Abonnemente.	
				Ende 1897.	Ver- mehrung.
Übertrag	10,010,990	58,669,863	26,055	23,411	2,990
Willisau . . .	10,460	88,700	34	33	6
Wimmis . . .	19,550	39,830	11	10	— 8
Winterthur . .	170,230	1,027,615	528	463	74
Wohlen (Aargau)	25,300	105,310	66	61	14
Wolhusen . . .	7,407	43,523	23	22	1
Yverdon . . .	129,020	596,640	137	125	22
Yvonand . . .	10,040	14,080	12	11	—
Zell (Luzern) . .	12,565	49,385	18	17	17
Zofingen . . .	89,865	326,630	157	124	26
Zug	75,770	235,550	168	159	16
Zürich	1,244,788	15,183,317	4,965	4,334	577
Zurzach	51,105	105,425	52	51	3
Zuzwil	6,330	22,465	8	8	1
Zweisimmen . .	1,750	84,370	18	17	17
Bestand auf 31. De- zember 1897 . .	11,865,120	76,592,703	32,252	28,846	3,756
Bestand auf 31. De- zember 1896 . .	10,500,116	73,980,060	28,198	25,090	—
Vermehrung im Jahr 1897 . . .	1,365,004	2,612,643	4,054	3,756	—

Die gegenüber letztem Jahr sehr kleine Vermehrung der Drahtlänge rührt davon her, daß die Doppeladern der Abonnentenkabel, bisher als Doppeldrähte gerechnet, jetzt nur noch als einfache Drähte in den Bestand aufgenommen wurden.

Es hatte diese Änderung besonders in den Netzen Zürich, Genf und Basel eine bedeutende Verminderung des Bestandes der Drähte zur Folge.

Übersicht der Telephoneinrichtungen nach Kantonen.

Kantone.	Ortschaften mit Telephon.	Central- stationen.	Umschalte- stationen.	Gemeinde- stationen.
Zürich	297	34	26	53
Bern	578	46	78	108
Luzern	115	17	12	8
Uri	3	1	—	1
Schwyz	32	6	5	1
Obwalden	11	2	2	—
Nidwalden	10	2	2	3
Glarus	31	6	6	4
Zug	18	1	3	3
Freiburg	186	9	14	98
Solothurn	78	6	3	25
Baselstadt	4	1	1	2
Baselland	42	4	5	12
Schaffhausen	38	3	5	24
Appenzell A.-Rh.	35	6	5	1
Appenzell I.-Rh.	6	1	2	—
St. Gallen	216	35	14	38
Graubünden	50	10	4	12
Aargau	191	16	23	51
Thurgau	164	14	11	37
Tessin	26	3	—	4
Waadt	385	31	29	166
Wallis	29	6	1	2
Neuenburg	94	14	5	8
Genf	83	2	9	13
Total	2722	276	265	674

4. Apparate.

Auf Ende 1897 standen folgende Telegraphenapparate im Betrieb :

- 1851 Morseapparate (Vermehrung 26),
- 55 Hughes,
- 1 Baudot (Duplex),
- 257 Relais (Vermehrung 12),
- 35 Telephonstationen an Stelle von Telegraphenapparaten (Verminderung 22).

Im Bestand der Telephonstationen an Stelle von Telegraphenapparaten waren in den früheren Geschäftsberichten eine Anzahl (1896 106) Gemeindetelephonstationen inbegriffen, welche mit einem Telephonnetz verbunden sind und neben der Telegrammvermittlung hauptsächlich dem Sprechverkehr dienen. Da diese Apparate unter dem Bestand der Telephonnetze erscheinen, so werden dieselben fernerhin nicht mehr unter den Telegraphenapparaten aufgeführt.

Die Verminderung der Telephonstationen mit ausschließlichem Telegrammverkehr rührt daher, daß eine Anzahl derselben durch Anschluß an ein Telephonnetz in Gemeindestationen mit Gesprächsverkehr umgewandelt wurden und infolgedessen nun im Apparatenbestand der Telephonnetze figurieren.

Aus den im letztjährigen Geschäftsbericht angeführten Gründen wurde von einer weiteren Ausdehnung des Ruhestromnetzes abgesehen. Die Zahl der Leitungen (104) ist sich gleich geblieben, dagegen ist die Zahl der Ruhestromapparate teils infolge Eröffnung neuer Bureaux, teils infolge vorgenommener Schaltungsänderungen von 937 auf 949 gestiegen.

Zum Telegraphenbetriebe wurden im ganzen 24,837 Zinkkohlenelemente und 2885 Callaudelemente verwendet.

In Bern wurden mit gutem Erfolg die Primärbatterien des Telegraphenbureaus durch sekundäre Elemente ersetzt, welche mit Hilfe eines an das städtische Lichtnetz angeschlossenen Gleichstromumformers geladen werden.

Die Telephonnetze zählen 32,252 Stationen (Vermehrung 4054) und 769 Umschalter auf den Central- und Umschaltstationen (Vermehrung 110).

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

159 Morseapparate	(1896: 194)
23 Hughesapparate	(" 17)
27 Relais	(" 26)
5818 Telephonstationen	(" 6591)
256 Umschaltapparate für Centralstationen	(" 264)
2673 Separatglocken (Wecker)	(" 3094)

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

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

	1897.	1896.	Ver- mehrung.	Ver- minderung.
Wechselgestell	5844	3848	1996	—
Induktor	2016	1758	258	—
Glocke	1020	978	42	—
Mikrophon	3810	3761	49	—
Telephon	2298	1947	351	—
Batterie	2200	2337	—	137
Blitzplatte	5136	3361	1775	—
Verschiedenes	1277	1282	—	5

Davon waren vom Blitze verursacht:

Störungen der	1897.	1896.	Ver- mehrung.	Ver- minderung.
Blitzplatten	3639	2501	1138	—
Apparate der Centralstation (Klappen)	118	103	15	—
Abonnenstationen (Glocken)	75	127	—	52

Infolge Blitzschlags wurden am 9. Juni sämtliche Einführungsdrähte und Blitzplattenfaserstöpsel der Centralstation Morges verbrannt. Die dadurch verursachten Störungen sind in der obigen Tabelle nicht inbegriffen.

