

# Die Erweiterung des Personenbahnhofs St. Gallen und Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-25464>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Nr. 68. Motto: «Bethel». Grundriss gut, ebenso Emporenzüge, geräumige Vorhalle. Aeusserer Architektur für Schiff und Turm äusserst gefällig, der Turm entspricht dem ländlichen Charakter vollständig; bei dem Hauptgiebel sollte die Verwendung von Hausteinen nicht zu sehr in den Vordergrund treten. Die Innenarchitektur ist gefällig gelöst. Das Pfarrhaus, von der Kirche räumlich getrennt, ist einfach und mit den Formen der Kirche übereinstimmend. Die Situation sollte etwas mehr nach Norden verlegt sein. Die Ausführung dürfte bei etwelcher Vereinfachung im Rahmen der Bausumme möglich sein.

Nr. 80. Motto: «Für Land und Leute». Grundrissdisposition gut, jedoch etwas lang. Turm in der Mitte mit seitlichen, zum Teil offenen Treppenanlagen zu der Empore wirkt etwas unruhig. Im übrigen ist die Aussenarchitektur von Schiff und Turm einfach und dem ländlichen Charakter entsprechend. Die innere Gestaltung der Kirche wird nach dem Querschnitt zu urteilen etwas nüchtern ausfallen. Das Pfarrhaus ist durch einen Gang mit der Kirche verbunden, ist zweckmässig eingerichtet und hat einen gefälligen Charakter. Die Kosten der Ausführung dürften sich auch hier in dem vorgesehenen Rahmen halten.

Nr. 86. Motto: «Augen auf». Grundriss gut, Treppen zweckmässig und Vorhalle geräumig und bequem. Aeusserer Architektur sehr gefällig und dem ländlichen Charakter entsprechend; zu empfehlen wäre eine etwas leichtere Gestaltung des Turmhelmes und namentlich bessere Oeffnung der Glockenstube. Das Innere der Kirche wird sich gut gestalten lassen. Das Pfarrhaus ist durch eine Galerie mit der Kirche in Verbindung gebracht, hat einen guten Grundriss und ist in der äusseren Gestaltung mit der Kirche gut harmonierend. Die Kosten werden bei Ausführung des Projektes, wie es vorliegt, etwas über die berechnete Summe hinausgreifen.

Nr. 89. Motto: «Bärner-Hus». Grundriss gut, Treppen und Vorhalle geräumig und zweckmässig, Aussenarchitektur sehr gefällig, sowohl für den Turm, wie auch für das Schiff, jedoch ist zu bemerken, dass bei letzterem die in die Dachflächen einschneidenden Giebel in Verbindung mit den vorgelagerten Treppenhäusern unruhig wirken. Die innere Konstruktion wird sich gefällig gestalten. Das Pfarrhaus mit der Kirche in Verbindung ist in glückliche Übereinstimmung mit derselben gebracht, aber im Grundriss ist die Verteilung der Zimmer nicht vorteilhaft. Das Projekt dürfte in den vorgesehenen Kosten, ohne Umgebungsarbeiten, ausgeführt werden können.

Nr. 90. Motto: «Zwingli». Grundriss sehr gut, ebenso Vorhalle und Treppen. Die Fassaden sind architektonisch sehr schön gestaltet, aber dem Charakter der Gegend zu wenig angepasst. Die Innenarchitektur ist sehr gut. Das Pfarrhaus räumlich von der Kirche getrennt, ist in einfachen und gefälligen Formen gehalten. Die Kosten der Ausführung werden die Bausumme erheblich überschreiten.

Zur Prämiiierung der drei besten Entwürfe stehen dem Preisgericht 1800 Fr. zur Verfügung; es wurde vor weiterem Vorgehen die Höhe der Preise grundsätzlich festgelegt und wie folgt bestimmt:

Ein I. Preis . . .	800 Fr.,
Ein II. Preis . . .	600 Fr.,
Ein III. Preis . . .	400 Fr.

