

# Schweizerisches Bundesblatt.

57. Jahrgang. III.

Nr. 21.

17. Mai 1905.

---

*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.*

---

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Genehmigung der Berichte des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1904.

(Vom 12. Mai 1905.)

Tit.

Unterm 27. April abhin legte uns der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen seinen Bericht und Antrag betreffend den vom 7. gl. Mts. datierten Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1904 zur Genehmigung vor. Die Prüfung und Genehmigung der Rechnungen auf Grund des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 hat stattgefunden. Eine Ausfertigung unseres Beschlusses vom 5. ds. liegt bei den Akten.

Der Verwaltungsrat weist in seinem Berichte hin auf die Vorteile, welche die Verstaatlichung bis jetzt dem Publikum und den Nebenbahnen gebracht hat, auf die Lasten, welche den Bundesbahnen aufliegen, sowie auf das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen, um mit der Versicherung zu schließen, daß sich der Verwaltungsrat in vollem Einvernehmen mit der Generaldirektion und ohne dadurch die großen Ziele der Eisenbahnverstaatlichung aus den Augen zu verlieren, bestreben werde, schon

jetzt auf möglichste Einfachheit und Sparsamkeit in allen Zweigen der Verwaltung zu dringen.

Bis hierher sind wir mit dem Berichte des Verwaltungsrates einverstanden. Dagegen halten wir den Schlußsatz für übel angebracht. Wenn nämlich der Verwaltungsrat beifügt: „Unsere diesbezüglichen Anstrengungen werden aber nur dann von Erfolg gekrönt sein, wenn wir in diesem Streben, namentlich bei Feststellung der Fahrpläne, bei Beurteilung der geforderten Um- und Ergänzungsbauten und bei Genehmigung der vorliegenden Bauprojekte, von den Bundesbehörden in ausgiebiger Weise unterstützt werden“, so erweckt er — ob bewußt oder unbewußt, wollen wir ununtersucht lassen — den Anschein, als hätten das Eisenbahndepartement und der Bundesrat, die ja hier in erster Linie, wenn nicht ausschließlich in Betracht kommen, eine Mahnung nötig, die Sparsamkeitstendenzen der Bundesbahnen gebührend zu würdigen und zu berücksichtigen. Eine solche Mahnung müßten wir als ungerechtfertigt zurückweisen. Es wird uns niemand vorwerfen können, daß bisher an die Genehmigung von Vorlagen der Bundesbahnen Bedingungen geknüpft worden seien, die außergewöhnlich oneros waren. Vielmehr haben sich sowohl das Departement, als der Bundesrat bis jetzt oft in der Lage gesehen, in Fahrplan- wie auch in Bauangelegenheiten die Bundesbahnen gegen ungenügend motivierte oder zu weit gehende Forderungen der Kantonsregierungen zu schützen. Andererseits kann aber doch das Eisenbahndepartement und können wir, solange uns die gesetzliche Pflicht zur Kontrollierung der Bundesbahnen und zur Prüfung der Begehren von kantonalen und lokalen Behörden obliegt, nicht darauf verzichten, solchen Begehren, wenn sie sich mit bezug auf den öffentlichen Verkehr, die Betriebssicherheit und die Einheitlichkeit des schweizerischen Eisenbahnwesens als gerechtfertigt erweisen, auch gegenüber den Bundesbahnen Nachsicht zu verschaffen.

Zum Berichte der Generaldirektion übergehend, haben wir zunächst zu bemerken, daß von den auf Seiten 11 und 12 erwähnten Postulaten zum vorbergehenden Geschäftsberichte das erste seine Erledigung durch unseren Bericht vom 10. Dezember 1904 (Bundesbl. 1904, VI, 496 ff.) gefunden hat; die beiden andern sind noch in Behandlung. Der Bericht über die Anwendung des Rechnungsgesetzes wird Ihnen nächstens zugehen. Die Postulate zum Budget 1905 sind noch pendent.

Wir benützen ferner den Anlaß, auf eine Bemerkung zu antworten, welche die Kommission des Nationalrates anläßlich der

Behandlung der Nachtragskredite, I. Serie, pro 1905, am 24. März abhin vorbrachte, nämlich, daß die Frage, ob Eigentum der Bundesbahnen fiskalischem Eigentum gleichzustellen sei; am besten abgeklärt würde, wenn man den Bundesbahnen in formell unanfechtbarer Weise die Rechte einer juristischen Person zuteilte. Wir haben hierauf zu erwidern, daß der Bund die Bundesbahnen erworben und den Kaufpreis bezahlt hat, und daß die Bundesbahnverwaltung einen besonderen Teil der Bundesverwaltung bildet. An diesen fundamentalen Rechtssätzen wird man festhalten wollen; sie sind auch klar und nicht mißverständlich. Wollte man den Bundesbahnen die Qualität einer juristischen Person erteilen, so würde das Rechtsfundament vollständig verändert. Die Bundesbahnen, jetzt öffentliches Gut unter öffentlicher Verwaltung, würden unter Preisgabe dieses Charakters zu einer Privatrechtsperson umgestaltet. Entweder — oder: beides können die Bundesbahnen nicht sein. Die Umgestaltung würde aber nicht nur die Revision des Gesetzes, sondern auch die ökonomische Überführung der Bundesbahnen aus der Hand des Bundes in die Hand von Privatpersonen nötig machen. Es ist auch gar nicht nötig, daß an der bisherigen Auffassung über die Rechtsstellung der Bundesbahnen etwas geändert werde; sie sind Vermögen des Bundes, wie die ihm gehörenden Militäranstalten und landwirtschaftlichen Betriebe (Liebefeld, Obst- und Weinbauanstalt in Wädenswil etc.) Wir können deshalb nicht Hand dazu bieten, an den Grundlagen des Rückkaufgesetzes zu rütteln.

Bezüglich der Betriebsrechnung ist zu erwähnen, daß im Jahre 1904 mit 30,874,260 Lokomotivkilometern 964,260 Lokomotivkilometer mehr als veranschlagt geleistet worden sind. Trotzdem sind die Ausgaben für das Zugdienstpersonal um rund Fr. 45,000, diejenigen für den gesamten Fahrdienst (ohne Abschreibungen) um rund Fr. 1,258,000 unter den budgetierten Summen geblieben. Wenn dabei auch eine Reihe von zufälligen Ursachen (Verschiebungen von Ausgaben und dergleichen) mitwirken, so darf doch daraus gefolgert werden, daß die wirklichen Ausgaben per Lokomotivkilometer etwas geringer sind, als das Budget voraussah, und daß sie namentlich nicht proportional mit der Vermehrung der Lokomotivkilometer wachsen.

Eine vergleichende Zusammenstellung der für Bauzwecke veranschlagten und wirklich ausgegebenen Summen ergibt folgendes Bild:

	Budget pro 1904	Ausgaben pro 1904	%	Differenz	%
Simplon . . . . .	15,500,000	11,831,010. 07	76	3,668,989. 93	24
Rickenbahn . . . . .	2,000,000	1,303,093 13	65	696,906. 87	35
Rollmaterial . . . . .	11,747,900	9,922,769. —	84	1,825,131. —	16
Generaldirektion . . . . .	55,000	22,078. 57	40	32,921. 43	60
Kreis I . . . . .	6,905,400	3,905,515. 51	57	2,999,884. 49	43
Kreis II . . . . .	7,162,050	1,205,889. 08	17	5,956,160. 92	83
Kreis III . . . . .	6,710,650	3,514,403. 94	52	3,196,246. 06	48
Kreis IV . . . . .	4,678,050	2,130,991. 67	46	2,547,058. 33	54
Total	54,759,050	33,835,750. 97	62	20,923,299. 03	38
Kreise I, II, III und IV	25,456,150	10,756,800. 20	42	14,699,349. 80	58

Der aus obigen Zahlen ersichtliche große Unterschied zwischen den veranschlagten und den wirklichen Ausgaben betrifft ganz besonders die vier Kreise und rührt daher, daß eben die Ausführung einer Anzahl größerer Bauten sich wesentlich im Rückstand befindet.

Wenn die Generaldirektion in ihrem Berichte über die Erweiterung des Bahnhofes Biel (Seiten 148/149) neben der aktenmäßigen Darstellung des Standes des Geschäftes die beiden in Frage stehenden Lösungen — Niveaubahnhof mit Straßenüberführungen oder Hochbahnhof mit Straßenerweiterungen — diskutieren wollte, so hätten neben der Antwort der Generaldirektion, welche nur die für den Niveaubahnhof sprechenden Vorteile der erstern und Nachteile der letztern Lösung anführt, auch die bisher von den Gemeinde-, Kantons- und Bundesbehörden zu gunsten des Hochbahnhofes geltend gemachten Vorzüge dieser Lösung und die Nachteile des Niveaubahnhofes erwähnt werden sollen.

Die Erklärung (Seite 152), daß trotz den Einwendungen der Generaldirektion die Erstellung einer neuen Station bei Attikon, zwischen Wiesendangen und Islikon, vom Eisenbahndepartement verfügt und daß darauf ein Wiedererwägungsgesuch gestellt worden sei, bedarf der Ergänzung. Das Departement hat nicht von vorneherein in dieser Frage Stellung genommen, sondern es hat sich vielmehr zunächst damit begnügt, die Begehren der Kantons- und Lokalbehörden jeweilen den Bundesbahnen zur Rückäußerung mitzuteilen und die Antworten der Generaldirektion den Beteiligten ebenfalls zur Kenntnis zu bringen. Erst nachdem die Generaldirektion selbst sich mit Schreiben vom 25. Mai und 20. August 1904 ausdrücklich bereit erklärt hatte, die Station Attikon zu erstellen, sofern die Interessenten gewisse Leistungen übernehmen, und erst nachdem die verlangten Bei-

träge von den Beteiligten förmlich zugesagt worden waren, sah sich das Departement unterm 3. September 1904 veranlaßt, seinerseits Stellung zu nehmen. Mit Rücksicht auf das Interesse, das die beteiligte Landesgegend durch Übernahme einer Subvention von rund Fr. 70,000 bekundet hatte, und auch im Hinblick auf den Vorteil, der für die Bundesbahnen in der mit der Stationsanlage verbundenen Beseitigung dreier Niveauübergänge lag, konnte das Departement allerdings nicht anders, als von der Generaldirektion die Vorlage eines definitiven Stationsprojektes verlangen. Die Bahnverwaltung tat nun sofort Schritte zur Vollziehung dieses Beschlusses. Sie setzte sich bezüglich der Erfüllung der zugesagten Leistungen ins Benehmen mit der Kantonsregierung und mit den Beteiligten selbst und man glaubte alles geordnet, als unterm 27. Januar 1905, also nahezu 5 Monate nach dem Entscheid des Departements, ein Wiedererwägungsgesuch eintraf. Dasselbe mußte aber, da es außer der Angabe, daß das Projekt im Schoße des Kreiseisenbahnrates IV beklagt worden sei, keine neuen Argumente vorbrachte und da die Regierung des Kantons Zürich sich sehr energisch zur Wehr setzte, abgewiesen werden. Dabei ist nun leider zu konstatieren, daß durch diese verzögernde Haltung der Bundesbahnverwaltung die Vollendung der dringend notwendigen Doppelspur auf der Strecke Winterthur-Felben um reichlich ein Jahr hinausgeschoben wird.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 12. Mai 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Ruchet.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

**Beilagen:**

1. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 27. April 1905.
2. Bericht der Generaldirektion vom 7. April 1905.

(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen  
der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1904.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. des Berichtes der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1904, vom 7. April 1905, nebst Beilagen;
2. des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. April 1905;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 12. Mai 1905,

beschließt:

1. Die Rechnungen für 1904 und die Bilanz auf 31. Dezember 1904 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt und der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von Fr. 60,734. 99 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1904 wird genehmigt.

---

## Bericht und Antrag

des

Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an den schweizerischen Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung betreffend den Bericht der Generaldirektion über die Geschäftsführung und die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1904.

(Vom 27. April 1905.)

---

*Hochgeachteter Herr Bundespräsident!*

*Hochgeachtete Herren Bundesräte!*

Gemäß Art. 17, Ziff. 3, des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen hat uns die Generaldirektion die von ihr aufgestellten Jahresrechnungen der schweizerischen Bundesbahnen und den von ihr ausgefertigten Jahresbericht über die Geschäftsführung für 1904 vorgelegt. Nach eingehender Prüfung dieser Vorlagen finden wir uns zu folgenden Bemerkungen veranlaßt:

Wir heben mit der Generaldirektion mit Genugtuung hervor, daß, obschon das Jahr 1904 das erste ist, während dessen

ganzer Dauer das Netz der Bundesbahnen in seinem vorläufigen Umfange von der Bundesbahnverwaltung betrieben wurde, doch bereits wesentliche Erleichterungen und Verbesserungen eingeführt worden sind. Wir nennen: die Ermäßigung der Personen- und Gütertarife, die ganz erhebliche Vermehrung der Fahrgelegenheiten, die Förderung von notwendigen Erweiterungsbauten und Umbauten der bestehenden Bahnanlagen, die Vermehrung und Verbesserung des Rollmaterials, wie sie sich namentlich aus den in nächster Zeit erfolgenden Ablieferungen ergeben werden, die Hebung der Lage der Nebenbahnen durch entgegenkommende Revision der früheren Mitbenützungs-, Betriebs- und Anschlußverträge, die Besserstellung des Personals in bezug auf Löhnung wie auf Arbeitszeit. Allen diesen Leistungen, welche die Finanzen der Bundesbahnen stark in Mitleidenschaft ziehen, reiht sich die Amortisation des Anlagekapitals innert 60 Jahren an.

Unter diesen Umständen darf das Betriebsergebnis des Berichtsjahres, trotzdem der Saldovortrag pro 31. Dezember 1903 von Fr. 503,869. 74 per 31. Dezember 1904 auf Fr. 60,734. 99 zurückgegangen ist, als ein befriedigendes bezeichnet werden.

Immerhin ist darauf hinzuweisen, daß, wie pro 1903, so auch im Berichtsjahre, die Vermehrung der Betriebseinnahmen mit der Vermehrung der Betriebsausgaben nicht Schritt hält; denn währenddem die ersteren gegenüber 1903 eine Steigerung von nur Fr. 3,469,468 = 3,12 % aufweisen, sind die letztern um Fr. 4,743,648 = 6,51 % angewachsen. Dieser Sachlage entsprechend stieg der Betriebskoeffizient

von 61,11 pro 1902  
auf 65,53 „ 1903  
und 67,68 „ 1904.

Wir sind leider nicht in der Lage, für die nächsten Jahre ein günstigeres Verhältnis in Aussicht stellen zu können. Im Gegenteil! Die pro 1905 vorgesehenen größeren Fahrleistungen und die in Verbindung mit dem Ruhetagsgesetz dadurch bedingte immer noch andauernde Vermehrung des Personals, die wesentlich größeren Leistungen an die künftige einheitliche Pensions- und Hilfskasse und endlich die auf 1. April 1906, auf Grund des Besoldungsgesetzes und der bestehenden Lohnordnungen, eintretenden periodischen Gehalts- und Lohnaufbesserungen der Beamten, Angestellten und Arbeiter werden den Betriebskoeffizienten in Zukunft noch ungünstiger beeinflussen, und zwar selbst dann, wenn die erfreuliche Verkehrszunahme der letzten Zeit auch in den nächsten Jahren andauern sollte.