5. Bureaux.

Im Jahre 1897 wurden 7 Staatstelegraphenbureaux und 3 Sommertelegraphenbureaux, somit 10 neue Bureaux eröffnet, gegenüber 9 im Vorjahre. Überdies wurden 131 mit dem Telegraphennetze in Verbindung stehende Gemeindetelephonstationen errichtet, also 68 weniger als im Vorjahre. Ein Privattelegraphenbureau, ein Sommertelegraphenbureau, 6 als Telegraphenbureaux dienende Telephonstationen, sowie 2 Eisenbahntelegraphenbureaux wurden aufgehoben, 4 Bahntelegraphenbureaux, 2 Privattelegraphenbureaux und 2 Telephonstationen in eidgenössische Telegraphenbureaux, ein Bahntelegraphenbureau in ein Privattelegraphenbureau, und 2 Telegraphenbureaux III. Klasse in Bureaux II. Klasse umgewandelt. Endlich wurde auch ein neues Aufgabebureau eröffnet.

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

	Bestand Ende 1896.	Ver- mehrung.	Ver- minderung.	Bestand Ende 1897.
Fortwährend geöffnete Staats- und Privat- bureaux	1710	144	7	1874
Sommerbureaux	80	3	2	81
Eisenbahnbureaux . . .	76	—	7	69
Total der Telegraphen- bureaux	1866	147	16	1997
Aufgabebureaux	70	1	—	71
	1936	148	16	2068

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

Mit ununterbrochenem Dienst	5
„ verlängertem Tagdienst	10
„ vollem Tagdienst	106
„ teilweise erweitertem Tagdienst . . .	61
„ beschränktem Tagdienst	1815
	<u>1997</u>

6. Personal.

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

	Freiwillige Rücktritte.	Abberufungen (resp. Demission auf Einladung der Ver- waltung hin).	Todes- fälle.
Centralverwaltung	—	—	2
Kreis-Inspektionen	—	—	1
Bureaux I. und II. Klasse . .	4	3	2
Bureaux III. Klasse	72	3	19
Telephonnetze I. Klasse . .	1	—	—
Bedienstete	4	1	—
	<u>81</u>	<u>7</u>	<u>24</u>

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

Personalbestand der Telegraphenverwaltung auf 31. Dezember 1897.

[illegible]

Die Zahl der Telegraphisten, welche gleichzeitig Telephonnetze überwachen, beläuft sich auf 38; dieselben sind auf der Tabelle nur in ihrer Eigenschaft als Telegraphisten mitgerechnet und erscheinen somit nicht unter dem Telephonpersonal, obwohl der Telephondienst sie vorzugsweise in Anspruch nimmt.

Im Berichtsjahre wurden neuerdings 25 Lehrlinge aufgenommen, und von den 43 Lehrlingen männlichen Geschlechts, die im Frühjahr 1897 ihre 1½jährige Lehrzeit vollendet hatten, sind infolge der vom 26. bis 30. April stattgehabten Schlußprüfungen 41 patentiert worden.

Die Zahl der im Berichtsjahre getroffenen Bußverfügungen gegenüber Beamten und Bediensteten beläuft sich auf 767, gegenüber 866 im Vorjahre. Der daherige Gesamtbetrag von Fr. 1541 wurde vorschriftsgemäß zu gunsten des Beamtenversicherungsvereins an die eidgenössische Staatskasse abgeliefert.

Im Jahre 1897 sind der Verwaltung 3 Beschwerden wegen Verletzung des Amtsgeheimnisses zugegangen, welche sich indessen als unbegründet herausstellten. Immerhin wurden in zwei Fällen gegenüber den Beamten disciplinarische Verfügungen getroffen, weil dieselben durch inkorrektes Verhalten zu den Beschwerden Anlaß gegeben hatten.

Anläßlich der Beratung des Budgets für das Jahr 1896 wurde der von der Postverwaltung verlangte Kredit von Fr. 8000 für Ausrichtung von Entschädigungen an das Postpersonal bei Unfällen im Dienste von den eidgenössischen Räten auf Fr. 12,000 erhöht, in dem Sinne, daß dieser Kredit auf Grundlage der bundesrätlichen Verordnung vom 30. Dezember 1881, modifiziert durch Bundesratsbeschluß vom 23. Februar 1886, auch dem Telegraphen- und Zollpersonal zu gut kommen solle. Für die Jahre 1897 und 1898 stellten alsdann sowohl die Telegraphen- als die Zollverwaltung für diese Entschädigungen besondere Posten ins Budget ein, erstere im Betrage von Fr. 5000, letztere im Betrage von Fr. 10,000. Da nun aber die vorgenannte Verordnung, welche die Grundlage für die Ausrichtung dieser Entschädigungen bildete, durch Bundesratsbeschluß vom 25. September 1897, weil mit den Bestimmungen des Bundesgesetzes über das Postregal vom 5. April 1894 im Widerspruch stehend, aufgehoben wurde, schien es notwendig, die Stellung des Personals der beiden genannten Verwaltungen bei Dienstunfällen vorläufig wenigstens in provisorischer Weise zu normieren. Der Bundesrat hat daher unterm 9. November 1897, ohne Anerkennung einer privatrechtlichen Entschädigungspflicht des Bundes, beschlossen, es seien die Kredite für Entschädigungen an das Zollpersonal und an das Telegraphenpersonal bei Unfällen im

Dienste bis auf weiteres nach Maßgabe der für die Haftpflicht der Postanstalt gegenüber dem Postpersonal geltenden Vorschriften (Postregalgesetz vom 5. April 1894, Art. 18 u. f.) zu verwenden.