Nach nochmaliger eingehender Prüfung der sieben in engster Wahl verbliebenen Projekte wurden als preisberechtigt ausgewählt die Nr. 68 mit dem Motto «Bethel», Nr. 86 mit dem Motto «Augen auf» und Nr. 89 mit dem Motto «Bärner-Hus», und es wurde beschlossen, den I. Preis dem Projekte Nr. 86 mit dem Motto «Augen auf», zu erteilen, den II. Preis dem Projekte Nr. 68 mit dem Motto «Bethel» und den III. Preis dem Projekt Nr. 89 mit dem Motto «Bärner-Hus».

Die Oeffnung der Kouverts ergab folgende Namen:

- für den I. Preis Fr. 800. — Herr Hermann Weideli, Architekt in Firma Bischoff & Weideli in St. Gallen;  
für den II. Preis Fr. 600. — Herren Architekten Eug. Yonner & R. Convent in Neuchâtel;  
für den III. Preis Herr Architekt Albert Gysler von Basel, zur Zeit in Hannover-Linden.

Bei diesem Konkurrenzschreiben ist anzuerkennen, dass trotz der etwas bescheidenen Preissumme und der etwas weitgehenden Anforderung (Masstab 1 : 100) die Beteiligung eine rege war und viele gute Projekte eingeleistet worden sind; es ist dies ein Zeichen, dass die gestellte Aufgabe, für diese landschaftlich so schöne Lage Kirchen- und Pfarrhaus-Projekte einzureichen, das künstlerische Interesse der Architekten angeregt hat.

Mit vollkommener Hochachtung

gez. Paul Reber, Architekt.                      gez. Trachsel, Architekt.  
gez. A. Fehlbaum, Architekt.

## Die Erweiterung des Personenbahnhofes St. Gallen und Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes.

Der Verwaltungsrat der S. B. B. hat in seiner Sitzung vom 2. Juni den Entwurf der Generaldirektion für die Bahnhöferweiterung in St. Gallen und den Neubau eines Aufnahme- und Verwaltungsgebäudes daselbst grundsätzlich genehmigt und gleichzeitig den zur Durchführung dieser Arbeiten beanspruchten Nachtragskredit von 1 420 000 Fr. bewilligt. Dabei erteilte er der Generaldirektion die Vollmacht, die bei den Verhandlungen mit den Behörden und bei der Bauausführung sich als notwendig erweisenden Projektänderungen vorzunehmen, sofern sie nicht mit erheblichen Mehrkosten verbunden sind.

Wir veröffentlichen auf Seite 23 den dem Berichte an den Verwaltungsrat beigelegten Entwurf der gesamten Bahnhofanlage und verweisen zum Vergleiche auf das bereits im Jahre 1897 von den Vereinigten Schweizer-Bahnen aufgestellte Projekt, das in Bd. XXX, S. 195 u. Z. dargestellt ist.

Vom Aufnahmegebäude fügen wir vorerst nur die Grundrisse vom Erdgeschoss und ersten Obergeschoss bei, uns vorbehaltend, nach Ausarbeitung der endgültigen Pläne eine einlässliche Darstellung dieses, ohne Perronanlagen und -Dächer auf 2 300 000 Fr. veranschlagten Gebäudes folgen zu lassen.

Zur Erläuterung des Lageplanes der ganzen Bahnhofanlage entnehmen wir dem Berichte der Generaldirektion vom 2. Mai d. J. auszugsweise einige Angaben. Aus diesen geht deutlich hervor, dass noch manche offene Frage mit den örtlichen Behörden zu lösen sein wird, wie sich denn überhaupt dieser Bau infolge der beengten Verhältnisse zu einem ganz besonders schwierigen gestaltet.

Der Bericht wirft einen Rückblick auf die seit Erstellung des Bahnhofes St. Gallen aufgestellten Erweiterungs- oder Umbauprojekte und verweilt dann einlässlicher bei dem Projekt vom 19. April 1900, nach dem der neue *Güterbahnhof* sofort in Angriff genommen und im Jahre 1903 dem Betrieb übergeben werden konnte. Um über eine Anzahl den *Personenbahnhof* betreffende Fragen Klarheit zu gewinnen, veranstaltete das Eisenbahndepartement im August 1903 eine Konferenz aller beteiligten Behörden und Bahnverwaltungen. Es gelang aber weder dort noch später eine volle Einigung zu erzielen, denn die Verhältnisse hatten mittlerweile bedeutende Aenderungen erfahren: der Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn war endlich gesichert, die Appenzeller Strassenbahn bis nach Appenzell verlängert<sup>1)</sup> und die elektrische Strassenbahn nach Trogen vollendet worden; auch musste der Bau des zweiten Geleises von Winterthur nach St. Gallen und St. Margrethen in Berücksichtigung gezogen werden.