Wir sind nun allerdings mit der Generaldirektion der Meinung, daß es falsch wäre, aus der oben angeführten Tatsache zu absolute Schlüsse zu ziehen, indem ein richtiges Bild der Finanzlage einer Bahnunternehmung nicht allein aus dem Überschuß der Betriebseinnahmen und -ausgaben abzuleiten ist, sondern auch die andern Elemente, aus denen sich die Gewinn- und Verlustrechnung zusammensetzt, so namentlich die Anleihezinsen, zur Beurteilung herangezogen werden müssen. Die Hauptsache wird immer sein, wenn den Gesamtausgaben entsprechende Gesamteinnahmen gegenüberstehen.

Aber auch in diesem Lichte betrachtet, mahnt die allgemeine Lage zu größter Vorsicht. Denn nicht nur wird aller Voraussicht nach in den nächsten zwei Jahren der Posten „Überschuß der Betriebseinnahmen“ aus den oben angeführten Gründen zurückgehen, sondern es werden die Verzinsung der Anleihen, die Verwendungen zu Amortisationen und die Einlagen in den Erneuerungsfonds, entsprechend dem durch Um- und Ergänzungsbauten und Rollmaterialanschaffungen erhöhten Anlagekapital und entsprechend den gesteigerten Fahrleistungen, wesentlich größere Ausgaben erheischen und somit die Gewinn- und Verlustrechnung in ungünstigem Sinne beeinflussen. Wir behalten uns vor, bei der Budgetvorlage pro 1906 näher auf diese Verhältnisse einzutreten.

Inzwischen werden wir uns in vollem Einvernehmen mit der Generaldirektion und ohne dadurch die großen Ziele der Eisenbahnverstaatlichung aus den Augen zu verlieren, bestreben, schon jetzt auf möglichste Einfachheit und Sparsamkeit in allen Zweigen der Verwaltung zu dringen. Unsere diesbezüglichen Anstrengungen werden aber nur dann von Erfolg gekrönt sein, wenn wir in diesem Bestreben, namentlich bei Feststellung der Fahrpläne, bei Beurteilung der geforderten Um- und Ergänzungsbauten und bei Genehmigung der vorliegenden Bauprojekte, von den Bundesbehörden in ausgiebiger Weise unterstützt werden.

Indem wir im übrigen auf die beiliegenden Vorlagen selbst verweisen, gestatten wir uns, Sie zu ersuchen, Sie wollen der Bundesversammlung folgende Beschlüsse

beantragen:

1. Die Rechnungen für 1904 und die Bilanz auf 31. Dezember 1904 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen

werden genehmigt und der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von Fr. 60,734. 99 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1904 wird genehmigt.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 27. April 1905.

Namens des Verwaltungsrates  
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

**Casimir von Arx.**

Der Sekretär:

**Mürset.**

---

## Bericht

der

Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1904 an den schweizerischen Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung.

(Vom 7. April 1905.)

---

*Hochgeachteter Herr Bundespräsident!*

*Hochgeachtete Herren Bundesräte!*

Wir haben die Ehre, Ihnen zu Händen der Bundesversammlung gemäß Art. 17 des Rückkaufgesetzes über die Geschäftsführung der Bundesbahnverwaltung für das Jahr 1904 zu berichten und die Rechnungen dieses Jahres zur Genehmigung vorzulegen.

Das Jahr 1904 ist das erste, während dessen ganzer Dauer das Netz der Bundesbahnen in seinem vorläufigen Umfange von der Bundesbahnverwaltung betrieben worden ist. Es ist daher auch das erste, dessen Resultate genauere Anhaltspunkte für die künftige Entwicklung bieten können. Sie werden diesem Berichte entnehmen, daß die Vereinheitlichung des Betriebes wesentliche Fortschritte gemacht hat. Im Tarifwesen sind auch die einheitlichen Gütertarife vom 1. Juli 1904 an für den internen Verkehr eingeführt, nachdem die neuen Personentarife schon seit dem 1. Mai 1903 gültig waren. Die Einbeziehung der neuen Tarife in die direkten Verkehre ist wesentlich fortgeschritten und es sind unserer Bevölkerung die Vorteile einer namhaften Herabsetzung der Taxen gewährt. Die Fahrpläne haben sowohl im durchgehenden Verkehr wie im Lokalverkehr wesentliche Verbesserungen erfahren und das Rollmaterial ist bedeutend vermehrt. Die notwendigen Erweiterungsbauten und Umbauten der bestehenden Bahnanlagen sind erheblich gefördert, der Bau des Simplontunnels geht dem Abschlusse entgegen und der Bau des

Rickentunnels ist im Gange. Die Beziehungen zu verschiedenen Nebenbahnen sind durch den Abschluß von für dieselben vorteilhaften Mitbenützungs-, Betriebs- und Anschlußverträgen neu geordnet worden. Die Gehaltsverhältnisse des Personals wurden für Beamte und Arbeiter in der Weise vereinheitlicht, daß im ganzen eine nicht unerhebliche Verbesserung erzielt wurde. Trotz dieser vielfachen Verbesserungen, über die nachstehend wird berichtet werden, ist die finanzielle Situation der Bundesbahnen nicht gestört worden. Die stetige Einnahmenvermehrung und die durchgeführten Konversionen haben ausgereicht, die bedeutende Ausgabensteigerung, welche eine notwendige Folge der dem Verkehre gewährten Erleichterungen und der Besserstellung des Personals ist, zu decken und außerdem die gesetzlich vorgeschriebene Amortisation durchzuführen. Wir können somit auf die Resultate dieses Betriebsjahres mit Befriedigung zurückblicken und auch für die Zukunft auf günstige Ergebnisse hoffen, wenn die Entwicklung des Verkehrs, welche finanziell in erster Linie in Betracht fällt, die fortwährende Zunahme der Einnahmen in bisheriger Weise bringt, wenn alle Dienstabteilungen unserer Verwaltung, sowohl bei der Zentralverwaltung wie in den Kreisen, immer mehr von der absoluten Notwendigkeit überzeugt sind, durch weise Sparsamkeit ein stärkeres Anwachsen der Ausgaben zu verhüten, ohne Beeinträchtigung eines rationellen Betriebes, und wenn wir in unserm Bestreben, nach allen Richtungen Maß zu halten, von den Bundesbehörden wirksam unterstützt werden.

Die Kreiseinteilung des Bundesbahnnetzes hat während des Berichtsjahres keine Änderung erfahren. Die Länge der dem Bunde angehörenden Linien beträgt:

		Baulänge. km	Betriebslänge. km
Kreis	I . . . .	624,996	635,171
"	II . . . .	613,993	620,973
"	III . . . .	740,218	757,982
"	IV . . . .	415,652	418,575
	Total	<u>2,394,859</u>	<u>2,432,701</u>

Die Betriebslänge der von den Bundesbahnen betriebenen, fremden Bahnen angehörenden Anschlußstrecken Mitte Rhein—Waldshut, Vallorbe-Grenze—Pontarlier, Les Verrières-Grenze—Pontarlier und Delle-Grenze—Delle umfaßt wie bisher km. 36,256.

Außerdem betreibt die Bundesbahnverwaltung zufolge Eintrittes in die von der Jura-Simplon-Bahn abgeschlossenen Be-

triebsverträge die Nebenbahnen Bière—Apples—Morges, Bulle—Romont, Cossonay-Bahnhof—Stadt, die Traverstalbahn, Visp—Zermatt und Pruntrut—Bonfol, zusammen km. 108,590 Betriebslänge, und zufolge Eintrittes in den von den Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrag die Bahn Wald—Rüti mit einer Betriebslänge von km. 6,570. Sodann wurde vom 2. Mai 1904 an die Linie Vevey—Chexbres mit einer Betriebslänge von km. 7,785 laut Pachtvertrag vom 2. Juli 1903 mit der Eisenbahngesellschaft Vevey-Chexbres von den Bundesbahnen betrieben.

### A. Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre 9 Sitzungen und die ständige Kommission 6 Sitzungen abgehalten; in denselben sind folgende Geschäfte behandelt worden:

1. Vorlagen an den Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung:

a. Geschäftsbericht und Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1903.

b. Nachtragskreditbegehren der schweizerischen Bundesbahnen für 1904.

c. Beschluß betreffend Fortsetzung der Brünigbahn von Brienz nach Interlaken, lautend:

„Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen ersucht den Bundesrat, er wolle der Bundesversammlung den Erlaß eines Bundesgesetzes vorschlagen, welches die Bundesbahnverwaltung zur Erbauung einer schmalspurigen Eisenbahn von Brienz nach Interlaken als Fortsetzung der Brünigbahn, mit 12 ‰ Maximalsteigung und einem Minimalradius von 250 Meter, Kostenvoranschlag Fr. 5,500,000, ermächtigt, unter der Voraussetzung, daß der Kanton Bern vom Tage der Betriebseröffnung hinweg, während der Dauer von 10 Jahren, an die Betriebskosten einen jährlichen Beitrag von Fr. 40,000 leistet.“

d. Budget der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1905, umfassend:

1. das Betriebsbudget mit 17 Beilagen, enthaltend die Spezialbudgets der Hilfs- und Nebengeschäfte;
2. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung;
3. das Baubudget;
4. das Budget der Kapitalrechnung.

2. Reglemente. Im Jahre 1904 sind folgende Reglemente erlassen worden:

Nr. 10. Reglement für die Einnahmenkontrolle mit Drucksachenverwaltung bei der Generaldirektion (vom 30. April 1904).

Nr. 11. Reglement für die Stationsrevisoren bei der Generaldirektion (vom 30. April 1904), mit Nachtrag (vom 30. Dezember 1904).

Nr. 22. Reglement betreffend die Nebenbezüge des Zugs-, Lokomotiv- und Dampfbootpersonals der schweizerischen Bundesbahnen (zweite definitive Lesung vom 29. Juli 1904).

3. Wahlen. In seiner Sitzung vom 30. Juli 1904 hat der Verwaltungsrat an Stelle des verstorbenen Herrn Ruchonnet zu seinem Vizepräsidenten Herrn Nationalrat Martin und an Stelle des verstorbenen Herrn W. Heusler von der Mühl als Mitglied der ständigen Kommission Herrn Nationalrat Dr. Speiser gewählt.

Zu Mitgliedern des Verwaltungsrates sind vom Bundesrate an Stelle der Herren Ruchonnet und Heusler die Herren Ingenieur Stockalper in Sitten und K. Köchlin in Basel ernannt worden.

4. Folgende Mitbenützungs-, Anschluß- und Betriebsverträge mit andern Bahnverwaltungen erhielten vom Verwaltungsrate die vorbehaltene Genehmigung:

1. Vertrag mit der Direktionskommission der schweizerischen Südostbahn betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Rapperswil (vom 7. Dezember 1903).

2. Vertrag mit der Direktionskommission der schweizerischen Südostbahn betreffend die Mitbenützung der Station Wädenswil (vom 7. Dezember 1903).

3. Vertrag mit der Direktionskommission der schweizerischen Südostbahn betreffend die Mitbenützung der Station Pfäffikon (Schwyz) (vom 7. Dezember 1903).

4. Vertrag mit der Direktion der Straßenbahngesellschaft Wetzikon-Meilen betreffend den Anschluß an die Station Wetzikon (vom 1./9. Dezember 1903).

5. Vertrag mit der Direktion der Straßenbahngesellschaft Wetzikon-Meilen betreffend den Anschluß an die Station Meilen (vom 1./9. Dezember 1903).

6. Nachtrag zum Vertrag vom 30. April 1898 betreffend die Dienstbesorgung auf der Haltestelle Territet zwischen der Gesell-

schaft der Jura-Simplon-Bahn und der Eisenbahngesellschaft Territet-Glion (vom 1. Dezember 1903).

7. Vertrag mit der Direktion der Emmentalbahn betreffend die Mitbenützung der Station Langnau und der Bahnstrecke Obermatt-Langnau (vom 22./28. Januar 1904).

8. Vertrag mit der Direktion der Burgdorf-Thun-Bahn betreffend die Mitbenützung der Station Konolfingen (vom 19./27. Februar 1904).

9. Vertrag mit der Direktion der Huttwil-Wolhusen-Bahn betreffend die Mitbenützung der Station Wolhusen (vom 19./20. Februar 1904).

10. Vertrag mit dem Verwaltungsrate der Oensingen-Balsthal-Bahn betreffend die Mitbenützung der Station Oensingen (vom 2./10. Februar 1904).

11. Vertrag mit der Direktion der Appenzeller-Bahn betreffend die Mitbenützung der Station Winkeln (vom 2./12. Februar 1904).

12. Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Pruntrut-Bonfol betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Pruntrut und den Betrieb der Linie Pruntrut-Bonfol (vom 10. Juni 1904).

13. Vertrag mit der Direktion der Rhätischen Bahn betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Chur (vom 15./20. Juli 1904).

14. Vertrag mit der Direktion der Rhätischen Bahn betreffend die Mitbenützung der Station Landquart (vom 15./20. Juli 1904).

15. Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Bière-Apples-Morges betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Morges und den Betrieb der Linien der Eisenbahngesellschaft Bière-Apples-Morges (vom 2. August 1904).

16. Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Nyon-Crassier betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Nyon und den Betrieb der Linie Nyon-Crassier (vom 9./16. August 1904).

17. Nachtrag zum Vertrag vom 10. November 1902 betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Moudon und der Haltestelle Bressonnaz zwischen der Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn und der Gesellschaft der elektrischen Regionalbahnen des Jorats (vom 26. Juli 1904).

18. Vertrag mit der Direktion der Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie) betreffend die Einführung der Bern-Neuen-

burg-Bahn in den Bahnhof Neuenburg und die Mitbenützung desselben durch die Bern-Neuenburg-Bahn (vom 2. August/29. November 1904).

19. Vertrag mit der Direktion der Straßenbahn Aarau-Schöftland betreffend den Anschluß an die Station Entfelden (vom 30. September 1904).

20. Vertrag mit dem Verwaltungsrat der Drahtseilbahn vom Bahnhof nach der Stadt Cossonay betreffend den Betrieb der Drahtseilbahn Cossonay (vom 18. November 1904).

21. Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft Visp-Zermatt betreffend den Betrieb der Linie Visp-Zermatt und die Mitbenützung der Station Visp (vom 3. Dezember 1904).

5. Bauvorlagen. Es wurden genehmigt:

a. Plan für die Überführung der St. Jakobstraße in Basel und Tieferlegung der Linie nach Pratteln und der Verbindungsbahn mit Bewilligung eines Kredites für die Ausführung dieser Arbeiten im Betrage von Fr. 829,000.

b. Pläne für die neue Einführung der doppelspurigen Juralinien von Delsberg in den Personenbahnhof Basel und Bewilligung eines Kredites von Fr. 1,750,000 für die Ausführung dieser Bauten.

c. Projekt für ein neues Aufnahmsgebäude des Bahnhofes Basel, für welches der zur Ausführung erforderliche Kredit im Gesamtvoranschlage für den Bahnhofumbau inbegriffen ist.

d. Projekt für die Erstellung der zweiten Spur auf der Strecke Daillens-Bofflens der Linie Lausanne-Vallorbe, mit Bewilligung eines Kredites von Fr. 1,470,000.

e. Projekt für die Erstellung des zweiten Geleises Aigle-St. Maurice, sowie für die Erweiterung der Stationen Ollon-St. Triphon und Bex und die Erstellung einer Signalstation Les Paluds mit Bewilligung eines Kredites für die Ausführung der bezüglichen Arbeiten im Gesamtbetrag von Fr. 1,850,000.

f. Projekt für die Erweiterung der Lokomotiv-Werkstätte in Yverdon mit Bewilligung eines Kredites von Fr. 486,500.

g. Projekt für die Erweiterung der Station St. Maurice und Erteilung eines Kredites von Fr. 2,222,000 für die Ausführung desselben.