7. Beziehungen zum Auslande.

Aus dem Berichte des internationalen Bureaus der Telegraphenverwaltungen, welcher zur Verfügung der Bundesversammlung steht, ist außer den Mitteilungen über die Thätigkeit des Bureaus im Jahre 1897 folgendes zu entnehmen:

Die Ausgaben des Bureaus beliefen sich auf Fr. 122,712.49, die Einnahmen auf Fr. 43,402.49, so daß den Verwaltungen ein Ausfall von Fr. 79,310 zu decken bleibt, an welchen die Schweiz Fr. 1400 beizutragen hat.

Die Zahl der dem internationalen Telegraphenvertrage beigetretenen Staaten beträgt auf Ende 1897 47, die Zahl der beigetretenen Privatgesellschaften 14. Daneben bestehen noch eine Anzahl Gesellschaften, welche dem Vertrage zwar nicht förmlich beigetreten sind, sich jedoch an die Bestimmungen des internationalen Reglements halten und mit dem internationalen Bureau in regelmäßiger Korrespondenz stehen.

Auf 1. Juli 1897 ist das von der internationalen Telegraphenkonferenz in Budapest beratene und von sämtlichen Vertragsstaaten angenommene neue internationale Telegraphenreglement in Kraft getreten.

8. Telegraphischer und telephonischer Verkehr.

Wie in früheren Jahren folgen hiernach:

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

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

Vergleichende Übersicht der Telegrammzahlen pro 1896 und 1897.

Monat.	Beförderte interne Telegramme.		Beförderte und empfangene interna- tionale Telegramme.		Transittelegramme.		Total.	
	1896.	1897.	1896.	1897.	1896.	1897.	1896.	1897.
Januar . .	98,888	95,967	92,503	94,051	46,493	45,933	237,884	235,951
Februar . .	98,992	95,403	92,643	91,064	44,777	42,885	236,412	229,352
März . . .	120,391	124,331	103,780	111,788	40,324	51,974	264,495	288,093
April . . .	130,266	123,183	104,082	109,045	45,128	48,259	279,476	280,487
Mai	140,896	134,160	108,587	119,164	43,806	54,240	293,289	307,564
Juni	152,427	149,955	116,477	120,887	42,360	46,023	311,264	316,865
Juli	192,185	192,020	148,610	152,930	40,987	43,849	381,782	388,799
August . . .	222,522	217,057	191,622	194,844	39,383	45,714	453,527	457,615
September .	182,258	174,487	150,607	153,918	45,163	48,549	378,028	376,954
Oktober . .	177,537	149,357	131,834	128,746	49,974	50,629	359,345	328,732
November .	118,602	108,856	104,621	107,655	46,555	48,763	269,778	265,274
Dezember .	106,054	100,557	96,190	103,701	42,234	49,250	244,478	253,508
Total	1,741,018	1,665,333	1,441,556	1,487,793	527,184	576,068	3,709,758	3,729,194
Vermehrung.		—		46,237		48,884		19,436
Verminderung		75,685		—		—		—
		4,35 %		3,21 %		9,27 %		0,52 %

Tabelle V.

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

Länder.	Ausgang.		Eingang.		Total der ausgewechselten Telegramme.	
	1896.	1897.	1896.	1897.	1896.	1897.
Europa.						
Deutschland . .	252,093	266,085	232,301	242,930	484,394	509,015
Frankreich . . .	193,502	193,339	204,526	209,839	398,028	403,178
Italien	80,880	86,010	82,074	86,722	162,954	172,732
Österreich . . .	61,313	58,385	62,269	62,000	123,582	120,385
England	44,858	45,046	51,754	54,406	96,612	99,452
Belgien	20,579	22,310	18,726	21,466	39,305	43,776
Rußland	14,617	14,861	16,765	16,484	31,382	31,345
Niederlande . .	9,677	9,432	9,949	9,349	19,626	18,781
Spanien	6,121	6,476	5,468	6,123	11,589	12,599
Rumänien, Serbien, Bosnien, Herzegowina, Montenegro	5,195	4,663	5,972	5,266	11,167	9,929
Schweden	1,406	1,325	1,301	1,461	2,707	2,786
Europ. Türkei . .	992	1,042	1,008	1,015	2,000	2,057
Bulgarien	857	1,001	779	915	1,636	1,916
Dänemark	811	885	833	957	1,644	1,842
Norwegen	462	613	565	679	1,027	1,292
Portugal	1,063	613	938	679	2,001	1,292
Griechenland . .	580	584	660	635	1,240	1,219
Luxemburg	412	392	345	400	757	792
Gibraltar u. Malta	198	170	142	143	340	313
Amerika.						
Nordamerika . . .	12,224	14,035	14,704	16,542	26,928	30,577
Südamerika . . .	558	551	794	789	1,352	1,340
Centralamerika . .	131	167	183	189	314	356
Asien.						
Britisch Indien . .	2,234	2,219	2,343	2,229	4,577	4,448
Japan	781	856	955	1,189	1,736	2,045
Asiatische Türkei	1,025	844	1,121	943	2,146	1,787
China	537	688	725	988	1,262	1,676
Übrige Länder . .	268	317	364	439	632	756
Afrika.						
Ägypten	2,160	2,318	2,957	2,853	5,117	5,171
Algier u. Tunis . .	1,836	1,592	2,285	2,041	4,121	3,633
Übrige Länder . .	155	172	244	214	399	386
Oceanien.						
Australien u. Neuseeland	244	203	223	168	467	371
Philippinen . . .	91	93	194	184	285	277
Niederl. Indien . .	102	108	127	161	229	269
Total	717,962	737,395	723,594	750,398	1,441,556	1,487,793