Die Generaldirektion war deshalb veranlasst, den Entwurf der V. S. B. vom Jahr 1899 einer gründlichen Umarbeitung zu unterziehen, deren Ergebnis das vorliegende Projekt bildet.

Zu diesem äussert sich der Bericht der Generaldirektion u. a. wie folgt:

«1. Zur Aufnahme der Bodensee-Toggenburg-Bahn ist ein zweiter Zwischenperron anzulegen, und da hierdurch die Zahl der ohnehin nicht zu ausgedehnten Abstellgeleise vermindert wird, musste auf neu erworbenem, teilweise bebautem Terrain auf der Nordseite des Personenbahnhofes Ersatz vorgesehen werden.

Anschliessend hieran mag jetzt schon erwähnt werden, dass diese Abstellgeleise infolge der Einführung der neuen Linie für die Zukunft nicht genügen können und dass deshalb zwischen den Hauptgeleisen und den Rangiergeleisen des Güterbahnhofes neue Rangier- und Abstellgeleise für Personenwagen und Güterwagen geschaffen werden müssen. Der hierfür nötige Raum kann nur dadurch gewonnen werden, dass die Hauptgeleise von und nach Winterthur und Wattwil zwischen km 81,1 und 82,1 nach Norden verschoben werden. Wir haben diese Verschiebung und Aenderung,

<sup>1)</sup> Bd. XLV, S. 293.

welche als Folge der Einführung der Bodensee-Toggenburg-Bahn anzusehen ist, im Projekt noch nicht aufgenommen, weil diese Angelegenheit besonders behandelt werden soll.

2. Der Niveauübergang beim alten Waisenhaus soll aufgehoben und der Fuhrwerkverkehr auf die 150 m weiter östlich gelegene Ueberführung beim Viehmarkt geleitet werden. An Stelle des aufzuhebenden Uebergangs haben wir dem Entscheid des Eisenbahndepartements vom April 1900 entsprechend eine Unterführung für Fussgänger und Karren mit 4,5 m Breite und 2,3 m Höhe mit beidseitigen Rampen und Treppen vorgesehen. Die Stadt verlangt, um den Fuhrwerksverkehr in der angegebenen Richtung zu erleichtern, die Verbreiterung der etwas engen Durchfahrt beim St. Galler Hof und andere Verbesserungen. Ueber diese Forderungen ist eine Einigung noch nicht erzielt.

3. Das bestehende Aufnahmegebäude soll behufs Schaffung von Dienst- und Aufenthaltslokalen für das Personal und Unterbringung der jetzt in einem besonderen Gebäude eingerichteten Expressgutexpedition durch Anbauten an beiden Seiten vergrössert werden. Infolge dieser Vergrösserung ist für die Eilgutanlagen auf der Ostseite nicht mehr genug Platz vorhanden, zumal sie an dieser Stelle auch unter den frühern Annahmen stets nur in bescheidenen, den Bedürfnissen kaum entsprechenden Dimensionen hätten ausgeführt werden können.

Wir haben deshalb den alten Empfangs-Güterschuppen auf der Westseite des neuen Aufnahmegebäudes als Eilgutschuppen in Aussicht genommen und an dessen beiden Seiten Freierladegleise vorgesehen. Die Absicht, den Bahnhof der Strassenbahnen in unserem Bahnhofgebiet anzulegen und in direkten Zusammenhang mit unsern Geleiseanlagen und Perrons zu bringen, ist wegen Mangel an Platz unausführbar. Nur für den Umlad und Verlad von Gütern der Strassenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen konnten für einmal noch Geleiseanlagen auf unserem Gebiete untergebracht werden; die entsprechenden Anlagen der Appenzeller Strassenbahn dagegen mussten im Güterbahnhof, hinter dem Güterschuppen, in unmittelbarer Nähe des Hauptgleises dieser Bahn vorgesehen werden.