*h.* Bauvorlage betreffend die neue Schiffswerfte mit Reparaturhafen in Romanshorn und Bewilligung eines Kredites von Fr. 730,000.

6. Folgende Bau- und Lieferungsverträge erhielten die Genehmigung des Verwaltungsrates:

*a.* II. Nachtrag zum Vertrag vom 24./27. März 1903 mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur über die Lieferung von 7 Lokomotiven (vom 17./23. November 1903).

*b.* Vertrag mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur über die Lieferung von 62 Lokomotiven verschiedener Bauarten (vom 12./14. Januar 1904).

*c.* Vertrag mit der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen für die Lieferung von 10 dreiachsigen Personenwagen I. Klasse, 20 zweiachsigen Personenwagen I./II. Klasse und 10 zweiachsigen Personenwagen II./III. Klasse (vom 8./9. Februar 1904).

*d.* Vertrag mit der Schweizerischen Wagonsfabrik A.-G. in Schlieren bei Zürich für die Lieferung von 10 zweiachsigen Personenwagen II. Klasse und 30 dreiachsigen Personenwagen III. Klasse (vom 8./9. Februar 1904).

*e.* Vertrag mit der Firma Gebrüder Stumm in Neunkirchen betreffend die Lieferung von 63,000 Tonnen Stahlschienen und flußeisernen Schwellen zum Preise von Fr. 117 per Tonne franko Basel unverzollt (vom 25. Februar 1904).

*f.* Vertrag mit der Firma Gebrüder Stamm, Baumeister in Basel, über die Ausführung der Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten für das Aufnahmsgebäude des Personenbahnhofes Basel (vom 4. Juli 1904).

*g.* Vertrag mit der Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen über die Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln (vom 24. November 1904).

*h.* Vertrag mit der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen für die Lieferung von 50 dreiachsigen Personenwagen I./II. Klasse und 20 dreiachsigen Personenwagen II./III. Klasse (vom 30. September 1904).

*i.* Vertrag mit der Schweizerischen Wagonsfabrik A. G. in Schlieren für die Lieferung von 20 dreiachsigen Personenwagen II. Klasse und 70 dreiachsigen Personenwagen III. Klasse (vom 30. September/7. Oktober 1904).

## 7. Kommerzielle Vorlagen:

a. Durch Beschluß vom 27. Februar 1904 wurden die Grundlagen für die Ausnahmetarife nebst Beantwortung der eingegangenen Eingaben der Interessenten genehmigt.

b. Am 30. April 1904 wurde folgender Beschluß betreffend Abgabe von Abonnements zu halber Taxe an Kinder gefaßt:

„1. Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen billigt den von der Generaldirektion vertretenen Standpunkt, wonach das Tarifgesetz die Bundesbahnen nicht verpflichtet, die Abonnementsbillette an Kinder bis zum zurückgelegten 12. Altersjahr zur halben Taxe abzugeben;

„2. er erteilt der von der Generaldirektion zugestandenen Änderung des von ihm genehmigten Abonnementstarifs, gemäß welcher die Abonnementsbillette der Serie I an Kinder bis zum zurückgelegten 12. Altersjahr zur halben Taxe abgegeben werden, die nachträgliche Genehmigung;

„3. er lehnt dagegen die Ausdehnung dieses Zugeständnisses auf die Abonnementsbillette der Serie II ab und beauftragt die Generaldirektion, gegen die dahierige Verfügung des Eisenbahndepartements den Rekurs an den Bundesrat zu ergreifen.“

c. Am 30. April 1904 hat der Verwaltungsrat dem mit der Bern-Neuenburg-Bahn unterm 4./29. Dezember 1903 abgeschlossenen Vertrag über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güter- und Tierverkehr die vorbehaltene Genehmigung erteilt.

d. Durch Beschluß vom 30. April 1904 wurden die Taxgrundlagen für den Simplonverkehr genehmigt.

e. Durch Beschluß vom 30. Dezember 1904 wurde dem neuen Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen die Genehmigung erteilt.

## 8. Verschiedenes:

1. Am 27. Februar 1904 hat der Verwaltungsrat dem mit der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft in Bern abgeschlossenen Verträge vom 21. Dezember 1903/2. Februar 1904 betreffend den Speisewagenbetrieb auf den schweizerischen Bundesbahnen, sowie dem mit der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft in Paris abgeschlossenen Verträge vom

2./6. Februar 1904 betreffend den Betrieb von Schlafwagen und Speisewagen und von Luxuszügen auf den schweizerischen Bundesbahnen die vorbehaltene Ratifikation erteilt.

2. Durch Beschluß vom 27. Februar 1904 wurde in Sachen des Umbaues der linksufrigen Zürichseebahn folgender Antrag der Generaldirektion gutgeheißen:

„Der Verwaltungsrat stimmt der Ansicht zu, daß eine Hochbahn auf dem bestehenden Tracé (Projekt III) den bau- und betriebstechnischen Anforderungen genügt und vom finanziellen Standpunkt am empfehlenswertesten ist, sowie daß die Ausführung auf Grundlage eines andern Projektes nur stattfinden könnte, insofern von der Stadt Zürich, außer dem bei allen Projekten zu leistenden Beitrag für die Beseitigung der Niveauübergänge, auch ein wesentlicher Teil der Kostendifferenz zu ihren Lasten übernommen würde; er nimmt davon Akt, daß die Generaldirektion in diesem Sinne mit den Zürcher Behörden in Unterhandlungen treten wird.“

3. Am 29. April 1904 wurde, entsprechend dem Antrag der Generaldirektion, beschlossen, auf das Postulat Wullschleger, lautend:

„Die Generaldirektion ist eingeladen, zu prüfen und zu berichten, ob es nicht tunlich wäre, solchen Beamten der Bundesbahnen, die als Beamte der verstaatlichten Bahnen im Besitze einer Jahresfreikarte waren, in Zukunft eine Jahresfreikarte auszustellen“, nicht einzutreten.

4. Am 30. Dezember 1904 wurde ein dem Bundesrate unterbreitetes Gesuch der Staatsschreiberkonferenz um Abgabe von Jahresfreikarten in ablehnendem Sinne begutachtet.

5. Mit Beschluß vom 1. Oktober 1904 hat der Verwaltungsrat das Gesuch eines Initiativkomitees um nachträgliche Verabfolgung von Gratifikationen an die Angestellten der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn, welche am 30. April 1903 25 oder mehr Dienstjahre zurückgelegt hatten, ablehnend beschieden.

6. Die Berichte der Generaldirektion über ihre Geschäftsführung im III. und IV. Quartal 1903, sowie im I., II. und III. Quartal 1904 wurden genehmigt.

## B. Kreiseisenbahnräte.

Die Kreiseisenbahnräte haben die ihnen laut Rückkaufsgesetz zustehenden Funktionen ausgeübt. Den Verhandlungen derselben ist zu entnehmen, daß ein lebhaftes Interesse für die das Gebiet der Kreise betreffenden Eisenbahnfragen sich geltend macht. Eine Reihe von Anfragen gab den Kreisdirektionen Gelegenheit, Auskunft zu erteilen. Hervorzuheben ist das Begehren derselben, speziell über wichtigere Bauprojekte und über die Fahrpläne angehört zu werden. Über den ersten Punkt wird im folgenden Abschnitt einläßlich berichtet; über den zweiten wird im laufenden Jahre Entscheid getroffen werden. Es kann der Generaldirektion der Bundesbahnen nur angenehm sein, wenn die den Kreiseisenbahnräten zugewiesene begutachtende Tätigkeit sich stets intensiver entwickelt.

Der Eisenbahnrat des Kreises I war zu 4, derjenige des Kreises II zu 3, derjenige des Kreises III zu 3 und derjenige des Kreises IV zu 4 Sitzungen versammelt.

## C. Generaldirektion.

Die Generaldirektion hat in erster Linie alle für den Verwaltungsrat bestimmten Vorlagen vorbereitet. Dieselbe behandelte in 105 Sitzungen 3408 Geschäfte.

Wir erwähnen im übrigen folgende wichtigere Angelegenheiten:

### I. Allgemeines.

1. Von der Bundesversammlung sind im Laufe des Berichtsjahres folgende die Bundesbahnen betreffenden Beschlüsse gefaßt worden:

a. Bundesbeschluß betreffend Genehmigung des zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Eisenbahngesellschaft Vevey-Chexbres abgeschlossenen Vertrages betreffend die Verpachtung des Betriebes der Eisenbahn Vevey-Chexbres an die schweizerischen Bundesbahnen vom 13. April 1904.

b. Bundesbeschluß betreffend die Nachtragskreditbegehren der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1904 vom 21. Juni 1904, lautend:

1. die Nachtragsbetriebskredite der schweizerischen Bundesbahnen für 1904 im Betrage von Fr. 1,467,510;

2. die Änderungen am Budget der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen für 1904, wonach die Einnahmen auf Fr. 47,972,075 und die Ausgaben auf Fr. 49,181,800 festgesetzt werden;

3. die Nachtragsbaukredite der schweizerischen Bundesbahnen für 1904, mit Inbegriff des Baukredites für den Simplontunnel für 1904 im Betrage von Fr. 18,887,450, werden genehmigt.

c. Bundesbeschluß über den Rekurs der Regierung des Kantons Bern betreffend die Schließung der Bahnhofswirtschaft in Bern vom 22. Juni 1904, lautend:  
Der Rekurs wird als unbegründet abgewiesen.

d. Bundesbeschluß betreffend Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1903 vom 24. Juni 1904, lautend:

1. die Rechnungen für 1903 und die Bilanz auf 31. Dezember 1903 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

2. Dem nach Abzug der gesetzlichen Amortisationsquote verbleibenden Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von Fr. 1,030,681.99 sind zu entnehmen:

a. Fr. 280,000 als erste Annuität der zu amortisierenden Ausgaben für die Erweiterung und Vergrößerung von Bahnhöfen;

b. Gratifikation an das Personal der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn, Centralbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen für die ersten vier Monate 1903, zirka Fr. 250,000.

3. Der nach Abzug dieser Summen verbleibende Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung ist auf neue Rechnung vorzutragen.

4. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1903 wird genehmigt.

#### Postulate zum Geschäftsbericht der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1903:

1. Der Bundesrat wird eingeladen, darüber Bericht zu erstatten, welchen grundsätzlichen Standpunkt der Bundesrat bei Einreichung von Konzessionsgesuchen für Bahnen inskünftig einzunehmen gedenkt. (Vom 24. Juni 1904.)

2. Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage betreffend die Versicherung gegen Brandschaden in dem Sinne zu prüfen und Bericht zu erstatten, ob es nicht angezeigt erscheine, die Selbstversicherung einzuführen. (Vom 21. Dezember 1904.)

3. Der Bundesrat wird eingeladen, nach Anhörung der Bundesbahnen darüber Bericht zu erstatten, in welchem Umfange das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen auf die Bundesbahnen Anwendung finden und ob und in welchem Umfange, unter Festhaltung der Grundsätze dieses Gesetzes über solide Bilanzierung, dasselbe für die Bundesbahnen abgeändert werden soll. (Vom 24. Juni und 21. Dezember 1904.)

e. Bundesbeschluß betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1905, vom 20. Dezember 1904, lautend:

Die nachfolgenden Budgets der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1905 werden genehmigt:

1. Das Betriebsbudget, abschließend mit Fr. 116,798,240 Einnahmen und Fr. 80,927,740 Ausgaben;

2. das Budget der Gewinn- und Verlustrechnung, abschließend mit Fr. 51,201,200 Einnahmen und Fr. 53,289,600 Ausgaben;

3. das Baubudget im Betrage von Fr. 44,062,005;

4. das Budget der Ausgaben der Kapitalrechnung im Betrage von Fr. 46,912,855.

Postulate zum Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1905:

1. Der Bundesrat wird eingeladen, die Bundesbahnverwaltung zur Prüfung der Frage zu veranlassen, ob nicht die Erwerbung der dem Staate und der Stadt Bern gehörenden und der Bahn verpachteten Bestandteile des Bahnhofes Bern durch die Bundesbahnen oder durch die Bahnhofsgemeinschaft Bern anzustreben sei. (Vom 23. Dezember 1904.)

2. der Bundesrat wird eingeladen, die Frage prüfen zu lassen, ob für das Zugspersonal der Bundesbahnen für die Sommerszeit nicht eine bequemere und leichtere Kleidung einzuführen sei. (Vom 23. Dezember 1904.)

f. Bundesbeschluß betreffend Genehmigung des zwischen der Eisenbahngesellschaft Nyon-Crassier und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrages, vom 22. Dezember 1904, lautend:

1. Der unterm 9./16. August 1904 von der Bahngesellschaft Nyon-Crassier mit der Generaldirektion der Bundesbahnen abgeschlossene Betriebsvertrag wird mit nachstehenden Vorbehalten genehmigt:

a. Am Schlusse des letzten Alineas des Art. 23 sind die Worte „sofort aufzulösen“ zu ersetzen durch „auf Monatsfrist zu kündigen“.

b. Für die Erfüllung der von den schweizerischen Bundesbahnen übernommenen gesetzlichen und konzessionsmäßigen Pflichten haftet im Sinne des Art. 28 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft auch die Bahneigentümerin.

2. Der Bundesrat ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1905 in Kraft tritt, beauftragt.

g. Bundesbeschluß betreffend Genehmigung des zwischen der Bahngesellschaft Bière-Apples-Morges und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrages vom 22. Dezember 1904, lautend:

1. Der unterm 2. August 1904 zwischen der Bahngesellschaft Bière-Apples-Morges und der Generaldirektion der Bundesbahnen abgeschlossene Betriebsvertrag wird mit nachstehenden Vorbehalten genehmigt:

(Wie bei f.)

h. Bundesbeschluß betreffend Genehmigung des zwischen der Bahngesellschaft Pruntrut-Bonfol und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossenen Betriebsvertrages, vom 22. Dezember 1904, lautend:

1. Der unterm 10. Juli 1904 zwischen der Bahngesellschaft Pruntrut-Bonfol und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossene Betriebsvertrag wird mit folgenden Vorbehalten genehmigt:

(Wie bei f.)

i. Durch Beschluß vom 19. Dezember 1904 hat die Bundesversammlung die vom Kanton Bern nachgesuchte Fristverlängerung der Konzession für eine Lötschbergbahn bewilligt, ohne daß ein Vorbehalt zu gunsten der Bundesbahnen beigefügt worden wäre, nachdem der Bundesrat in seiner Botschaft vom 18. Juni 1904 sich zu unserer bezüglichen Anregung (vergl. Ziff. 4a) ausgesprochen hatte, wie folgt:

„Über die grundsätzliche Frage, wie sich die Bundesbehörden zu Konzessionsgesuchen für solche Linien stellen sollen, die eventuell von den Bundesbahnen gebaut werden könnten, werden wir uns in einem besondern Berichte aussprechen. Im vorliegenden Falle halten wir dafür, daß unbeschadet der grundsätzlichen Lösung, lediglich aus Rücksicht auf den Umstand, daß die Konzession für die Lötschbergbahn schon im Dezember 1891, also mehrere Jahre vor der Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen, erteilt worden ist, die nachgesuchte Fristverlängerung gewährt werden sollte.