	Total der Telegramme im Jahre 1896.	Durch- schnitt per Tag.
Zürich	624,164	1710
Basel	429,991	1178
Genf	328,685	900
Bern	193,357	530
Luzern	141,040	386
Lausanne	119,481	327
St. Gallen	119,189	326
Winterthur	113,240	310
Lugano	51,589	141
Neuenburg	51,134	140
Chaux-de-Fonds	49,351	135
Chur	42,885	117
Interlaken	42,788	117
Biel	41,482	114
St. Moritz, Graubünden (Dorf und Bad)	39,320	108
Montreux	35,692	98
Schaffhausen	34,971	96
Davos-Platz	33,307	91
Vivis	32,851	90
Freiburg	31,640	87
Thun	28,507	78
Aarau	26,835	73
Rorschach	26,330	72
Solothurn	26,021	71
Bellenz	25,646	70
Baden	25,389	70
Locarno	19,963	55

Überdies finden sich:

8 Ortschaften mit	41—50 Telegrammen per Tag,			
14 " "	31—40 " " "			
27 " "	21—30 " " "			
67 " "	11—20 " " "			
946 " "	1—10 " " "			
703 " "	weniger als 1 Telegramm per Tag.			

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

	Interne.		Internationale.	
	1896.	1897.	1896.	1897.
Staatstelegramme . .	1,17	1,18	0,19	0,20
Börsennachrichten . .	3,55	3,39	10,21	10,23
Handelstelegramme . .	30,83	32,26	48,82	49,69
Privatangelegenheiten .	63,55	62,48	40,24	39,21
Zeitungsnachrichten . .	0,90	0,79	0,54	0,67
	100,00	100,00	100,00	100,00

Die in dieser Ausscheidung nicht inbegriffenen Diensttelegramme erreichen die Zahl von 153,143, wovon 63,85 % auf den Post- und 36,65 % auf den Telegraphendienst fallen.

Die Klassifikation nach der Art der Telegramme ergibt folgendes Prozentverhältnis:

	Interne.		Internationale.	
	1896.	1897.	1896.	1897.
Ohne besondere Angaben . .	79,39	80,15	93,41	93,82
Mit bezahlter Antwort . . .	8,77	8,42	3,25	2,96
Bezahlte Antworten . . .	7,77	7,51	2,39	2,33
Mit „Expressen bezahlt“ . . .	2,26	2,15	0,08	0,06
Mit „Expressen“	0,58	0,47	0,10	0,08
Rekommandierte	0,01	0,01	—	—
Kollationierte	—	0,08	0,02	0,10
Chiffrierte	0,01	—	0,02	0,01
Mit Empfangsanzeige . . .	0,01	0,02	0,04	0,07
Nachzusendende	0,23	0,26	0,06	0,09
Mit mehreren Adressen . .	0,52	0,54	0,62	0,48
Per Post zu bestellende . .	0,11	0,13	0,03	0,03
Offene Zustellung	—	—	—	—
Während der Nachtzeit zu bestellende	0,10	0,08	—	—
Mit mehreren Angaben . .	0,24	0,23	0,03	0,02
	100,00	100,00	100,00	100,00

Die Klassifikation nach der Wortzahl ergibt folgendes Prozentverhältnis:

Wortzahl.	Interne.		Internationale.	
	1896.	1897.	1896.	1897.
3	0,06	0,04	1,82	1,43
4	0,88	0,99	3,25	3,00
5	1,37	1,38	4,90	5,14
6	4,90	4,78	5,97	6,51
7	5,50	5,88	7,29	7,70
8	10,54	10,52	8,91	8,74
9	8,57	8,59	8,86	8,55
10	13,19	13,14	9,60	9,66
11	7,80	7,24	7,60	7,64
12	8,94	9,04	6,69	6,77
13	5,50	5,46	5,68	5,41
14	5,95	5,99	4,99	4,77
15	3,93	3,90	3,99	4,00
16	4,16	4,20	3,88	3,82
17	2,73	2,66	2,70	2,69
18	2,94	2,87	2,80	2,82
19	1,96	2,07	1,95	2,05
20	2,15	2,10	1,68	1,62
21—30	7,07	6,96	6,51	6,44
über 30	2,86	2,24	1,98	2,24
	100,00	100,00	100,00	100,00
Durchschnittswortzahl	13,14	13,06	12,17	12,26

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

Interne abgehende Telegramme . . .	1,665,333	
„ ankommende Telegramme . . .	1,672,780	
		3,338,113
Internationale abgehende Telegramme .	737,395	
„ ankommende Telegramme	750,398	
		1,487,793
Amtliche abgehende Telegramme . . .	153,143	
„ ankommende Telegramme .	140,286	
		293,429
Übertrag		5,119,335

	Übertrag	5,119,335
Interne übertelegraphierte		5,014,470
Internationale Transitlegramme (Auswechslungs- verkehr)		3,270,870
Total der Telegramme		13,404,675

			Anzahl der		Durchschnitt per Beamten und per Tag.
Bureaux		Bureaux.	Telegramme.	Arbeitstage.	
	I. Klasse	15	8,732,846	106,380	82,1
"	II. " "	39	1,454,679	36,375	40,0
"	III. " "	1943	3,217,150	683,280	4,7
Total 1997			13,404,675	826,035	16,2

Der Durchschnitt per Arbeitstag ist somit gegenüber dem Vorjahre auf den Bureaux I. Klasse um 0,2 gestiegen, dagegen auf den Bureaux II. Klasse um 0,1 und auf den Bureaux III. Klasse um 0,5 gesunken.