Die Station der Appenzeller Strassenbahn für den Personenverkehr haben wir an ihrer bisherigen Stelle auf der Südseite der Poststrasse belassen. Für den Fall, dass hierin auf Begehren der Stadt St. Gallen, welche die Schaffung eines grössern Vorplatzes vor dem Bahnhof verlangt, eine Aenderung eintreten müsste, wird es Sache der Strassenbahn sein, dafür die nötigen Vorkehrungen zu treffen.

Wenn auch die Zentralisierung des Personenverkehrs sämtlicher in St. Gallen einmündender Bahnen gewisse Vorteile böte, so dürfen diese doch nicht überschätzt werden. Der Verkehr der Strassenbahnen ist ganz überwiegend Lokalverkehr mit St. Gallen, für welchen eine enge Verbindung mit dem Bahnhof der Bundesbahnen nicht notwendig ist. Uebrigens kommt ja das neue Aufnahmegebäude direkt gegenüber der jetzigen Station der Appenzeller Strassenbahn zu stehen, wodurch die Umsteigedistanz wesentlich abgekürzt wird.

In bezug auf den Vorplatz vor dem neuen Aufnahmegebäude weisen wir darauf hin, dass sich der Verkehr in der Hauptsache auf der Ostseite dieses Gebäudes, d. h. auf dem Platze beim alten Aufnahmegebäude abwickeln wird. Die Schaffung eines Platzes vor der langen Hauptfassade des neuen Aufnahmegebäudes und die Beseitigung der Station der Appenzeller Strassenbahn ist daher keine Notwendigkeit.

4. Die Pläne des Aufnahmegebäudes selbst sind ebenfalls aus neuen Projektstudien hervorgegangen.»

Aus den nebenstehend dargestellten Grundrissen des Erdgeschosses und ersten Stockwerkes des Aufnahme- und Verwaltungs-Gebäudes ist dessen Einteilung ersichtlich, soweit sie die unmittelbar für den Bahndienst bestimmten Räume betrifft. Hinsichtlich der architektonischen Ausgestaltung des Baues behalten wir uns, wie eingangs erwähnt, vor, zu gelegener Zeit weitere Mitteilungen zu bringen.

Da das Lokomotivdepot bereits vollendet ist, sind im Personenbahnhof noch zu erstellen:

1. Das neue Aufnahme- und Verwaltungsgebäude.
2. Die Perrons mit Bedachungen und Unterführungen.
3. Die Vergrösserung und Umänderung des bestehenden Aufnahmegebäudes.
4. Der Personendurchgang bei der Waisenhausstrasse, der Personentunnel zwischen-



Abb. 1. Lageplan der Bahnhofanlage St. Gallen nach dem vom Verwaltungsrat der S. B. B. am 2. Juni 1905 genehmigten Entwurf. — Masstab 1:7500.

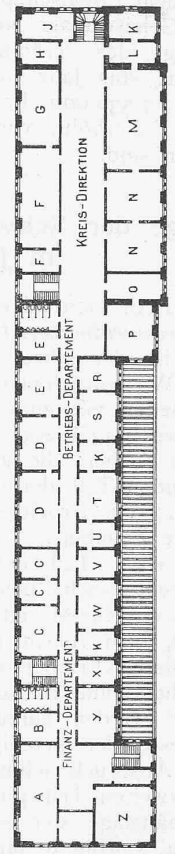


Abb. 3. Grundriss vom I. Stock des Verwaltungsgebäudes. — Masstab 1:1000.