„In den Beschluß auch Bestimmungen über die Abtretung der Konzession an die Bundesbahnen und über eine allfällige Änderung des Tracés aufzunehmen, scheint uns nicht nötig zu sein. Einmal ist nicht daran zu zweifeln, daß der Kanton Bern jederzeit bereit sein wird, gegen Ersatz seiner Auslagen auf die Konzession zu verzichten, falls die Bundesbahnen bauen wollen. Und sodann müßte, um dem Konzessionär die Fakultät einer Tracé-änderung (Wildstrubel statt Lötschberg) einräumen zu können, ein förmliches Gesuch desselben vorliegen. Da dies aber nicht der Fall ist, so haben die Bundesbehörden auch keinen Anlaß, eine Konzessionsänderung vorzunehmen.“

2. Auf unsern Vorschlag hat der Bundesrat am 14. Mai verfügt, es seien die Abgangssentschädigungen, welche vom Verwaltungsrate der Jura-Simplon-Bahn bei ihrer Auflösung den austretenden Mitgliedern ihrer Direktion und dem Generalsekretär im Gesamtbetrage von Fr. 194,000 zugesprochen worden waren, zu Lasten der Liquidationsrechnung der Jura-Simplon-Bahn zu buchen. Die Liquidationskommission war der Ansicht, diese Beträge seien von den Bundesbahnen zu übernehmen als Verpflichtungen, die durch den Rückkaufsvertrag der Eidgenossenschaft überbunden worden seien.

3. Am 17. Mai hat der Bundesrat verfügt, daß alle bei der Generaldirektion und bei der Zentralverwaltung der Kreisdirektionen zu besetzenden Stellen im Eisenbahnamtsblatt und im Bundesblatt auszuschreiben seien.

4. Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement sind wir mit der Begutachtung folgender Gesuche um Konzessionierung und Fristverlängerung für bereits erteilte Konzessionen beauftragt worden:

a. Lötschbergbahn, Fristverlängerung.

Wir antworteten, daß wir die große verkehrspolitische Bedeutung eines Durchstiches der Berner Alpen in keiner Weise verkennen, sowohl mit Rücksicht auf die aus demselben resultierenden Abkürzungen internationaler Transitlinien als auch auf die hieraus sich ergebenden Verschiebungen in der Verkehrsleitung für das schweizerische Eisenbahnnetz. Gerade mit Rücksicht auf diesen Einfluß der projektierten Linie seien wir aber der Ansicht, daß eine konsequente Staatsbahnpolitik dahin führen müsse, eine so wichtige Verkehrslinie im geeigneten Zeitpunkt durch den Bund erstellen zu lassen, und zwar unter angemessener Subventionierung durch die zunächst beteiligten Kantone. Es wäre nicht richtig, diesen Alpendurchstich, welcher eine wichtige Zufahrtslinie zum Simplon bilden würde, durch einen Dritten, sei es ein Kanton oder eine Privatgesellschaft, in Konkurrenz zu den Bundesbahnen ausführen und betreiben zu lassen.

Aus diesem Standpunkt folge, daß die nachgesuchte Konzessionsverlängerung nicht bewilligt werden sollte, in der Meinung, daß der Bund sich vorbehalte, eine Eisenbahn mit Durchstechung der Berner Alpen als Zufahrtslinie zum Simplon im geeigneten Zeitpunkte mit Unterstützung durch die beteiligte Landesgegend selbst zu bauen. Durch eine solche Entschließung der Bundesbehörde würde die fernere Tätigkeit der Behörden des Kantons Bern und des Initiativkomitees zur Vorbereitung und eingehenden Untersuchung des Projektes in keiner Weise ausgeschlossen.

Wenn die Bundesbehörden wider Erwarten diesen Standpunkt nicht einnehmen wollten, wäre es mindestens angezeigt, bei Bewilligung der Fristverlängerung die Konzessionäre zu verpflichten, den Bund jederzeit an ihrer Stelle in die Ausführung der konzedierten Linie eintreten zu lassen. Daß ein solcher Eintritt die Interessen des Bundes allerdings nur mangelhaft zu wahren vermöchte, hätten wir wiederholt ausgeführt.

In dieser Hinsicht betonten wir namentlich, daß wir in Übereinstimmung mit der vom Staatsrate des Kantons Wallis in seiner Eingabe vom 30. November 1903 geäußerten Ansicht dafür halten, daß der Entscheid über die Frage, ob der Berner Alpendurchstich richtiger durch den Lötschberg oder durch den Wildstrubel zu erstellen sei, noch unpräjudiziert einer eingehenden und gründlichen Untersuchung vorbehalten werden sollte. Der Bund sollte sich nicht zum voraus auf das Lötschbergprojekt verpflichten lassen.

Dieses seien die Gründe, welche uns bestimmten, uns gegen die nachgesuchte Fristverlängerung auszusprechen.

Auf eine Anfrage des leitenden Ausschusses des Initiativkomitees für die Lötschbergbahn, ob wir uns an den weiteren Vorstudien für einen bernischen Alpendurchstich beteiligen würden, haben wir Ende Juni geantwortet, daß wir vorerst über die allgemein schweizerische Bedeutung desselben noch näher orientiert sein müßten sowohl vom technischen Standpunkte aus als von demjenigen des zu erwartenden Verkehrs und der voraussichtlichen Rendite; dann erst würden wir beurteilen können, ob die neue Linie wirklich einem allgemeinen volkswirtschaftlichen Bedürfnis entspreche und ob es angezeigt sei, in näherer Zeit an deren Ausführung heranzutreten. Um diese Untersuchung vornehmen zu können, welche gründlich gemacht werden müsse und daher eine gewisse Zeit beanspruchen werde, bedürften wir des in Händen des Initiativkomitees befindlichen Aktenmaterials, um dessen Überlassung wir ersuchten.

Mit Schreiben vom 25. Juli hat uns das Komitee das Gutachten der Herren Experten Colombo, Garnier und Pontzen vom Januar 1904 über einen bernischen Alpendurchstich konfidentiell mitgeteilt und uns die Zustellung der noch verlangten Ergänzungen zu demselben in Aussicht gestellt. Unsere bezüglichen Untersuchungen sind an die Hand genommen worden.

#### b. Zwingen-Neu-Solothurn.

Wir haben das Konzessionsgesuch ablehnend begutachtet. Es ist in der Tat nicht einzusehen, wie dieses Projekt für einen weiteren Juradurchstich neben den vielen schon vorliegenden Projekten gerechtfertigt werden soll.

#### c. Romont-Payerne.

Wir erklärten, daß wir weder Veranlassung hätten, gegen dieses Projekt Einwendungen zu erheben, noch dessen Ausführung durch die Bundesbahnen zu beanspruchen.

#### d. Lauterbrunnen-Visp (Breithornbahn), Fristverlängerung.

Das Resultat unserer Untersuchungen war das nämliche wie *ad a.*

#### e. Pfäffikon-Steinmatt-Zug, Fristverlängerung.

Wir beantragten dem eidgenössischen Eisenbahndepartement, auf dieses Gesuch für eine unseres Erachtens überflüssige Parallellinie nicht einzutreten.

5. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat uns eine Eingabe der Regierung des Kantons Aargau vom 3. Oktober zur Vernehmlassung mitgeteilt, welche Erstellung des zweiten Geleises für die Strecke Hendschikon-Wohlen der Aargauischen Südbahn und Durchführung aller Züge der Linie Brugg-Hendschikon bis in die Station Wohlen verlangte. Wir haben mit Schreiben vom 13. Dezember Ablehnung dieser Begehren beantragt.

6. Mit dem Vorschlag des eidgenössischen Eisenbahndepartementes, die Bahnstrecken Brig-Iselle (Simplontunnel) und Wattwil-Uznach (Rickentunnel) als Hauptbahnen zu bezeichnen, erklärten wir uns einverstanden.

Nachdem die Bodensee-Toggenburg-Bahn den Antrag des eidgenössischen Eisenbahndepartementes, ihre Linien seien als Hauptbahnen zu erklären, bestritten hatte, wurden wir vom Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung aufgefordert und sprachen uns am 18. Oktober dahin aus, daß jedenfalls die Linie Romanshorn-St. Gallen als Hauptbahn zu betrachten sei, während der Linie St. Gallen-Wattwil allerdings mehr nur lokale Bedeutung zukomme.

7. Mit Schreiben vom 6. Mai haben wir die Schlußnahme unseres Verwaltungsrates vom 30. April betreffend die Erstellung der Fortsetzung der schmalspurigen Brünigbahn von Brienz bis Interlaken durch die Bundesbahnen dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zu Händen des Bundesrates, beziehungsweise der Bundesversammlung zur Kenntnis gebracht. Das Eisenbahndepartement hat uns sodann mit Antwort vom 13. Mai eröffnet, daß es die Angelegenheit erst dann an den Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung weiterleiten werde, wenn die Bedingung, unter welcher der Verwaltungsrat den Bau der rechtsufrigen Brienzseebahn empfehle, erfüllt sei, d. h. wenn sich der Kanton Bern zur Leistung eines jährlichen Beitrages von Fr. 40,000 für die Dauer von 10 Jahren verpflichtet habe.

Wir teilten diese Antwort am 14. Mai der Eisenbahndirektion des Kantons Bern mit.

Auf den 29. Juni wurden wir vom Eisenbahndepartement zu einer Besprechung mit einer Abordnung des Regierungsrates des Kantons Bern in dieser Angelegenheit eingeladen, bei welcher wir erklärten, daß die Stellungnahme der Bundesbahnen durch den Beschluß des Verwaltungsrates vom 30. April 1904 genau präzisiert sei und daß von Abänderungen nicht die Rede sein

könne. Es könnte nur zugestanden werden, daß die jährlichen Zahlungen von Fr. 40,000 auf einmal berichtet werden, unter entsprechender Diskontierung.

Mit Schreiben vom 19. Oktober teilte der Regierungsrat des Kantons Bern dem Bundesrate mit, daß der Große Rat am 6. Oktober folgenden Beschluß gefaßt habe:

„Der Große Rat des Kantons Bern erklärt sich im Prinzip mit der Ausführung der Brienzerseebahn durch die schweizerischen Bundesbahnen einverstanden.

„Der Große Rat des Kantons Bern stellt bei dem Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung den Antrag, es sei ein Bundesgesetz zu erlassen betreffend den Bau einer rechtsufrigen normalspurigen Brienzerseebahn durch den Bund und den gleichzeitigen Umbau der Bahnstrecke Brienz-Meiringen auf Normalspur. Für diesen Fall erklärt sich der Große Rat bereit, eine Subvention à fonds perdu zu leisten, welche im prozentual gleichen Verhältnis zu den Anlagekosten steht, wie bei der für die Schmalspurbahn berechneten Subvention.

„Für den Fall, daß die schweizerische Bundesversammlung an dem Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 30. April 1904 festhalten sollte, erklärt der Große Rat die seitens der Bahnverwaltung vom Kanton Bern verlangte Leistung eines jährlichen Beitrages von Fr. 40,000 an die Betriebskosten der Brienzerseebahn auf die Dauer von 10 Jahren, vom Tage ihrer Betriebseröffnung hinweg, anzunehmen mit der Modifikation, daß es dem Kanton Bern freigestellt sein soll, eine dieser jährlichen Leistung entsprechende einmalige Abfindungssumme auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Brienzerseebahn zu bezahlen.

„Zudem spricht der Große Rat der schweizerischen Bundesversammlung im Falle der Erstellung einer Schmalspurbahn die bestimmte Erwartung aus, es möchte dieselbe über Interlaken-Oststation hinaus bis in den Westbahnhof geführt werden. Dabei betrachtet er es als selbstverständlich, daß die definitiven Erweiterungsbauten in der Oststation verschoben werden, bis die Frage der Einführung der Bahn in den Westbahnhof entschieden sein wird.“

Vom eidgenössischen Eisenbahndepartement am 22. Oktober zur Vernehmlassung eingeladen, erklärten wir mit Schreiben vom 4. November neuerdings, daß für unsere Stellungnahme zu diesen Anträgen der vom Verwaltungsrate gefaßte Beschluß vom 30. April

1904 maßgebend sei. Wir seien nur zur Ausführung einer schmalspurigen Bahn ermächtigt; neue Gründe für die Erstellung einer Normalspur seien nicht angebracht worden; unsern früheren bezüglichen Erörterungen sei nur noch beizufügen, daß der Umbau der Brünigbahn in Normalspur mindestens 20 Millionen kosten würde, es könne von einem solchen in absehbarer Zeit nicht die Rede sein.

Dagegen könnten wir einer Umwandlung der verlangten zehnjährigen Betriebssubvention in eine einmalige Abfindungssumme auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung zustimmen.

Bezüglich der Forderung der Einführung der Schmalspurbahn in den Westbahnhof Interlaken könnten wir nur die Erklärung bestätigen, daß wir zur gründlichen Prüfung dieser Frage bereit seien und daß vor dem Entscheid derselben definitive Erweiterungsbauten in der Oststation nicht vorgenommen werden.

Der Bundesrat hat unsere Auffassung als zutreffend erachtet und mit Botschaft vom 12. Dezember 1904 der Bundesversammlung den Erlaß folgenden Bundesgesetzes betreffend den Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von Brienz nach Interlaken als Fortsetzung der Brünigbahn beantragt:

„Art. 1. Die Bundesbahnverwaltung wird ermächtigt, als Fortsetzung der Bünigbahn eine Eisenbahn von Brienz nach Interlaken (Brienzerseebahn) mit Spurweite von 1 Meter, 12<sup>0</sup>/<sub>100</sub> Maximalsteigung und 250 Meter Minimalradius im Kostenvoranschlag von Fr. 5,500,000 zu bauen.

„Art. 2. Diese Ermächtigung ist an die Bedingung geknüpft, daß der Kanton Bern, gemäß dem Beschlusse des Großen Rates vom 6. Oktober 1904, vom Tage der Betriebseröffnung hinweg während 10 Jahren an die Betriebskosten einen jährlichen Beitrag von Fr. 40,000 leistet.

„Art. 3. Es steht dem Kanton Bern frei, statt der zehnjährigen Leistung von Fr. 40,000 eine entsprechende einmalige Abfindungssumme auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Brienzerseebahn zu bezahlen.

„Art. 4. Beim Bau ist auf einen späteren allfälligen Umbau auf Normalspur möglichst Rücksicht zu nehmen.

„Art. 5. Der Bundesrat ist beauftragt, auf Grundlage des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.“

8. Vom Ministerium der öffentlichen Bauten in Rom ist uns ein Bericht einer von ihm eingesetzten Spezialkommission über die von ihr in den schweizerisch-französischen Grenzstationen über die Zollbehandlung vorgenommenen Studien, mit Anträgen betreffend die Zollbehandlung der Eisenbahntransporte über die Simplonbahn in Domodossola zugestellt worden. Wir haben diese Vorschläge geprüft und am 25. März mit unserm Gutachten an das eidgenössische Eisenbahndepartement zu Händen des eidgenössischen Zolldepartementes weitergeleitet.

Nach erfolgter Rückäußerung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes und des eidgenössischen Zolldepartementes haben wir die Anregung des Ministeriums der öffentlichen Bauten in Rom am 26. April dahin beantwortet, daß die schweizerischen Behörden zu einer Änderung der bezüglichen Vorschriften des Übereinkommens vom 2. Dezember 1899 zwischen Italien und der Schweiz betreffend den Anschluß des schweizerischen Bahnnetzes an das italienische durch den Simplon und den Betrieb der Bahnstrecke Iselle-Domodossola nicht Hand bieten können.

9. Mit Zuschrift vom 10. November 1904 hat uns das Generalinspektorat der Eisenbahnen im italienischen Ministerium der öffentlichen Bauten in Rom die Vertragsentwürfe über die Mitbenützung des Bahnhofes Domodossola und den Betrieb der Strecke Domodossola-Iselle zugestellt. Die bezüglichen Untersuchungen sind im Gange.