Die der Verwaltung wegen Verstümmelung, Verspätung oder Verlust von Telegrammen zugegangenen Reklamationen erreichen die Zahl von 1198, wovon 503 durch die Centralverwaltung und 695 durch die Kreisinspektionen erledigt wurden.

Davon fallen auf den internen Verkehr 450, von denen 142 als unbegründet abgelehnt wurden, während 305 zu Disciplinarverfügungen und Taxrückerstattungen Anlaß gaben. 3 Fälle blieben auf Jahresende unerledigt. Die Summe der Rückerstattungen im internen Verkehr beläuft sich in 189 Fällen zusammen auf Fr. 163. 75.

Auf den internationalen Verkehr fallen 709 Reklamationen, wovon sich 472 als begründet erwiesen, während 208 abgelehnt wurden. 29 Fälle blieben auf Jahresende unerledigt.

Im Transitverkehr betrug die Zahl der Reklamationen 39, wovon 33 anerkannt und 4 abgelehnt wurden, während 2 auf Jahresende unerledigt blieben.

In 426 den internationalen und den Transitverkehr betreffenden Fällen fanden Taxrückerstattungen im Betrage von Fr. 12,475. 43 statt, an welchen sich die Schweiz mit Fr. 12,185. 25 zu beteiligen hatte. Diese hohe Anteilsumme der Schweiz erklärt sich daraus daß darin 277 Fälle von Taxrückerstattungen für Berichtigungs telegramme (taxierte Diensttelegramme) inbegriffen sind, mit einem Gesamtbetrage von Fr. 12,002. 25. Da die Taxen solcher Telegramme, gemäß den Bestimmungen des internationalen Reglements, nicht an das Ausland vergütet werden, so sind dieselben im Rückerstattungsfalle auch ganz von der Schweiz zu tragen.

Der telephonische Verkehr erzeugt im Vergleich zum Vorjahre folgende Zahlen:

	1896.	1897.	Ver- mehrung.	Ver- minderung.
Lokalgespräche . .	13,436,918	15,619,172	2,182,254	—
Interurbane Gespräche:				
I. 1—50 km. . .	2,183,717	2,749,075	565,358	—
II. Über 50—100 km. .	455,908	518,951	63,043	—
III. „ 100 km. . .	81,803	101,713	19,910	—
	2,721,428	3,369,739	648,311	—
Internationale Gespräche				
(Ausgang) . . .	7,651	8,024	373	—
Phonogramme . . .	4,608	4,343	—	265
Vermittelte Telegramme	212,184	226,670	14,486	—
Total aller Vermittlungen . .	16,382,789	19,227,948	2,845,159	—

Die Vermehrung beträgt bei den Lokalgesprächen 16,24 % und bei den interurbanen Gesprächen (internationaler Verkehr nicht inbegriffen) 23,82 %. Bei den Phonogrammen zeigt sich eine Verminderung von 5,75 %, bei den Telegrammen aber eine Vermehrung von 6,88 %.

Die durchschnittliche Zahl der Lokalgespräche, nach der Gesamtzahl der mit einer Centralstation verbundenen Abonnenten beträgt 544 gegenüber 529 im Vorjahre.

Von den interurbanen Gesprächen fallen:

81,58 % in die erste Zone,
15,40 % „ „ zweite Zone und
3,02 % „ „ dritte Zone.

Gegenüber dem Vorjahre haben die Gespräche in der ersten Zone um 25,89 %, in der zweiten um 13,88 % und in der dritten um 24,34 % zugenommen.

Der in obigen Zahlen inbegriffene Verkehr der öffentlichen Sprechstationen betrug im Jahre 1897:

Lokalgespräche	80,048
Interurbane Gespräche	33,873
Phonogramme	16

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

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Aadorf-Elgg	1,728	3,869	3,748	7,617	9,345
Aarau	156,903	49,600	47,551	97,151	254,054
Aarberg	15,770	9,677	9,677	19,354	35,124
Adlisweil	3,095	7,803	8,809	16,612	19,707
Affoltern	4,368	6,779	7,846	14,625	18,993
Aigle	16,835	13,434	14,279	27,713	44,548
Altdorf	8,170	4,951	2,995	7,946	16,116
Altstätten (St. Gallen)	5,530	8,039	7,936	15,975	21,505
Amriswil	2,838	6,675	4,527	11,202	14,040
Andelfingen	4,725	5,673	4,464	10,137	14,862
Appenzell	4,953	6,202	4,815	11,017	15,970
Arbon	2,933	8,433	8,529	16,962	19,895
Arosa	8,907	5,666	3,141	8,807	17,714
Arth	10,860	7,654	6,787	14,441	25,301
Au	7,689	8,184	6,644	14,828	22,517
Aubonne	9,996	10,506	11,778	22,284	32,280
Avenches	10,137	6,474	5,087	11,561	21,698
Azmoos	2,949	2,964	2,629	5,593	8,542
Baden	87,672	36,228	37,089	73,317	160,989
Balsthal	5,697	7,327	6,975	14,302	19,999
Balterswil	4,322	3,546	3,470	7,016	11,338
Bäretswil	137	1,532	1,501	3,033	3,170
Basel	2,273,355	120,876	123,755	244,631	2,517,986
Bassecourt (21. VII. 97)	583	1,435	970	2,405	2,988
Bauma	787	3,541	2,997	6,538	7,325
Bazenheid (12. XI. 97)	504	702	450	1,152	1,656
Beatenberg	1,108	2,843	2,219	5,062	6,170
Beckenried	1,048	2,844	2,282	5,126	6,174
Bellenz	1,678	5,602	3,635	9,237	10,915
Bern	1,011,563	174,404	132,549	306,953	1,318,516
Bex	18,304	8,790	7,343	16,133	34,437
Biel	234,428	54,082	49,867	103,949	338,377
Bière (1. VIII. 97)	882	2,453	1,442	3,895	4,777
Bischofszell	3,391	8,000	6,904	14,904	18,295
Boudry	3,364	6,679	6,529	13,208	16,572
Bremgarten	3,904	8,048	7,369	15,417	19,321