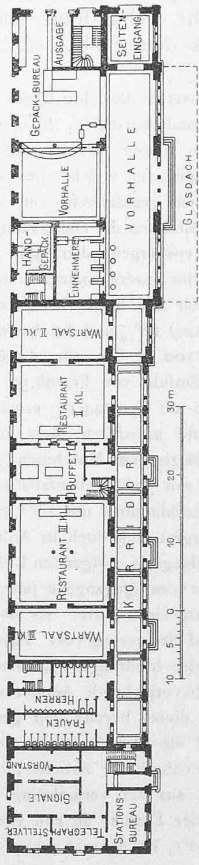


Abb. 2. Grundriss vom Erdgeschoss des neuen Aufnahme- und Verwaltungsgebäudes im Bahnhof St. Gallen. — Masstab 1:1000.

Bahnhofplatz und Rosenbergstrasse und die Passerelle vor dem Eilgutshuppen.

#### 5. Die Geleiseanlage und die Sicherungsanlagen.

Infolge der veränderten Verhältnisse hat sich der Voranschlag vom Jahr 1902, der für das gesamte Bahnhofprojekt 7 530 000 Fr. betrug, auf die Summe von 8 950 000 Fr. erhöht, von denen rund 4 Mill. Fr. bereits ausgegeben sind.

## Die Lage der Schweizer. Maschinenindustrie im Jahre 1904.

Zur XXII. Generalversammlung des *Vereins schweizerischer Maschinenindustrieller*, die am 1. Juli 1905 in Zürich stattfand, ist der Jahresbericht an die Mitglieder verteilt worden. Wir entnehmen ihm, dass der Verein zur Zeit 111 Mitglieder mit zusammen 27 839 Arbeitern umfasst. Hiervon liegen 43 Werke, die 12 500 Arbeiter beschäftigen, im Kanton Zürich; die andern Werkstätten gehören zum überwiegenden Teil der Nordostschweiz und der Zentralschweiz an; die Arbeiterzahl zeigt für die letzten Jahre eine stetige Zunahme.

Der erste Teil des Berichtes befasst sich ausser mit den rein geschäftlichen Angelegenheiten des Vereins besonders eingehend mit den Arbeiterfragen, dem Lehrlingswesen, dem Arbeitsnachweis und vor allem mit den symptomatischen Erscheinungen in den Beziehungen zwischen Arbeiterschaft und Betriebsleitungen, auf die hier nicht eingetreten werden kann, obschon sie begreiflicherweise das Interesse der beteiligten Kreise in hervorragendem Maasse in Anspruch nehmen.

Im zweiten Teil gibt der Bericht eine Darstellung der Geschäftslage der schweizer. Maschinenindustrie im Jahre 1904, sowohl in ihrer Gesamtheit als auch in Bezug auf die einzelnen Zweige, die sie umfasst. Er stützt sich auf die Zahlen der schweizer. Handelsstatistik, deren Angaben über die Maschinen-Einfuhr und -Ausfuhr eine vergleichende Behandlung erfahren. Wir entnehmen dem Bericht aus dieser übersichtlichen Zusammenstellung folgende Sätze:

«Unserem Berichte liegen ausser den von den Vereinsfirmen eingereichten Sonderberichten, die wir nach Kategorien geordnet, wie gewohnt im Auszuge folgen lassen, wiederum die Zahlen der schweizer. Handelsstatistik zugrunde, welche uns dieses eidgenössische Amt in verdankenswerter Weise regelmässig zur Verfügung stellt. Die beiden angefügten Tabellen enthalten die Hauptsummen der Ein- und Ausfuhr des Jahres 1904, sowie der vorhergehenden Jahre für jene Positionen des schweizer. Zolltarifs, die für unsere Industrie zunächst in Betracht kommen. Der Gesamtüberblick für alle diese Positionen zeigt bei einer Wertzunahme der Einfuhr um rund 18% und der Ausfuhr um rund 2,4%, dass der Durchschnittswert pro 100 kg für alle diese Positionen gegen das Jahr 1903 sich bei der Einfuhr von Fr. 98,50 auf Fr. 97,75 und bei der Ausfuhr von Fr. 147,50 auf Fr. 144,18 ermässigt hat. Mag bei letztern Zahlen auch der Umstand mitwirken, dass in den relativ wertvollern Positionen der Dynamoelektrischen Maschinen um 10% (1 Million) und der Stickereimaschinen um 50% (ebenfalls rund 1 Million) weniger, dafür im allgemeinen Maschinenbau um 10% (rund 2 Millionen) mehr ausgeführt worden sind, so ergibt sich doch in Anbetracht der höhern Kupferpreise und der allgemein langsam steigenden Löhne ein wesentlich ungünstigeres Verhältnis als für das vorausgegangene Jahr, das eine Besserstellung der Durchschnittspreise aufzuweisen hatte. Es ist das die allgemeine Signatur der Zeit, die überall auf Steigerung der Produktion und Verminderung der dafür erzielten Preise hindrängt. Es bleibt zu gewärtigen, in welchem Maasse die für 1906 bevorstehende Aenderung der Auslandszolltarife, namentlich des deutschen, dieses bereits sehr gespannte Verhältnis beeinflussen wird.