10. Mit Zustimmung des Eisenbahndepartementes haben wir grundsätzlich unsere Beteiligung an der im Laufe des Jahres 1906 in Mailand zur Feier der Eröffnung der Simplon-Bahn stattfindenden Ausstellung zugesagt.

11. In Abschnitt A, Ziffer 4, sind die Mitbenützungsverträge mit andern Bahnverwaltungen aufgeführt welche definitiv abgeschlossen und vom Verwaltungsrate genehmigt worden sind.

Außerdem sind Verhandlungen geführt worden:

a. mit der Tößtalbahn betreffend den Bahnhof Winterthur;

b. mit der Regierung des Kantons Neuenburg betreffend die Bahnhöfe Neuenburg und Chaux-de-Fonds;

c. mit der Traverstalbahn betreffend den Betrieb ihrer Linie und die Mitbenützung der Station Travers;

*d.* mit den elektrischen Bahnen von Vevey betreffend den Bahnhof von Vevey;

*e.* mit der Sernftalbahn betreffend den Anschluß an die Station Schwanden;

*f.* mit der Eisenbahn Saignelégier-Glovelier betreffend den Bahnhof Glovelier;

*g.* mit der Sensetalbahn betreffend die Station Flamatt.

Für die Mitbenützung der Station Flamatt durch die Sensetalbahn finden die Grundsätze der mit andern Bahnunternehmungen abgeschlossenen Mitbenützungsverträge bis auf weiteres provisorische Anwendung, da eine Verständigung über die Kostenbeteiligung der Sensetalbahn nicht möglich war und die Erfahrungen abgewartet wurden, welche Mehrkosten tatsächlich verursacht werden. Der Güterverkehr für die Sensetalbahn ist am 1. Juli eröffnet worden.

**12.** Die Klage gegen die Gürbetalbahn betreffend die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Thun ist dem Bundesgericht am 26. Mai eingereicht worden.

**13.** Die Bodensee-Toggenburgbahn hat uns vorgeschlagen, über Mitbenützung des Bahnhofes St. Gallen, der Stationen St. Fiden, Lichtensteig und Wattwil, sowie der Bahnstrecken St. Fiden-St. Gallen, Lichtensteig-Wattwil und eventuell Romanshorn-Egnach in Verhandlung zu treten.

In einer am 22. Oktober 1904 zur Besprechung der Anschluß- und Mitbenützungsverhältnisse abgehaltenen Konferenz wurde vereinbart, daß die Bodensee-Toggenburg-Bahn uns ihre Projekte für die gewünschten Anschlüsse an Bahnhöfe und Stationen der Bundesbahnen einreichen und wir die Frage der Einführung der Linie Romanshorn-St. Gallen in den Bahnhof St. Gallen unter Mitbenützung eines erst zu erstellenden zweiten Geleises St. Fiden-St. Gallen untersuchen und ein bezügliches Projekt ausarbeiten sollen.

**14.** Auf Einladung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes hat am 17. Februar eine Konferenz stattgefunden zur Besprechung des Anschlusses der Bahn Nyon-Crassier an die französischen Bahnen in Crassier beziehungsweise Divonne.

Mit Schreiben vom 12. Oktober hat uns das eidgenössische Eisenbahndepartement das Protokoll der am 9. August in Genf zu-

sammengetretenen internationalen Kommission mitgeteilt, welche die technischen Bedingungen des Anschlusses der Bahn Nyon-Crassier an die französische Linie von Bellegarde nach Divonne feststellte. Zu bemerken ist, daß der internationale Bahnhof in Divonne erstellt wird und daß der Betrieb der Strecke Crassier-Divonne durch eine schweizerische Bahnverwaltung zu besorgen ist. Die Verhandlungen mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn über die Bedingungen der Betriebsbesorgung für diese Strecke durch die Bundesbahnen sind eingeleitet.

15. Mit Schreiben vom 16. Juli hat sich der Stadtrat von Zürich auf unsere Einladung bereit erklärt, in Verhandlungen über die Beteiligung der Stadt Zürich am Umbau der linksufrigen Zürichseebahn einzutreten. Bevor dieselben beginnen konnten, waren das Gutachten der von der Stadt ernannten Experten, der Herren Locher und Zschokke, über eine Führung der Bahn unter der Sihl, und die Voranschläge der Stadt über die Bau- und Expropriationskosten, welche von den unsrigen bedeutend abweichen, zu prüfen. Es hat sodann am 5. Oktober eine erste Konferenz stattgefunden; an derselben wurde vereinbart, es seien die Kostenvoranschläge für Bau und Expropriation einer nochmaligen Prüfung zu unterziehen und eine weitere Variante für eine Hochbahn (Projekt Sueß) zu studieren. Diese Ergänzungsarbeiten wurden bis Ende Dezember vollendet.

16. Eine Anfrage des Initiativkomitees für eine direkte Bahn Solothurn-Bern haben wir dahin beantwortet, daß eine Mitbenützung der Linie Schönbühl-, bzw. Zollikofen-Bern und des Bahnhofes Bern durch diese Bahn unmöglich sei und daß wir unserm Verwaltungsrate eine Abtretung der Strecke Neu-Solothurn-Aespli an die genannte Bahnunternehmung nicht empfehlen könnten.

17. Die Uerikon-Bauma-Bahn ist genötigt, vom 1. Januar 1905 an zum Selbstbetrieb überzugehen, nachdem die Töstalbahn die Fortsetzung des Betriebes mit Rücksicht auf das Fehlen von Garantien für Deckung des Betriebsausfalles abgelehnt hat. Auf wiederholtes Andrängen der Verwaltung der Uerikon-Bauma-Bahn konnten wir nur bestätigen, daß wir in kommerzieller Beziehung und mit Rücksicht auf die Erleichterung des Betriebes soweit immer möglich entgegengekommen seien und ein weiteres nicht tun könnten. Bei einer Konferenz am 23. No-

vember unter dem Vorsitz des Baudepartementes des Kantons Zürich wurden die früheren Erklärungen betreffend Übernahme des Personals derselben bei allfälliger Auflösung ihres Betriebes bestätigt und die Abgabe von Kohlen zur Lokomotivfeuerung zum Selbstkostenpreis gegen Barzahlung, sowie die Unterbringung einer Reservelokomotive im Lokomotivdepot der Station Hinwil zugestanden.

18. Die Direktion der Gotthardbahn hat das eidgenössische Eisenbahndepartement angefragt, ob es dagegen Einwendung erhebe, daß sie dem Initiativkomitee für eine Greinabahn statistische Mitteilungen mache zur Beurteilung der Rentabilität derselben; auf Einladung sprachen wir uns dahin aus, es könne unseres Erachtens nur erwünscht sein, wenn für die Vergleichung der verschiedenen Projekte für eine Ostalpenbahn zuverlässiges Material beschafft werde.

19. Nachdem die Betreibungen für Verbesserung des Hüngrerkanals und Hebung der Rheinschiffahrt bis Basel neu aufgenommen worden waren, sind wir zu einer Konferenz mit Vertretern der eidgenössischen Departemente des Handels und der Industrie, des Innern und des Eisenbahndepartementes vom 25. Januar eingeladen worden, an welcher das weitere Vorgehen in dieser Angelegenheit beraten und Vorschläge für eine bezügliche Instruktion für die schweizerische Gesandtschaft in Berlin zu Händen des Bundesrates formuliert wurden.

20. An den internationalen Eisenbahnkongreß, welcher im Mai 1905 in Washington stattfindet, haben wir einen Ingenieur des Bahnbaues und einen solchen des Maschinendienstes abzuordnen beschlossen.

21. Mit Schreiben vom 13. August teilte uns die Kreisdirektion III mit, daß der Kreiseisenbahnrat III am 6. gleichen Monats folgendes Postulat beschlossen habe: „Die Bundesbahnverwaltung sei zu ersuchen, dem Kreiseisenbahnrate Gelegenheit zu geben, sich über das Projekt für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich vor der endgültigen Genehmigung zu äußern, wenn einmal ein Ausführungsprojekt vorliege; ferner seien auch in Zukunft alle den Kreis III betreffenden Projekte für Bauten von größerer Bedeutung vor der Vorlage an den Verwaltungsrat dem Kreiseisenbahnrate zur Äußerung zuzustellen“ — und ersuchte uns um bezügliche Entscheidung.

Wir antworteten am 27. September, daß die Stellungnahme des Kreiseisenbahnrates zu den den Kreis betreffenden Bauprojekten durch das Rückkaufsgesetz vom 15. Oktober 1897 geordnet sei. Gemäß Art. 30, Ziffer 4, stehe demselben die Genehmigung des von der Kreisdirektion ausgearbeiteten, zur Vorlage an die Generaldirektion bestimmten Jahresbudgets zu, somit speziell auch des Baubudgets. Bei diesem Anlasse sei der Kreiseisenbahnrat befugt, sich von der Kreisdirektion alle auf die einzelnen Positionen des Baubudgets bezüglichen Aufschlüsse geben zu lassen und Begehren zu Handen der Generaldirektion zu formulieren. Ein Eingreifen des Kreiseisenbahnrates in einem andern Stadium der Behandlung der Bauprojekte sei im Gesetz nicht vorgesehen. Das schließe aber nicht aus, daß der Kreiseisenbahnrat auch später Aufschluß über den Stand wichtiger Baufragen von der Kreisdirektion verlangen könne; dagegen würde es unseres Erachtens zu weit gehen, wenn das Recht zur Begutachtung solcher Projekte vor deren Behandlung durch den in Sachen allein zuständigen Verwaltungsrat beansprucht werden wollte.

Mit Zuschrift vom 18. Oktober ersuchte uns der Kreiseisenbahnrat III, auf unseren Beschluß zurückzukommen und zunächst das Ausführungsprojekt für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vor der Vorlage an den Verwaltungsrat ihm zur Äußerung zuzustellen. Wir antworteten am 15. November, daß wir in Berücksichtigung des dringenden Wunsches, über diese die Interessen der Stadt Zürich wie diejenigen der Bundesbahnen ganz wesentlich berührende Baufrage vor der Behandlung des Projektes durch unsern Verwaltungsrat sich vernehmen zu lassen, keinen Anstand nehmen, das Umbauprojekt, sobald dasselbe unsererseits festgestellt sein würde, durch Vermittlung der Kreisdirektion III dem Kreiseisenbahnrate zur Begutachtung mitzuteilen.

Wir verwiesen darauf, daß wir schon in unserm Schreiben vom 27. September an die Kreisdirektion III bemerkten, daß der Kreiseisenbahnrat auch nach Beratung der Budgetvorlage von der Kreisdirektion Aufschluß über den Stand wichtiger Baufragen verlangen könne. Die Kreisdirektion hätte sich in solchen Fällen den erforderlichen Aufschluß, soweit noch nötig, bei der Generaldirektion zu beschaffen, und es bliebe dem Kreiseisenbahnrat freigestellt, auf Grund der erhaltenen Aufschlüsse Begehren an die Generaldirektion zu Handen des Verwaltungsrates zu stellen. In Art. 30 des Rückkaufsgesetzes sei allerdings eine förmliche Be-

gutachtung aller wichtigern Bauvorlagen durch den Kreiseisenbahnrat zu Händen des Verwaltungsrates bei anderm Anlaß als bei der Budgetberatung nicht vorgesehen. Wir seien der Ansicht, daß der von uns angedeutete Weg durchaus genügend wäre, um die rechtzeitige Bekanntgabe der Auffassung des Kreiseisenbahnrates zu wichtigen Bauvorlagen zu ermöglichen. Einmal sei die Voraussetzung nicht zutreffend, daß dieselben in der Regel durch die Organe der Generaldirektion vorbereitet werden, ohne daß die Kreisdirektion über den Stand der Angelegenheit orientiert sei. Allerdings sei für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn die Mitwirkung der Kreisdirektion nicht in allen Stadien der Vorbereitung beansprucht worden, da es sich um Ausarbeitung von Projekten handelte, welche von der früheren Vorlage der Nordostbahn abwichen; diese Vorlage sei von den nunmehrigen Organen der Generaldirektion erstellt worden. Es wäre aber der Kreisdirektion gleichwohl möglich gewesen, auf Wunsch des Kreiseisenbahnrates Aufschluß zu geben, da wir keinen Anstand genommen hätten, ihr das erforderliche Material zu diesem Zwecke zur Verfügung zu stellen.

Obwohl wir somit der Ansicht seien, daß durch unsere Auffassung über das einzuhaltende Verfahren den Rechten des Kreiseisenbahnrates kein Eintrag geschehen und seine rechtzeitige Einflußnahme nicht beeinträchtigt worden sei, legen wir anderseits auf diese formelle Seite der Frage kein Gewicht. Materiell seien wir damit einverstanden, daß dem Kreiseisenbahnrat Gelegenheit geboten werde, sich über das Umbauprojekt frühzeitig genug auszusprechen, und wir werden ihm daher dasselbe vor der Beratung durch den Verwaltungsrat durch die Kreisdirektion III zur Begutachtung zustellen lassen.

Wir beabsichtigen, für wichtige Bauvorlagen in anderen Kreisen in gleicher Weise vorzugehen.

**22.** Dem Verbandschweizerischer Eisenbahnen ist auf den Zeitpunkt ihrer Betriebseröffnung die Eisenbahn Saignelégier-Glovelier beigetreten.

Am 17. November hat eine allgemeine Konferenz des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen stattgefunden, in welcher neben laufenden Geschäften folgende wichtigere Fragen behandelt wurden:

a. Das Übereinkommen über die Haftpflicht aus dem direkten schweizerischen Verkehr und das

Verfahren zur Regelung der Entschädigungsforderungen, welches am 10. Juli 1903 provisorisch festgestellt worden war, wurde in Anpassung an die erlassenen neuen Plombierungsvorschriften in definitiver Redaktion bereinigt und soll auf den 1. April 1905 in Kraft gesetzt werden.

b. Eine Eingabe an das eidgenössische Militärdepartement zum Vorentwurfe einer neuen Militärorganisation wurde durchberaten und redaktionell festgestellt, welche gegen die Neuerung Stellung nimmt, daß die vom Militärdienst befreiten Eisenbahnangestellten künftig nicht nur eine Rekrutenschule, sondern auch noch drei Wiederholungskurse zu bestehen haben. Durch diese Vorschrift soll laut der Begründung zum Vorentwurf erreicht werden, daß die Verwaltungen sich umsehen und nicht hauptsächlich Dienstpflichtige anstellen. Der Verband sah sich veranlaßt, gegen die den Bahnen zugemutete Verschlechterung des Personals entschieden Stellung zu nehmen, indem er ferner darauf hinwies, daß mit Rücksicht auf die territoriale Einteilung der Armee die Durchführung einer solchen Maßnahme die Aufrechterhaltung eines geordneten Betriebes geradezu verunmöglichen würde.

c. Aufnahme der Rhätischen Bahn in den Verband; diese wurde grundsätzlich zugestanden und die Präsidialverwaltung ermächtigt, die Ausnahmen zu vereinbaren, welche der Rhätischen Bahn in ihrer Eigenschaft als schmalspuriger Nebenbahn von einzelnen Erlassen des Verbands zugestanden werden müssen.