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Brenets, les . . .	2,837	2,785	2,348	5,133	7,970
Brienzen	2,561	3,849	2,753	6,602	9,163
Brugg	22,349	17,557	15,090	32,647	54,996
Bubikon	2,126	2,125	2,143	4,268	6,394
Buchs	13,565	12,609	9,873	22,482	36,047
Bülach	6,408	8,202	7,535	15,737	22,145
Bulle	28,417	11,101	10,313	21,414	49,831
Büren a/A.	5,413	6,530	5,328	11,858	17,271
Burgdorf	41,827	26,420	27,223	53,643	95,470
Bütschwil	3,835	3,526	2,979	6,505	10,340
Cernier	12,015	8,492	10,264	18,756	30,771
Château-d'Oex . . .	6,606	3,863	2,984	6,847	13,453
Châtel-St. Denis . .	2,876	6,007	5,346	11,353	14,229
Chaux-de-Fonds . . .	386,116	61,110	59,192	120,302	506,418
Chesières	752	2,574	1,832	4,406	5,158
Chur	40,101	22,091	22,907	44,998	85,099
Churwalden	1,044	1,520	1,569	3,089	4,133
Colombier	2,902	10,394	9,389	19,783	22,685
Concise	2,458	2,243	2,149	4,392	6,850
Coppet (1. I. 97) . .	545	5,294	3,527	8,821	9,366
Cossonay	18,870	10,317	9,850	20,167	39,037
Couvet	1,978	5,448	4,481	9,929	11,907
Cully	3,702	5,723	4,900	10,623	14,325
Davos-Platz	86,149	10,263	8,668	18,931	105,080
Degersheim	662	4,724	4,709	9,433	10,095
Delsberg	21,980	14,211	11,294	25,505	47,485
Dielsdorf	8,294	7,122	6,779	13,901	22,195
Dießenhofen	734	4,605	3,847	8,452	9,186
Dietikon	3,192	6,435	6,475	12,910	16,102
Düdingen	2,911	3,309	3,380	6,689	9,600
Dußnang	2,646	2,572	2,805	5,377	8,023
Ebnat-Kappel	6,563	4,966	5,268	10,234	16,797
Echallens	9,989	7,373	7,715	15,088	25,077
Eglisau (1. VII. 97)	1,230	2,154	1,757	3,911	5,141
Einsiedeln	3,397	6,254	3,456	9,710	13,107
Engelberg (10. VII. 97)	584	2,348	1,350	3,698	4,282
Engi	2,084	2,351	2,179	4,530	6,614

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Entlebuch	4,373	3,482	3,511	6,993	11,366
Erlenbach (7. IX. 97)	944	1,491	1,092	2,583	3,527
Ermatingen . . .	1,867	2,921	6,543	9,464	11,331
Eschenbach (Luzern)	3,603	4,126	3,621	7,747	11,350
Eschenbach (St.G.) (30. IV. 97) . .	1,722	1,501	1,314	2,815	4,537
Escholzmatt . . .	4,621	2,543	2,677	5,220	9,841
Estavayer	881	3,128	2,298	5,426	6,307
Fahrwangen . . .	474	2,571	1,987	4,558	5,032
Feydey-Leysin . .	4,449	6,513	3,417	9,930	14,379
Fideris (26. VI. 97)	684	1,107	701	1,808	2,492
Fischenthal . . .	2,477	2,746	2,116	4,862	7,339
Flawil	2,824	7,176	6,023	13,199	16,023
Fleurier	5,206	5,954	5,397	11,351	16,557
Fraubrunnen . . .	14,996	11,863	12,196	24,059	39,055
Frauenfeld	20,017	17,830	17,872	35,702	55,719
Freiburg	114,117	36,122	35,224	71,346	185,463
Frick	5,141	3,311	3,753	7,064	12,205
Frutigen	642	2,803	1,963	4,766	5,408
Gais	2,505	4,506	5,105	9,611	12,116
Gelterkinden . . .	1,060	2,475	1,751	4,226	5,286
Genf	2,157,844	63,147	55,572	118,719	2,276,563
Glarus	62,884	22,284	21,854	44,138	107,022
Goßau (St. Gallen)	11,955	11,414	10,623	22,037	33,992
Goßau (Zürich) . .	1,957	2,625	2,774	5,399	7,356
Grandson	2,444	4,503	5,690	10,193	12,637
Granges (Vaud) . .	2,742	3,058	3,295	6,353	9,095
Grenchen	9,336	9,124	8,859	17,983	27,319
Grindelwald . . .	693	4,571	4,715	9,286	9,979
Grüsch	1,260	2,052	1,813	3,865	5,125
Hausen a/Albis . .	793	2,466	3,210	5,676	6,469
Heiden	5,406	6,401	6,354	12,755	18,161
Herisau	54,481	21,688	35,435	57,123	111,604
Herzogenbuchsee .	10,900	8,349	8,382	16,731	27,631
Hessigkofen	1,078	1,562	1,750	3,312	4,390
Hinwil	2,645	3,576	3,109	6,685	9,330
Hitzkirch (22. XI. 97)	117	180	102	282	399