Auf die Steigerung der Gesamtproduktion unserer Werke lässt sich aus der Zunahme der Arbeiterzahl, die sich gegen 1903 um fast 9% gehoben hat, aus der Vermehrung der Gesamtausfuhr um fast 2,4%, aus der Zunahme der Einfuhr an roh vorgearbeiteten Maschinen, die sich auf annähernd 20% belief, und jener von Roheisen und Walzeisen, die ungefähr 15% betrug, schliessen, sowie namentlich auch aus dem Verbrauch des eigenen Landes an ausländischen Erzeugnissen des Maschinenbaues, der, wie schon berichtet, von der Handelsstatistik als gegen das Vorjahr um rund

18% grösser ausgewiesen wird. Es ist von vornherein anzunehmen, dass unsere Werke zur Deckung dieses nationalen Bedarfes in ähnlich vermehrtem Maasse herangezogen wurden, was in den Einzelberichten mancher Firma Bestätigung findet. Auch hier stehen wir aber für die Zukunft einem grossen Fragezeichen gegenüber, hinsichtlich des Einflusses, den die neuen Zollverhältnisse auf die Absatzfähigkeit bzw. die Prosperität unserer nationalen Industrien und indirekt auf deren Kaufkraft für die Erzeugnisse der Maschinenindustrie ausüben werden.

Gehen wir zur Untersuchung der von der Handelsstatistik gegebenen Zahlen, die in der dem Berichte beigedruckten «Übersicht» wiedergegeben sind, über, so finden wir bei den *Einfuhrziffern von Rohmaterialien*, dass in *Roheisen* abermals eine namhafte Mehreinfuhr stattgefunden hat, wenn auch nicht in dem Maasse wie im vorangegangenen Jahre; sie betrug 981 803 q gegen 875 397 q im Jahre 1903; der Durchschnittswert ist dabei nahezu gleich geblieben mit Fr. 8,51. Das eingeführte Roheisen diente dem eigenen Konsum bis auf 160 000 q, die (gegen 123 222 q im Vorjahr) 1904 nach Italien ausgeführt worden sind. In noch viel grösserem Maasse hat die schweizerische Einfuhr an *Eisenbahnschienen, Stabeisen grossen Profils und Eisenblech von 3 mm und darüber* zugenommen. Für 1904 betrug sie 1 196 667 q gegen 969 023 q im Jahre 1903. In *Eisenbahnschienen und Stabeisen kleinern Profils* hat nur eine relativ geringe Zunahme der Einfuhr von 222 612 q für 1903 auf 249 200 für 1904 stattgefunden. Für *Walzdraht über 5 mm Durchmesser* ist die Einfuhr gestiegen von 50 755 q im Jahre 1903 auf 58 752 q für 1904. Von *Eisenblech unter 3 mm Dicke* (dekapiertes ausgenommen) sind 82 139 q gegen 66 626 q im Jahre 1903 eingeführt worden. Das *verbleite, verzinnete, verzinkte usw.* *Eisenblech* ist mit 150 780 q gegen 149 718 q 1903 fast gleich geblieben. Auch *roher Draht* ist mit 9066 q gegen 7668 q, ebenso *Draht verbleit, verzinkt, verzinkt usw.*, mit 14 809 q gegen 12 318 q mehr eingeführt worden. An *ganz groben, rohen Eisengusswaren* hat der Import dagegen abgenommen; er betrug 66 753 q gegen 79 410 q 1903. *Andere Eisengusswaren* gingen mit 43 220 q gegen 40 604 q stärker ein. Ebenso hat die Schweiz an *eisernen, gezogenen, gewalzten Röhren* im Jahre 1904 mit 101 949 q gegen 1903 mit 97 145 q mehr eingeführt. An *Kupfer in Barren* bezog die Schweiz mit 16 598 q gegen 12 745 q im Jahre 1903 erheblich mehr. In ähnlichem Verhältnis hat der Bezug von *gehämmertem, gewalztem und gezogenem Kupfer* von 42 952 q für 1903 auf 55 539 q für 1904 zugenommen. Bei den *Kabeln aller Art für elektrische Leitungen* ist dagegen eine bedeutende Mindereinfuhr zu verzeichnen; es wurden davon eingeführt 4775 q gegen 9468 q in 1903. Von *Zinn in Barren und Blöcken* war der Import mit 14 334 q gegen 13 802 q um etwas grösser.