23. Die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen sind, abgesehen von einer Reihe spezieller Besprechungen in den verschiedensten Angelegenheiten, dreimal zu gemeinsamen Konferenzen gemäß Art. 36 des Rückkaufgesetzes zusammengetreten zur Behandlung wichtigerer Verwaltungsfragen. Wir erwähnen namentlich die folgenden:

Gleichmäßige Anwendung der für die Besoldung und Löhnung des Personals erlassenen Vorschriften: Auslegung der bestehenden Vorschrift über Erteilung von Urlaub an Beamte, über Lohnzahlung an beurlaubte Arbeiter, über Lohnzahlung an provisorisch Angestellte und an Arbeiter in Krankheitsfällen, sowie über Verabfolgung von Reiseentschädigungen; Anwendung des Arbeitsgesetzes auf das Personal der zentralen Bureaux des Betriebes; Verbot des Betriebes von Wirtschaften durch Angehörige von Arbeitern;

einheitliche Vorschriften über Löhnung und Verpflegung des Personals bei Räumungsarbeiten anlässlich von Unfällen und dergleichen; über Zusammenrechnung der Aussetzung des Dienstes wegen Krankheit in mit kleinem Unterbruch aufeinanderfolgenden Perioden, über Anwendung des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit auf die Bahnarbeiter und Ablöser, über die Reduktion des Taglohnes für ältere nicht mehr voll leistungsfähige Arbeiter und über die Anwendung des Verwaltungsratsbeschlusses vom 23. April 1903, betreffend Unterstützung arbeitsunfähig gewordener Arbeiter des Bahndienstes, welche nicht während des ganzen Jahres beschäftigt werden; Verabreichung von Gratifikationen nach 25- und 40jähriger Dienstzeit; Erlaß übereinstimmender Vorschriften über die Kontrollierung und Verifikation der in den Kassen der Kreisdirektionen deponierten Wertschriften; Form der Supplementsbilletts, welche bei Nacherhebung von Taxen durch das Zugspersonal zu verwenden sind; gleichmäßige Anlage der von den Kreisdirektionen an die Kreiseisenbahnräte zu erstattenden Quartalberichte; Vorberatung einer Instruktion betreffend die Behandlung gefundener Gegenstände; Verfahren bei Entwerfung des Baubudgets; Abgabe von Dienstkarten an Beamte, die keine Jahresfreikarten erhalten.

24. Über den Personalbestand bei der Generaldirektion und bei den Kreisen gibt die betreffende Tabelle in den statistischen Beilagen zu diesem Berichte Auskunft.

Die Gesamtzahl der Beamten und Angestellten mit Jahresgehalt beträgt auf Ende 1904 16,501, diejenige der im Taglohn Angestellten 10,022, zusammen 26,523 (gegenüber 14,421 Beamten und 10,447 im Taglohn Angestellten, zusammen 24,868 auf Ende 1903) wovon

	Beamte mit Jahresgehalt	im Taglohn Angestellte
bei der Generaldirektion . . . . .	603	63
beim Kreis I . . . . .	3763	1147
beim Kreis II . . . . .	5555	3500
beim Kreis III . . . . .	4271	3307
beim Kreis IV . . . . .	2309	2005

Zu bemerken ist, daß die Zahl der mit Jahresgehalt angestellten Beamten im Verhältnis zu den im Taglohn Beschäftigten bedeutend zugenommen hat, da wir fortdauernd bestrebt sind, möglichst viele Arbeiter in die günstigere Stellung festangestellter Beamten vorrücken zu lassen.

Im Laufe des Berichtjahres wurden folgende das Personal betreffende wichtigere Beschlüsse gefaßt:

a. Der Rekurs des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten vom 31. Juli 1903 betreffend die Einreihung des Personals in die neue Gehaltsordnung und die bezüglichlichen Einzelbeschwerden vom 13. Januar 1904 sind von uns am 8. März einläßlich beantwortet worden, nachdem eine genaue Untersuchung durch die Kreisdirektionen und unsere Dienst-abteilungen vorausgegangen war. Den gestellten Begehren konnte in der Hauptsache nicht entsprochen werden, da mit Ausnahme weniger Fälle die maßgebenden gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften richtig angewendet worden waren.

b. Anläßlich einer Eingabe des Zentralvorstandes der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten vom 10. Mai haben wir folgenden schon am 22. April 1902 auf Anfrage einer Kreis-direktion gefaßten Entscheid bestätigt: „Gegen die Wahl von Beamten der Bundesbahnen in kantonale und Ge-meindebehörden wird grundsätzlich keine Einwendung erhoben, wenn die Beanspruchung mit den dienstlichen Anforderungen vereinbar ist.“

Wir fügten bei, es falle in die Kompetenz der Kreisdirektionen, diesen Grundsatz auf das ihnen unterstellte Personal im einzelnen Fall anzuwenden. Wir seien aber der Ansicht, daß für Beamte des Betriebsdienstes im engeren Sinne in der Regel die Gestattung der Wahllannahme nicht zulässig sein werde, wenn es sich um Teilnahme an Sitzungen handle, welche ganze oder gar mehrere Tage lang dauern. Es werde daher eher an-gehen, die Annahme von Stellen in der Gemeindeverwaltung zu gestatten, als die Teilnahme an länger dauernden und eine Ab-wesenheit vom Amtsdomicil bedingenden Kantonsratssitzungen. Es handle sich in dieser Frage keineswegs darum, die politischen Rechte der Bundesbahnbeamten irgendwie einzuschränken, sondern lediglich darum, Unzukömmlichkeiten zu vermeiden, welche den geordneten Gang des Betriebsdienstes beeinträchtigen würden.

Gegen diese Verfügung haben die Verbände des Eisenbahn-personals eine Eingabe an den Verwaltungsrat gerichtet, die noch nicht erledigt ist.

## II. Finanzdepartement.

(Bericht über die Jahresrechnung.)

Dem gegenwärtigen Bericht sind folgende Rechnungen und Beilagen beigegeben:

Betriebsrechnung;

Spezialrechnungen:

Erneuerungsfonds,

Fonds zur Deckung der alten Pensionen der Jura-Simplon-Bahn,

Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee;

Gewinn- und Verlustrechnung;

Kapitalrechnung;

Rechnung über die Bauverwendungen vom Jahre 1904;

Baurechnung auf 31. Dezember 1904;

Bilanz auf 31. Dezember 1904;

Beilagen:

Vergleichung der Betriebsrechnung mit dem Budget,  
Ausweis über die Bauverwendungen, nach Objekten aus-  
geschieden,

Bauausgaben für den Simplon auf den 31. Dezember 1904,

Bauausgaben für den Ricken auf 31. Dezember 1904,

Vergleichung der Bauausgaben mit dem Budget;

Rechnungen der Hilfsgeschäfte:

Drucksachenverwaltung in Bern,

Oberbaumaterialverwaltung in Bern,

Materialverwaltung in Lausanne,

„ „ Basel,

„ „ Zürich,

„ „ Rorschach,

Werkstätte in Yverdon,

„ „ Freiburg,

„ „ Biel,

„ „ Olten,

„ „ Zürich,

„ „ Rorschach,

„ „ Chur,

„ „ Romanshorn,

Gasanstalt in Olten,

„ „ Rorschach;

## Rechnungen der Hilfskassen:

- Pensions- und Hilfskasse der Angestellten der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn,
- Krankenkasse der Arbeiter der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn,
- Pensions- und Hilfskasse der Angestellten der ehemaligen Centralbahn,
- Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Centralbahn,
- Krankenkasse der Werkstätte in Olten,
- Fonds für außerordentliche Unterstützungen der ehemaligen Centralbahn,
- Pensions- und Hilfskasse der Angestellten der ehemaligen Nordostbahn,
- Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Nordostbahn,
- Krankenkasse der Regiearbeiter der ehemaligen Nordostbahn,
- Pensions- und Hilfskasse der Angestellten der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen,
- Krankenkasse der ständigen Arbeiter der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen;
- Inventar der eigenen Wertschriften;
- Inventar der Wertschriften des Erneuerungsfonds.

**Betriebsrechnung.**

Der Einnahmenüberschuß beträgt . . Fr. 37,044,731. 61

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Verminderung gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
38,318,912	33,845,765	<b>37,044,732</b>	1,274,180	3,198,967

Diese Differenzen erklären sich aus den folgenden allgemeinen Tatsachen:

	Verglichen mit	
	Rechnung 1903	Budget 1904 einschließlich der Nachtragskredite
Vermehrung der Betriebseinnahmen	+ 3,469,468	+ 1,325,045
Differenzen in den Betriebsausgaben	+ 4,743,648	— 1,873,922
Differenzen im Einnahmenüberschuß . . . . .	<u>— 1,274,180</u>	<u>+ 3,198,967</u>

Dieses Plus des Überschusses über die budgetierten Ansätze hinaus, das wir bei der Analyse der einzelnen Abschnitte der

Betriebsrechnung näher begründen werden, wird in der Gewinn- und Verlustrechnung fast vollständig aufgewogen durch höhere Einlagen in den Erneuerungsfonds, durch geringere Entnahmen aus diesem Fonds, als budgetiert waren, durch eine gegenüber dem Budget erhöhte gesetzliche Amortisation und durch eine Vermehrung der Schuldenzinse, infolge von Ausgaben für Neubauten und Rollmaterial (siehe weiter unten Rechnung des Erneuerungsfonds und Gewinn- und Verlustrechnung).

### Betriebseinnahmen.

Die Betriebseinnahmen belaufen sich auf Fr. 114,631,784. 76

Gegenüber der Rechnung pro 1903 ergibt sich eine Vermehrung auf jedem der drei allgemeinen Kapitel: Personen, Güter und verschiedene Einnahmen. Gegenüber den budgetierten Ansätzen ergibt sich eine Vermehrung der Einnahmen des Personentransportes und der verschiedenen Einnahmen, dagegen eine Verminderung der Einnahmen des Gütertransportes.

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
111,162,317	113,306,740	<b>114,631,785</b>	3,469,468	1,325,045

Die allgemeine Vermehrung beträgt 3,12 % gegenüber 1903 und 1,17 % gegenüber dem Budget.

### I. Ertrag des Personentransportes.

Der Gesamtertrag des Personentransportes beläuft sich auf . . . . . Fr. 45,427,823. 02

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
43,909,319	43,500,000	<b>45,427,823</b>	1,518,504	1,927,823

Die Vermehrung beträgt 3,46 % gegenüber 1903 und 4,43 % gegenüber dem Budget 1904. Wenn wir auch diese beträchtliche Steigerung des Personenverkehrs auf unserem Netz, welche von einem Jahr auf das andere eine Zunahme von gegen 6,000,000 Reisenden oder zirka 12 % beträgt, mit Befriedigung konstatieren, so müssen wir, wie schon letztes Jahr, wiederholen, daß dieses Anwachsen der Reisendenzahl auch eine beträchtliche Vermehrung der Betriebsausgaben durch Vermehrung der Zahl der Züge und Verdoppelung solcher bedingt.

Die Vermehrung der Einnahmen erstreckt sich auf alle Monate des Jahres mit Ausnahme des Juni und des September.

Die Differenz zwischen Budget und effektiven Einnahmen ergibt, daß unsere Schätzungen des Ertrages aus dem Personen-transport um ungefähr zwei Millionen Franken zu niedrig ge-griffen waren. Dies rührt daher, daß im Zeitpunkt der Auf-stellung des Budgets pro 1904 die Einnahmen für das Jahr 1903, die wir unsern Berechnungen zu Grunde legen mußten, nur für die ersten sieben Monate des Jahres bekannt waren, so daß unsere ge-samten Schätzungen pro 1903 um Fr. 400,000 zu niedrig aus-fielen. Da übrigens schon pro 1903 eine außerordentliche Steigerung des Personenverkehrs stattgefunden hatte, glaubten wir für das Jahr 1904 eine geringere Vermehrung in Anschlag bringen zu müssen. (Für die nähern Details vgl. Kommerzielles Departement III a.)

## II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.

Der Gesamtertrag des Gütertransportes beläuft sich auf  
Fr. 63,737,545. 25

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Verminderung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
62,144,023	65,150,000	<b>63,737,545</b>	1,593,522	1,412,455

Die Vermehrung gegenüber 1903 beträgt 2,56 ‰, die Minder-einnahme gegenüber dem Budget 2,17 ‰. Der Ertrag der Monate Januar, Juli, Oktober und November ist unter demjenigen pro 1903 geblieben, die übrigen Monate verzeigen eine Zunahme. Der Aus-fall gegenüber dem Budget rührt daher, daß wir uns bei der Schätzung der Einnahmen des Gütertransportes auf die Ergebnisse der sieben ersten Monate des Jahres 1903 stützen mußten, und daß die Ergebnisse der fünf letzten Monate pro 1903 um ungefähr zwei Millionen Franken unter unserer Schätzung ge-blieben sind.

Dagegen haben sich, wie wir dies noch weiter unten darlegen werden (Kommerzielles Departement III a), unsere Schätzungen über den Einnahmenausfall infolge der auf 1. Juli 1904 in Kraft getretenen neuen Taxen als zutreffend erwiesen.

## III. Verschiedene Einnahmen.

Dieselben belaufen sich auf . . . . Fr. 5,466,416. 49

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
5,108,975	4,656,740	<b>5,466,416</b>	357,441	809,676

Die Vermehrung beträgt 7% gegenüber 1903 und 17,39% gegenüber dem Budget.

### I. Pacht- und Mietzinse.

Diese haben ergeben . . . . . Fr. 3,384,652. 03

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Verminderung gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
3,386,119	3,213,600	<b>3,384,652</b>	1,467	171,052

Gegenüber 1903 ergibt sich eine Verminderung um 0,04% und gegenüber unsern Schätzungen eine Vermehrung um 5,32%.

Mietzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und Gemeinschaftstrecken. Dieselben belaufen sich auf . . . . . Fr. 885,786. 50

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
684,302	830,600	<b>885,786</b>	201,484	55,186

Gegenüber 1903 ergibt sich eine Vermehrung um 29,44% und gegenüber dem Budget eine solche um 6,64%. Diese Unterschiede rühren her von der Erhöhung der durch die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen bezahlten Kapitalverzinsung für den Bahnhof Basel und dem Umstande, daß pro 1903 für die Mitbenützung des Bahnhofes Chur und der Station Landquart durch die Rhätische Bahn nichts in Rechnung gestellt worden war, da die bezüglichen Vertragsverhandlungen erst letztes Jahr zu Ende geführt wurden.

Rollmaterialmieten. Dieselben belaufen sich auf . . . . . Fr. 1,181,457. 20.

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Verminderung gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,436,117	1,120,000	<b>1,181,457</b>	254,660	61,457

Die Verminderung gegenüber 1903 beträgt 17,73%, die Vermehrung gegenüber dem Budget 5,49%. (Siehe Seite 428, Kapitelder Ausgaben für Mieten des Rollmaterials, vergleichende Übersicht der aktiven und passiven Rollmaterialmieten.)

Pacht- und Mietzinse für sonstige Objekte. Dieselben belaufen sich auf . . . . . Fr. 1,317,408. 33

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,265,700	1,263,000	<b>1,317,408</b>	51,708	54,408

Die Vermehrung beträgt 4,09 % gegenüber 1903 und 4,31 % gegenüber dem Budget.

Sie ist eine Folge der Zunahme der gemieteten Objekte, sowie der Revision verschiedener Verträge.