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Hochdorf (20. XI. 97)	58	266	260	526	584
Horgen	13,578	14,849	18,340	33,189	46,767
Huttwil	4,835	4,455	4,763	9,218	14,053
Illnau (1. V. 97) .	3,729	2,963	2,426	5,389	9,118
Interlaken	73,895	30,863	27,512	58,375	132,270
Kalchofen	3,936	5,464	5,519	10,983	14,919
Kerzers	8,795	5,659	5,753	11,412	20,207
Klosters	296	1,727	1,191	2,918	3,214
Kloten	1,285	5,229	5,826	11,055	12,340
Kreuzlingen . . .	12,883	10,704	9,666	20,370	33,253
Küßnacht (Schwyz)	1,659	3,110	2,770	5,880	7,539
Lachen	535	3,238	1,806	5,044	5,579
Langenbruck . . .	1,121	2,320	2,235	4,555	5,676
Langenthal	41,858	20,128	18,698	38,826	80,684
Langnau (Bern) .	15,808	11,577	10,960	22,537	38,345
Laufen	5,538	5,274	5,622	10,896	16,434
Laufenburg . . .	1,086	2,495	1,466	3,961	5,047
Laupen	24,281	7,989	9,062	17,051	41,332
Lausanne	892,471	107,936	127,109	235,045	1,127,516
Lauterbrunnen . .	4,586	7,035	5,189	12,224	16,810
Lenzburg	20,599	12,037	12,031	24,068	44,667
Lichtensteig . . .	2,911	6,644	5,421	12,065	14,976
Liestal	16,636	13,901	13,025	26,926	43,562
Linthal	998	2,045	1,905	3,950	4,948
Locarno	4,382	2,707	3,330	6,037	10,419
Loeche	69,967	20,136	18,491	38,627	108,594
Loèche-ville (17. IX. 97)	244	284	147	431	675
Lömmenswil . . .	1,329	2,344	2,424	4,768	6,097
Lugano	30,633	4,681	3,323	8,004	38,637
Luzern	559,867	88,536	90,599	179,135	739,002
Lyß (I. VII. 97) .	866	2,490	2,763	5,253	6,119
Malleray	1,539	2,882	2,321	5,203	6,742
Männedorf	928	6,396	5,699	12,095	13,023
Marthalen (30. IX. 97)	825	1,286	787	2,073	2,898
Martigny (23. I. 97)	4,445	5,216	3,524	8,740	13,185
Meggen	2,255	2,168	2,180	4,348	6,603

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Meilen	9,046	9,535	10,279	19,814	28,860
Meiringen	2,275	5,096	4,656	9,752	12,027
Merligen	2,034	4,194	3,528	7,722	9,756
Mézières	2,753	3,054	3,033	6,087	8,840
Monthey	1,370	2,383	2,366	4,749	6,119
Montreux	282,910	53,561	44,214	97,775	380,685
Morges	44,368	23,415	34,249	57,664	102,032
Moudon	6,238	7,997	7,384	15,381	21,619
Moutier (Bern)	2,830	5,026	4,486	9,512	12,342
Mühlehorn	2,330	2,029	2,137	4,166	6,496
Müllheim	6,495	3,806	3,575	7,381	13,876
Münsingen	3,884	5,852	6,216	12,068	15,952
Murgenthal	1,627	3,999	3,642	7,641	9,268
Muri (Aargau)	4,719	5,019	4,242	9,261	13,980
Murten	21,414	13,559	10,659	24,218	45,632
Näfels-Mollis	406	2,344	1,882	4,226	4,632
Nebikon	2,467	3,151	2,984	6,135	8,602
Necker	3,153	3,868	2,929	6,797	9,950
Neßlau	4,422	3,175	2,955	6,130	10,552
Neuchâtel	273,666	56,002	56,271	112,273	385,939
Neuendorf	3,554	2,599	2,617	5,216	8,770
Neuenkirch-Sempach	4,788	3,065	2,451	5,516	10,304
Neuenstadt	2,491	4,693	5,089	9,782	12,273
Niederurnen	1,052	3,283	3,359	6,642	7,694
Noirague	937	3,049	2,684	5,733	6,670
Nyon	59,301	24,611	23,583	48,194	107,495
Oberriet	3,871	4,317	3,402	7,719	11,590
Olten	26,936	19,401	18,181	37,582	64,518
Orbe	7,271	8,493	7,063	15,556	22,827
Oron	1,455	2,973	2,825	5,798	7,253
Payerne	10,871	10,878	10,117	20,995	31,866
Peterzell	3,061	4,344	3,505	7,849	10,910
Pfäffikon	2,669	6,827	6,033	12,860	15,529
Pfungen	5,637	6,540	6,249	12,789	18,426
Ponts-de-Martel	2,709	3,616	3,710	7,326	10,035
Pruntrut	49,360	10,143	7,076	17,219	66,579
Ragaz	32,875	18,669	17,626	36,295	69,170
Rapperswil	10,210	14,565	13,387	27,952	38,162