An *fossilen Brennstoffen* hat die Schweiz im Jahre 1904 wieder erheblich mehr bezogen als im Vorjahre. An *Steinkohlen* sind 16 524 436 q eingeführt worden, im Durchschnittswert von Fr. 2,81 gegen 15 493 845 q zu durchschnittlich Fr. 2,80 im Jahre 1903. Die Zunahme von 1 030 591 q entfällt zum grössten Teil auf Deutschland, das an der Gesamtlieferung mit 13 658 367 q beteiligt ist gegen 12 775 778 q im Vorjahr; sodann ist die Einfuhr aus französischen Gruben von 1 589 391 q auf 1 759 684 q gestiegen und jene aus England von 118 400 q auf 138 111 q, während an belgischen Kohlen statt 949 501 q nur 888 368 q eingeführt wurden. Die *Koks*-Einfuhr hat 1904, wie jene der Steinkohlen, das bisherige Maximum vom Jahr 1900 überschritten; sie erreichte 1 566 109 q gegen 1 487 758 im Jahre 1903; der Durchschnittswert hat dabei von Fr. 3,39 auf Fr. 3,50 zugenommen. Die Zunahme kommt ganz Frankreich zugute, das 480 426 q lieferte gegen 404 800 q in 1903; die Lieferungen deutscher Kokereien sind mit 1 073 172 q ungefähr gleichgeblieben. Auch England erscheint mit 4933 q für 1904 wieder unter den Koksbezugsquellen für die Schweiz. Der Import an *Briquettes* ist von 3 500 274 q auf 3 478 442, im ganzen um 21 832 q zurückgegangen, und zwar sind an deutschen *Briquettes* statt 3 122 636 q im Vorjahr 1904 nur 3 084 144 q, an belgischen statt 204 146 q nur 138 862 q eingeführt worden. Dagegen wurden aus Frankreich gegen 160 499 q im Jahre 1903 im Berichtsjahr 242 742 q bezogen.

Eine sehr namhafte Zunahme weisen die beiden Positionen auf, welche die *roh vorgearbeiteten Maschinenteile* betreffen. Es sind darin im Jahre 1904 gegen das Jahr 1903 17 272 q im Werte von 1 150 515 Fr. mehr eingeführt worden, d. h. 81 474 q für 6 619 920 Fr. gegen 64 202 q für 5 469 405 Fr. im Vorjahr, das ist eine Steigerung von rund 27% dem Gewichte und 21% dem Werte nach. Die Einheitswerte für diese beiden Positionen sind mit 65 Fr. und 160 Fr. gleich geblieben, wie in der Statistik für 1903.

Betrachten wir die *Maschinen-Einfuhr und -Ausfuhr*, so zeigt sich, dass die aufsteigende Bewegung des Jahres 1903 auch für 1904 andauernd hat, und zwar in grösserem Maasse bei der Einfuhr als bei der Ausfuhr. Die Gesamt-Einfuhrziffer unserer Tabelle zeigt für die darin zusammen-