2. *Ertrag der Hilfsgeschäfte.* Derselbe beziffert sich, Kapitalzins und Gewinn, auf . . . . . Fr. 1,950,197. 64

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,491,916	1,247,140	<b>1,950,198</b>	458,282	703,058

Die Zunahme beträgt 30,71 % gegenüber 1903 und 56,37 % gegenüber dem Budget. Auf den ersten Blick könnte es den Anschein erwecken, als ob diese bedeutenden Unterschiede die Folge einer Übersetzung der rechnungsmäßigen Ansätze der Hilfsgeschäfte zu lasten der verschiedenen Dienstabteilungen des Betriebes für Unterhalt, Reparaturen, Lieferung von Material und Verbrauchsgegenständen wären, und daß dadurch eine Überlastung der Betriebsrechnung herbeigeführt werde. Eine genauere Prüfung ihrer Spezialrechnungen beweist die Unrichtigkeit einer solchen Annahme. In Wirklichkeit muß in erster Linie vom Ertrag der Zins des für diese Unternehmungen aufgewendeten Kapitals, welcher entsprechend dem vom Bundesrat aufgestellten Rechnungsschema dem Ertrag beigefügt werden muß, in Abzug gebracht werden. Eine Trennung von Zins und Reingewinn zeigt folgendes Ergebnis:

	Kapitalverzinsung	Gewinn
	Fr.	Fr.
Drucksachenverwaltung . . . . .	19,200	73,353
Oberbaumaterialverwaltung . . . . .	313,006	353,159
Materialverwaltungen . . . . .	100,378	225,780
Werkstätten . . . . .	621,631	174,036
Gasanstalten . . . . .	12,194	42,090
Privattelegraphendienst . . . . .	—	15,370
	<u>1,066,409</u>	<u>883,788</u>

Dieser Reingewinn von Fr. 883,788 ist das Ergebnis eines Geschäftsumsatzes oder eines rechnungsmäßigen Betrages von zirka Fr. 35,000,000; derselbe beträgt somit 2,5 %; dieser

Prozentsatz ist nicht übertrieben, um so weniger, als hierin sämtliche Leistungen der allgemeinen Verwaltung, einschließlich derjenigen der Zentralverwaltung, für die Hilfsgeschäfte inbegriffen sind.

3. *Sonstige Einnahmen.* Dieselben belaufen sich auf  
Fr. 131,566. 82

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Verminderung gegenüber 1903	Verminderung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
230,940	196,000	<b>131,567</b>	99,373	64,433

Die Verminderung beträgt 43,08 % gegenüber 1903 und 32,87 % gegenüber dem Budget; sie rührt von dem Umstande her, daß die für den Dienst der fahrenden Postbureaux vereinnahmten Entschädigungen als Rückerstattungen zu gunsten des Fahrdienstes in Rechnung gestellt sind.

### Betriebsausgaben.

Die Betriebsausgaben belaufen sich im Jahre 1904 auf  
Fr. 77,587,053. 15

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Verminderung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
72,843,405	79,460,975	<b>77,587,053</b>	4,743,648	1,873,922

Gegenüber 1903 ergibt sich somit eine Vermehrung der Ausgaben um 6,51 %; dagegen sind dieselben pro 1904 um 2,86 % geringer als die budgetierten Ausgaben.

Wie wir bereits im Bericht zum Budget betont haben, betrifft die Steigerung der Ausgaben gegenüber 1903 in der Hauptsache die Personalausgaben, den Unterhalt und die Erneuerung. Die Vermehrung der Personalausgaben wird teilweise bedingt durch die Verkehrszunahme, in der Hauptsache aber ist sie eine Folge der Anwendung des neuen Arbeitsgesetzes, des Reglementes betreffend die Nebenbezüge, der Lohnaufbesserungen zu gunsten der Arbeiter und der Festlegung der Gratifikationen, welche nun einen integrierenden Bestandteil des Gehaltes bilden.

Wenn umgekehrt die budgetierten Ansätze nicht erreicht worden sind, so rührt dies daher, daß die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung, wenn sie auch diejenigen pro 1903 übersteigen, im großen und ganzen unter dem Budget geblieben sind.

Die nachstehende Tabelle veranschaulicht diese Tatsachen:

## Personal.

Kapitel	Rechnung	Budget 1904 *	Rechnung	Gegenüber	Gegenüber
	1903		1904	1903	dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personal des Bahndienstes . . .	3,635,097	4,433,011	<b>4,049,823</b>	414,726	— 383,188
Personal des Expeditions- und Zugsdienstes . . . . .	19,833,742	21,367,918	<b>21,717,968</b>	1,884,226	350,050
Personal des Fahrdienstes . . .	8,803,169	9,768,581	<b>9,784,677</b>	981,508	16,096
	<b>32,272,008</b>	<b>35,569,510</b>	<b>35,552,468</b>	<b>3,280,460</b>	<b>— 17,042</b>

## Unterhalt und Erneuerung.

Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen . . . . .	9,514,262	11,015,756	<b>9,835,116</b>	320,854	— 1,180,640
Unterhalt und Erneuerung der Lo- komotiven und Tender . . .	4,767,624	6,096,533	<b>5,068,146</b>	300,522	— 1,028,387
Unterhalt und Erneuerung der Personenwagen . . . . .	1,973,058	2,332,749	<b>2,043,245</b>	70,187	— 289,504
Unterhalt und Erneuerung der Lastwagen . . . . .	2,190,290	2,496,837	<b>2,273,883</b>	83,593	— 222,954
	<b>18,445,234</b>	<b>21,941,875</b>	<b>19,220,390</b>	<b>775,156</b>	<b>— 2,721,485</b>

\* Nettobeträge, in denen die nicht rubrizierten Einnahmen und Ausgaben des Kapitels VI des Budgets inbegriffen sind.

Die Vermehrung der Ausgaben für Personal, Unterhalt und Erneuerung pro 1904 gegenüber 1903 beträgt demnach:

für das Personal . . . . .	Fr.	3,280,460	10,16 %
für Unterhalt und Erneuerung . .	„	775,156	4,20 %
	Fr.	4,055,616	7,99 %

Gegenüber 1902 beträgt diese Vermehrung:

für das Personal . . . . .	Fr.	6,791,744	23,61 %
für Unterhalt und Erneuerung . .	„	3,404,786	21,62 %
	Fr.	10,196,530	22,87 %

Ein weiteres Kapitel mit immer steigenden Ausgaben bilden die Bureaukosten, als deren hauptsächlichster Posten die Drucksachen zu erwähnen sind. Diese Ausgaben zeigen folgendes Bild:

	Rechnung 1903 Fr.	Budget 1904 Fr.	Rechnung 1904 Fr.	Gegenüber 1903 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
Allgemeine Verwaltung . . . . .	252,926	354,578	<b>269,261</b>	16,335	— 85,317
Unterhalt und Aufsicht der Bahn . . . . .	73,121	61,312	<b>68,109</b>	— 5,012	6,797
Expeditions- u. Zugsdienst . . . . .	912,463	795,168	<b>1,321,532</b>	409,069	526,364
Fahrdienst . . . . .	44,886	50,265	<b>49,417</b>	4,531	— 848
	<u>1,283,396</u>	<u>1,261,323</u>	<u><b>1,708,319</b></u>	<u>424,923</u>	<u>446,996</u>

Die Vermehrung beträgt somit 33,11 % gegenüber 1903 und 35,43 % gegenüber dem Budget. Die Vereinheitlichung des Betriebes macht ohne Zweifel außerordentliche Ausgaben für Drucksachen notwendig, die, wenn auch in geringerem Maße, auch in Zukunft entstehen werden. Die Erstellung von Normalien für den Oberbau, von neuen Tarifen und neuen Billetten, der Druck von neuen Reglementen etc. haben beträchtliche Summen, die insbesondere die Rechnung pro 1904 belasten, erfordert. Dessen ungeachtet erheischt diese Frage der Ausgaben für Drucksachen und Reglemente unsere besondere Aufmerksamkeit, damit durch eine Reorganisation der Drucksachenverwaltung und durch eine Vereinfachung in allen denjenigen Richtungen, wo dies als möglich erscheint, die Ausgaben dieses Kapitels in bescheidenere Rahmen gebracht werden können.

### I. Allgemeine Verwaltung.

Die Ausgaben belaufen sich im Jahr 1904 auf Fr. 2,569,637

Die Ausgaben der allgemeinen Verwaltung, enthaltend diejenigen der Zentralverwaltung und der vier Kreise, sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt:

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Verminderung gegenüber 1903	Verminderung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2,709,269	3,064,683	<u>2,569,637</u>	139,632	495,046

Die Verminderung beträgt somit 5,15 % gegenüber 1903 und 16,15 % gegenüber dem Budget.

Kapitel	Rechnung 1903 Fr.	Budget 1904 Fr.	Rechnung 1904 Fr.	Gegenüber 1903 Fr.	Gegenüber dem Budget Fr.
A 1. Verwaltungsbehörden . . .	256,074	236,012	<b>181,864</b>	— 74,210	— 54,148
A 2. Sekretariat, Kanzlei, Archiv und Registratur . . . . .	344,643	438,190	<b>359,796</b>	15,153	— 78,394
A 3. Ausgabenkontrolle, Haupt- buchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux . . . . .	340,232	396,930	<b>255,288</b>	— 84,944	— 141,642
A 4. Rechtsbureaux und Verwal- tung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen . . . . .	167,834	200,990	<b>183,697</b>	15,863	— 17,293
A 5. Tarifbureaux, kommerzielle Agenturen und Frachtrekla- mationsbureau . . . . .	243,448	269,947	<b>267,618</b>	24,170	— 2,329
A 6. Einnahmenkontrolle . . . . .	689,308	670,705	<b>621,008</b>	— 68,300	— 49,697
A 7. Statistisches Bureau . . . . .	50,524	61,046	<b>61,842</b>	11,318	796
A 8. Bureaux f. d. Telegraphen- dienst u. d. elektr. Anlagen	126,026	150,818	<b>158,480</b>	32,454	7,662
A 9. Abwartpersonal . . . . .	73,130	98,465	<b>74,608</b>	1,478	— 23,857
B 1. Bureaubedürfnisse . . . . .	252,926	354,578	<b>269,261</b>	16,335	— 85,317
B 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale	44,407	68,398	<b>53,558</b>	9,151	— 14,840
B 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . . . .	31,507	25,416	<b>24,645</b>	— 6,862	— 771
B 4. Verschiedenes . . . . .	89,210	93,188	<b>57,972</b>	— 31,238	— 35,216
	<b>2,709,269</b>	<b>3,064,683</b>	<b>2,569,637</b>	— 139,632	— 495,046

*Verwaltungsbehörden.* Die Verminderung ist eine Folge von Rückerstattungen für Leistungen zu lasten der Baurechnung.

*Sekretariat, Kanzlei, Archiv und Registratur.* Die Vermehrung gegenüber 1903 rührt her von Personalvermehrungen, während die Verminderung gegenüber dem Budget ihren Grund in der Verschiebung von Anstellungen von im Budget vorgesehenen Stellen und von größeren Rückerstattungen hat.

*Ausgabenkontrolle, Hauptbuchhaltung, Hauptkasse und Rechnungsbureaux.* Die Verminderung gegenüber 1903 ist eine Folge von größeren Rückerstattungen und von Personalveränderungen. Zum Zwecke der Vergleichung mit dem Budget ist beizufügen, daß die Ausgaben unter den für die Ausgabenkontrolle in Bern und das Rechnungsbureau in Zürich budgetierten Ansätzen geblieben sind.

*Rechtsbureaux und Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.* Die Vermehrung gegenüber 1903 rührt her von Personalvermehrungen; die Verminderung gegenüber dem Budget ist eine Folge von größeren Rückerstattungen.

*Tariftbureaux, kommerzielle Agenturen und Frachtreklamationsbureau.* Die Vermehrung gegenüber 1903 hat ihren Grund in Personalvermehrungen und vermehrten Reiseentschädigungen (Tarifkommissionen).

*Einnahmenkontrolle.* Die beträchtliche Verminderung der Ausgaben gegenüber 1903 und gegenüber dem Budget ist eine Folge der Vereinheitlichung der Einnahmenkontrolle in Bern, wodurch eine Vereinfachung der Arbeit und damit zusammenhängend, eine Personalverminderung erzielt wurde.

*Statistisches Bureau.* Die Erhöhung der Ausgaben gegenüber 1903 rührt her von einer Personalvermehrung.

*Bureaux für den Telegraphendienst und die elektrischen Anlagen.* Die große Entwicklung unserer elektrischen Anlagen, deren Bedeutung von Jahr zu Jahr zunimmt, bedingt notwendig eine Vermehrung des Personals und eine Steigerung der verschiedenen Ausgaben.

*Abwartpersonal.* Die Verminderung gegenüber dem Budget ist eine bloß scheinbare, indem das für die Reinigungsarbeiten benötigte Hülfspersonal nunmehr unter B 2 rubriziert wird.

*Bureaukosten.* Es ist eine Vermehrung der Ausgaben gegenüber 1903, aber eine Verminderung derselben gegenüber dem Budget zu konstatieren; letztere rührt her von zu hohen Schätzungen und größeren Rückerstattungen.

*Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale.* Die Vermehrung gegenüber 1903 hat ihren Grund in der Besetzung des Dienstgebäudes auf dem Brückfeld und der beiden Flügel unseres Verwaltungsgebäudes in Bern für das ganze Jahr. Die Verminderung gegenüber dem Budget ist eine Folge zu hoher Schätzungen.

*Ergänzung und Unterhalt des Inventars.* Die Anschaffungen gegenüber 1903 sind geringer.

*Verschiedenes.* Der Umzug der Dienstabteilungen der Zentralverwaltung wurde auf Schluß des Jahres 1903 beendet; außerdem haben die Ausgaben für den Verband schweizerischer Eisenbahnen eine Verminderung erfahren.

## II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

Die Ausgaben dieses Kapitels belaufen sich auf Fr. 14,295,608

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Verminderung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
13,579,258	15,834,405	<b>14,295,608</b>	716,350	1,538,797

Die Vermehrung beträgt 5,27 % gegenüber 1903 und die Verminderung 9,71 % gegenüber dem Budget.

Werden die eigentlichen Erneuerungskosten, die zu lasten des Erneuerungsfonds fallen, ausgeschieden, so ergibt sich folgende Vergleichung:

	Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Verglichen mit 1903	Verglichen mit d. Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Gesamtausgaben	13,579,258	15,834,405	<b>14,295,608</b>	716,350	— 1,538,797
weniger:					
Ausgaben für Erneuerung . .	3,284,368	4,905,010	<b>4,017,493</b>	733,125	— 887,517
	<u>10,294,890</u>	<u>10,929,395</u>	<u><b>10,278,115</b></u>	<u>— 16,775</u>	<u>— 651,280</u>

Für die reinen Ausgaben zu lasten dieses Kapitels ergibt sich somit eine Verminderung um 0,16 % gegenüber 1903 und eine solche um 5,96 % gegenüber dem Budget. Diese Unterschiede ergeben sich im Detail aus der folgenden Tabelle:

Kapitel	Rechnung	Budget 1904	Rechnung	Gegenüber	Gegenüber
	1903		1904	1903	dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Bureaux der Oberingenieure . . . . .	407,108	518,706	<b>341,383</b>	— 65,725	— 177,323
A 2. Bahningenieure und deren Hilfs- personal . . . . .	225,266	299,296	<b>207,371</b>	— 17,895	— 91,925
A 3. Bahnmeister und deren Gehülfen	562,357	836,423	<b>758,367</b>	196,010	— 78,056
A 4. Bahnwärter, Barrierenwärter u. deren Stellvertreter . . . . .	2,440,366	2,778,586	<b>2,742,702</b>	302,336	— 35,884
B 1. Unterbau . . . . .	2,982,554	2,951,087	<b>2,485,289</b>	— 497,265	— 465,798
B 2. Oberbau (einschl. Erneuerung).	4,806,207	6,097,154	<b>5,444,223</b>	638,016	— 652,931
B 3. Hochbau und mechanische Sta- tionseinrichtungen . . . . .	1,144,857	1,106,958	<b>1,131,813</b>	— 13,044	24,855
B 4. Telegraph, Signale und Ver- schiedenes . . . . .	537,402	768,289	<b>712,221</b>	174,819	— 56,068
B 5. Räumung d. Bahn v. Schnee u. Eis	43,242	92,268	<b>61,570</b>	18,328	— 30,698
C 1. Bureaustkosten . . . . .	73,121	61,312	<b>68,109</b>	— 5,012	6,797
C 2. Beleuchtung, Heizung und Rei- nigung der Dienstlokale . . . . .	32,509	31,732	<b>28,437</b>	— 4,072	— 3,295
C 3. Beleuchtung der Bahn . . . . .	43,411	41,797	<b>46,454</b>	3,043	4,657
C 4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . . . .	245,026	223,688	<b>242,011</b>	— 3,015	18,323
C 5. Entschädigung für vorüberge- hende Benützung von Landstücken und für Kulturschaden . . . . .	3,953	2,019	<b>1,703</b>	— 2,250	— 316
C 6. Verschiedenes . . . . .	31,879	25,090	<b>23,955</b>	— 7,924	— 1,135
	<b>13,579,258</b>	<b>15,834,405</b>	<b>14,295,608</b>	716,350	— 1,538,797

*Bureaux der Oberingenieure.* Die Minderausgabe rührt her von größern Rückerstattungen.