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Rebstein . . .	546	4,139	5,560	9,699	10,245
Rehetobel . . .	3,062	3,159	3,697	6,856	9,918
Reinach . . .	20,251	7,335	7,047	14,382	34,633
Rheineck . . .	1,739	5,415	4,373	9,788	11,527
Rheinfelden . . .	10,131	9,551	10,466	20,017	30,148
Richterswil . . .	13,752	12,064	13,362	25,426	39,178
Riggisberg . . .	2,472	5,449	4,739	10,188	12,660
Rolle . . .	17,843	11,719	6,648	18,367	36,210
Romanshorn . . .	11,479	12,376	9,400	21,776	33,255
Romont . . .	7,970	8,257	7,822	16,079	24,049
Root . . .	1,958	3,338	2,735	6,073	8,031
Rorschach . . .	35,041	28,071	27,662	55,733	90,774
Rue . . .	2,292	1,994	1,571	3,565	5,857
Rüti (Zürich) . . .	6,741	10,694	9,958	20,652	27,393
St. Aubin (Neuchâtel)	3,992	4,509	3,996	8,505	12,497
Ste. Croix . . .	8,420	3,306	2,965	6,271	14,691
St. Gallen . . .	652,229	133,007	98,548	231,555	883,784
St. Immer . . .	24,284	14,077	15,933	30,010	54,294
St. Moritz . . .	46,318	10,856	5,476	16,332	62,650
St. Ursanne . . .	1,569	1,936	1,510	3,446	5,015
Saignelégier (21. VI. 97) . . .	3,173	2,450	2,377	4,827	8,000
Salvan (10.VII. 97)	358	993	533	1,526	1,844
Sarnen . . .	7,455	5,579	6,519	12,098	19,553
Saxon (23.VII. 97)	175	839	602	1,441	1,616
Schaffhausen . . .	264,560	36,110	31,709	67,819	332,379
Schleitheim . . .	7,953	2,791	3,307	6,098	14,051
Schuls . . .	6,223	2,420	2,229	4,649	10,872
Schüpfen . . .	4,623	3,870	4,074	7,944	12,567
Schüpfheim (I. I. 97)	5,242	5,353	3,523	8,876	14,118
Schwarzenburg . . .	9,658	6,027	7,230	13,257	22,915
Schwyz . . .	16,639	9,801	8,689	18,490	35,129
Sennwald . . .	2,248	2,321	1,458	3,779	6,027
Sentier . . .	24,181	5,630	4,881	10,511	34,692
Sépey . . .	651	2,298	2,562	4,860	5,511
Siebnen . . .	836	2,296	1,688	3,984	4,820
Sierre (5. VIII. 97)	416	659	399	1,058	1,474
Sissach . . .	4,158	5,132	5,076	10,208	14,366

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Sitten	7,214	4,997	2,660	7,657	14,871
Solothurn	153,420	36,855	34,575	71,430	224,850
Sonceboz	1,311	3,448	2,757	6,205	7,516
Spiez	9,910	7,812	5,742	13,554	23,464
Stäfa	3,027	7,362	6,505	13,867	16,894
Stammheim (1.VII. 97)	1,130	1,474	1,084	2,558	3,688
Stans	4,198	7,585	6,549	14,134	18,332
Steckborn	1,168	2,914	2,659	5,573	6,741
Stein (Aargau) . .	725	3,316	1,634	4,950	5,675
Stein a/Rh. . . .	5,549	5,854	5,449	11,303	16,852
Sumiswald	3,762	3,234	3,330	6,564	10,326
Sursee	3,319	5,810	4,980	10,790	14,109
Tavannes	1,652	3,945	5,090	9,035	10,687
Thalwil	6,410	12,881	11,662	24,543	30,953
Thun	78,531	36,875	30,684	67,559	146,090
Thusis	1,614	4,909	3,798	8,707	10,321
Tramelan	825	3,150	2,328	5,478	6,303
Travers	771	1,419	1,110	2,529	3,300
Turbenthal	4,626	4,781	6,489	11,270	15,896
Unterbhallau . . .	8,821	4,737	4,409	9,146	17,967
Unterwasser . . .	1,647	2,381	2,246	4,627	6,274
Urnäsch	1,947	2,440	2,751	5,191	7,138
Uster	14,789	16,008	14,734	30,742	45,531
Uznach	4,228	4,579	4,587	9,166	13,394
Uzwil	9,349	10,157	8,073	18,230	27,579
Vallorbe	10,278	4,951	4,155	9,106	19,384
Vättis	—	796	755	1,551	1,551
Verrières	448	2,756	2,302	5,058	5,506
Vevey	175,490	41,478	40,710	82,188	257,678
Vitznau	4,403	8,887	6,280	15,167	19,570
Wädenswil	7,616	12,931	13,317	26,248	33,864
Wald (Zürich) . . .	7,734	8,944	7,730	16,674	24,408
Waldkirch	1,326	2,043	2,387	4,430	5,756
Wallenstadt	14,693	6,303	6,645	12,948	27,641
Walzenhausen . . .	1,404	3,363	2,803	6,166	7,570
Wangen a/A. . . .	4,057	5,157	4,700	9,857	13,914
Wängi	2,797	3,128	2,919	6,047	8,844

Netze.	Lokal- gespräche.	Interurbane Gespräche.			Total sämtlicher Gespräche.
		Ausgang.	Eingang.	Total.	
Weesen	917	3,098	1,137	4,235	5,152
Weinfelden	15,617	12,661	9,962	22,623	38,240
Wetzikon	6,676	9,335	7,761	17,096	23,772
Wichtrach	14,566	9,732	9,765	19,497	34,063
Wil	37,136	19,744	19,615	39,359	76,495
Willisau	6,445	7,640	5,501	13,141	19,586
Wimmis	2,584	3,257	2,900	6,157	8,741
Winterthur	192,539	86,397	80,011	166,408	358,947
Wohlen	14,641	12,814	8,485	21,299	35,940
Wolhusen	4,186	5,306	4,648	9,954	14,140
Yverdon	35,986	22,955	18,263	41,218	77,204
Yvonand	1,274	2,570	2,489	5,059	6,333
Zell (Luzern) (21. VI. 97)	1,808	1,861	1,394	3,255	5,063
Zofingen	39,306	19,608	19,715	39,323	78,629
Zug	78,054	21,686	21,209	42,895	120,949
Zürich	3,413,877	415,794	323,480	739,274	4,153,151
Zurzach	12,830	6,745	6,147	12,892	25,722
Zuzwil	763	2,916	3,306	6,222	6,985
Zweisimmen (23. IX. 97)	1,059	847	601	1,448	2,507

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

Bern, den 29. März 1898.

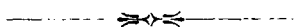
Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruffy.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1897.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1898
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.04.1898
Date	
Data	
Seite	477-644
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 263

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.