*Bahningenieure und deren Hilfspersonal.* Nämliche Bemerkung.

*Bahnmeister und deren Gehülfen.* Die Vermehrung gegenüber der Rechnung pro 1903 rührt in der Hauptsache daher, daß wir in diese Rubrik die vollständigen Gehalte der Vorarbeiter eingestellt haben, während die Jura-Simplon-Bahn dieselben den Arbeiten für Unterhalt und Erneuerung belastet hat. Eine bedeutende Steigerung der Ausgaben hat auch die Anwendung des Arbeitsgesetzes und die Festlegung der Gratifikationen gebracht. Die Verminderung gegenüber dem Budget ist eine Folge der neuen Organisation des Bahnunterhaltungsdienstes und bedeutenderer Rückerstattungen; zudem sind verschiedene Posten noch nicht wieder besetzt worden.

*Bahnwärter, Barrierenwärter und deren Stellvertreter.* Die Anwendung des Arbeitsgesetzes, die Einreihung in die Gehaltsordnung und die Festlegung der Gratifikationen haben eine beträchtliche Vermehrung der Ausgaben gegenüber 1903 herbeigeführt. Umgekehrt brachte die neue Organisation des Bahnaufsichtsdienstes und die dadurch bedingte Trennung von Bahnaufsichts- und Schrankendienst eine Verminderung der Ausgaben gegenüber dem Budget.

*Unterbau.* Die bedeutenden Minderausgaben gegenüber der Rechnung pro 1903 rühren daher, daß im Jahr 1903 große, zu lasten der Betriebsrechnung fallende Kosten als Erweiterungs-, Ausbau- und Umbauarbeiten des Kreises I verrechnet werden mußten, während die Minderausgaben gegenüber dem Budget darin begründet sind, daß das Bauprogramm nicht vollständig zu Ende geführt werden konnte, so dass ein Teil der zu lasten der Betriebsrechnung fallenden Kosten im Jahr 1905 entstehen wird.

*Oberbau.* Die Kosten für Erneuerung übersteigen diejenigen pro 1903, entsprechend einer stärkern Erneuerung, um mehr als Fr. 700,000, dagegen halten sie sich, infolge verspäteter Lieferungen von Oberbaumaterial, um fast Fr. 900,000 unter dem budgetierten Ansätze. Die Ausgaben für den Bahnunterhalt, d. h. für Regulieren und Verlegen, übersteigen das Budget um fast Fr. 400,000; diese Steigerung ist in der Hauptsache eine Folge der Anwendung des Arbeitsgesetzes; der budgetierte Ansatz war etwas zu gering.

*Hochbau und mechanische Stationseinrichtungen.* Im großen und ganzen erzielt dieses Kapitel sowohl gegenüber 1903 als auch gegenüber dem Budget nur geringfügige Abweichungen; während aber die Ausgabenrubriken für Umbau- und Ergänzungsarbeiten zu lasten der Betriebsrechnung unter unseren Schätzungen geblieben sind, übersteigen diejenigen des eigentlichen Unterhaltes die budgetierten Ansätze um den Betrag von Fr. 125,000.

*Telegraph, Signale und Verschiedenes.* Bei der Wichtigkeit dieser Anlagen übersteigen die Kosten diejenigen pro 1903 um Fr. 175,000. Gegenüber den budgetierten Ansätzen ergeben sich Mehrausgaben im Betrage von Fr. 57,000 bezüglich der eigentlichen Kosten für den Unterhalt; dagegen sind aus dem oben angeführten Grunde die zu lasten der Betriebsrechnung fallenden Ausgaben für Erstellung und Ausbau geringer als unsere Schätzungen.

*Räumung der Bahn von Schnee und Eis.* Die günstigen Witterungsverhältnisse haben eine Ersparnis von Fr. 30,000 auf den budgetierten Ansätzen gebracht.

Für *Beleuchtung der Bahn* waren Verbesserungen notwendig, die eine Mehrausgabe gegenüber 1903 und gegenüber dem Budget zur Folge hatten.

*Ergänzung und Unterhalt des Inventars.* Die Vermehrung gegenüber dem Budget rührt her von vermehrtem Unterhalt von Werkgeschirr.

### III. Expeditions- und Zugsdienst.

Die Ausgaben dieses Titels betragen 1904 Fr. 24,719,065

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
22,323,008	23,788,052	<b>24,719,065</b>	2,396,057	931,013

Die Vermehrung ist somit 10,73 % gegenüber 1903 und 3,91 % gegenüber dem Budget; die Mehrausgaben gegenüber 1903 haben ihren Grund in der Durchführung des neuen Arbeitsgesetzes und in der Verkehrsentwicklung. Dieser letztere Faktor, der namentlich beim Kapitel IV, Fahrdienst, zur Geltung kommt, erzielt

folgendes Bild der geleisteten Lokomotiv-Kilometer, Rangierdienst  
inbegriffen:

Rechnung 1903 Lok.-km.	Budget 1904 Lok.-km.	Rechnung 1904 Lok.-km.	Vermehrung gegenüber 1903 : Lok.-km.	Vermehrung gegenüber dem Budget Lok.-km.
29,323,523	29,910,000	<b>30,874,260</b>	1,550,737	964,260

Die Vermehrung beträgt 5,28 % gegenüber 1903 und 3,22 %  
gegenüber unseren Budgetannahmen.

Die Ausgaben für den Expeditions- und Zugdienst im  
Jahre 1904 verteilen sich folgendermaßen:

Kapitel	Rechnung	Budget	Rechnung	Verglichen	Verglichen
	1903	1904	1904	mit 1903	mit dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Betriebsinspektion, Kursinspektion . . . . .	656,932	761,750	<b>704,725</b>	47,793	— 57,025
A 2. Bahnhof- und Stationsvorstände und das ihnen unterstellte Personal . . . . .	14,130,095	14,946,524	<b>15,398,458</b>	1,268,363	451,934
A 3. Zugsdienstpersonal . . . . .	5,046,715	5,659,644	<b>5,614,785</b>	568,070	— 44,859
B 1. Bureaukosten . . . . .	912,463	795,168	<b>1,321,532</b>	409,069	526,364
B 2. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen . . . . .	1,148,232	1,237,608	<b>1,216,255</b>	68,023	— 21,353
B 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . . . .	236,401	194,782	<b>269,131</b>	32,730	74,349
B 4. Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc. . . . .	23,664	33,137	<b>22,506</b>	— 1,158	— 10,631
B 5. Camionnage und Plombage . . . . .	101,991	96,794	<b>103,329</b>	1,338	6,535
B 6. Verschiedenes . . . . .	66,515	62,645	<b>68,344</b>	1,829	5,699
	<b>22,323,008</b>	<b>23,788,052</b>	<b>24,719,065</b>	<b>2,396,057</b>	<b>931,013</b>

Betriebsinspektion, Kursinspektion. Die Mehrausgabe gegenüber 1903 rührt her von der Personalvermehrung infolge der Zunahme des Verkehrs und der Durchführung des Arbeitsgesetzes. Unsere Budgetansätze waren dagegen etwas zu hoch.

Bahnhof- und Stationsvorstände und das ihnen unterstellte Personal. Die bedeutende Vermehrung der Ausgaben gegenüber 1903 ist verursacht durch die Verkehrszunahme, die Durchführung des Arbeitsgesetzes, die definitive Anstellung provisorischer Angestellter, einen intensiveren Ablösersdienst und durch Mehrauslagen für Dienstkleidungen; diese verschiedenen Faktoren haben bei der Aufstellung des Budgets nicht ausreichend in Berücksichtigung gezogen werden können, woraus sich die Überschreitung unserer Ansätze erklärt.

Zugdienstpersonal. Gleiche Bemerkung wie oben für die Vergleichung mit 1903. Die Budgetansätze dagegen waren ausreichend.

Bureaustkosten. Hier beträgt die Mehrausgabe mehr als Fr. 400,000 gegenüber 1903 und mehr als Fr. 500,000 gegenüber dem Budget; wir haben uns oben bereits über diese Vermehrung der Ausgaben für Fahrpläne, Tarife, neue Billette, Reglemente und Formulare ausgesprochen; beizufügen ist bloß, daß die Budgetansätze offenbar zu niedrig waren.

Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale und Beleuchtung der Bahnhöfe und Stationen. Die Mehrausgaben gegenüber 1903 sind die Folge der Bahnhof- und Stationserweiterungen und besonders der Ersetzung der Petroleumbeleuchtung durch elektrische oder durch Gasbeleuchtung. Die Minderausgabe gegenüber dem Budget ist nur scheinbar; sie rührt her von der neuen Verrechnung der Kosten des Wasserverbrauchs unter Rubrik II B 3.

Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Die Ausgabenvermehrung gegenüber der Rechnung für 1903 und gegenüber dem Budget beruht auf der Anschaffung von Wagendecken und von Sanitätsmaterial.

Konsummaterialien für mechanische Stationseinrichtungen, Telegraphenapparate etc. Die Budgetansätze waren zu hoch.

## IV. Fahrdienst.

Die Ausgaben beliefen sich 1904 auf . . Fr. 29,794,653

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Verminderung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
28,120,179	31,193,679	<b>29,794,653</b>	1,674,474	1,399,026

Die Vermehrung gegenüber 1903 beträgt 5,95 %, die Minderausgabe gegenüber dem Budget 4,48 %.

In diesem Titel sind inbegriffen die Abschreibungen für Ausrangierung von Rollmaterial, welche zu lasten des Erneuerungsfonds fallen; scheidet man diese aus, so erhält man folgende Vergleichung:

	Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Verglichen mit 1903	Verglichen mit d. Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Totalausgaben . .	28,120,179	31,193,679	<b>29,794,653</b>	1,674,474	-1,399,026
weniger: Abschreibungen für Ausrangierung von Rollmaterial	2,475,697	2,980,800	<b>2,839,876</b>	364,179	-140,924
	<u>25,644,482</u>	<u>28,212,879</u>	<u><b>26,954,777</b></u>	<u>1,310,295</u>	<u>-1,258,102</u>

Die Mehrausgabe gegenüber 1903 beträgt alsdann 5,11 % und die Minderausgabe gegenüber dem Budget 4,46 %; die allgemeinen Ursachen sind dieselben wie bei Titel III.

Die Ausgaben verteilen sich auf die einzelnen Kapitel wie folgt:

Kapitel	Rechnung	Budget	Rechnung	Verglichen mit	Verglichen mit
	1903	1904	1904	1903	dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Zentralbureaux des Fahrdienstes	346,374	391,085	<b>391,683</b>	45,309	598
A 2. Maschinenpersonal und Wagen- visiteure . . . . .	6,893,559	7,668,433	<b>7,682,943</b>	789,384	14,510
A 3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials . .	1,563,236	1,709,063	<b>1,710,051</b>	146,815	988
B 1. Brennmaterial . . . . .	9,045,453	9,141,954	<b>9,119,570</b>	74,117	— 22,384
B 2. Schmiermaterial . . . . .	457,067	459,972	<b>462,804</b>	5,737	2,832
B 3. Beleuchtungsmaterial . . .	123,340	186,048	<b>133,160</b>	9,820	— 52,888
B 4. Reinigungs- und Desinfektions- material, Wasser, Streusand und Verschiedenes . . . . .	374,623	350,063	<b>403,165</b>	28,542	53,102
C 1 <sup>a</sup> . Unterhalt der Lokomotiven und Tender . . . . .	3,560,824	4,414,133	<b>3,676,782</b>	115,958	— 737,351
Übertrag	22,364,476	24,320,751	23,580,158	1,215,682	— 740,593

Kapitel	Rechnung	Budget	Rechnung	Verglichen mit	Verglichen mit
	1903	1904	1904	1903	dem Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Übertrag	22,364,467	24,320,751	23,580,158	1,215,682	— 740,593
C 1 <sup>b</sup> . Erneuerung von Lokomotiven und Tendern . . . . .	1,206,800	1,682,400	<b>1,391,364</b>	184,564	— 291,036
C 2 <sup>a</sup> . Unterhalt der Personenwagen	1,444,032	1,737,549	<b>1,499,293</b>	55,261	— 238,256
C 2 <sup>b</sup> . Erneuerung der Personenwagen	529,026	595,200	<b>543,953</b>	14,927	— 51,247
C 3 <sup>a</sup> . Unterhalt der Lastwagen . .	1,450,420	1,793,637	<b>1,369,323</b>	— 81,097	— 424,314
C 3 <sup>b</sup> . Erneuerung der Lastwagen .	739,870	703,200	<b>904,560</b>	164,690	201,360
C 4. Unterhalt der Motorwagen .	5,833	8,700	<b>3,238</b>	— 2,595	— 5,462
D 1. Bureaunkosten . . . . .	44,886	50,265	<b>49,417</b>	4,531	— 848
D 2. Beleuchtung, Heizung und Rei- nigung der Dienstlokale . . .	118,994	131,758	<b>146,542</b>	27,548	14,784
D 3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars . . . . .	206,993	163,711	<b>295,382</b>	88,389	131,671
D 4. Verschiedenes . . . . .	8,849	6,508	<b>11,423</b>	2,574	4,915
	<b>28,120,179</b>	<b>31,193,679</b>	<b>29,794,653</b>	1,674,474	— 1,399,026

Zentralbureaux des Fahrdienstes. Die Ausgaben erreichen die Budgetansätze; die Vermehrung gegenüber 1903 ist die Folge des Personalzuwachses.

Maschinenpersonal und Wagenvisiteure. Gegenüber dem Budget ergeben sich keine merklichen Unterschiede; die Mehrausgabe von beinahe Fr. 800,000 gegenüber 1903 rührt her vom Anwachsen des Verkehrs, von der Durchführung des Arbeitsgesetzes und der Anwendung des Reglementes über die Nebenbezüge während des ganzen Jahres 1904. Kreis I ist um Fr. 53,000 unter den Budgetansätzen geblieben, während Kreis IV sie um Fr. 60,000 überschritten hat.

Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials. Der Budgetansatz ist nicht überschritten; gegenüber 1903 beträgt die Mehrausgabe ungefähr Fr. 150,000. Die Ursachen sind oben angegeben.

Brennmaterial. Die Ausgaben sind um ein wenig unter dem Budget geblieben, da wir diesem Kapitel einen Teil der Entschädigungen für die Bahnpost als Rückvergütung verrechnet haben; in Wirklichkeit haben wir für Brennmaterial ungefähr Fr. 20,000 mehr ausgegeben, als im Budget vorgesehen war, und Fr. 120,000 mehr als im Vorjahr. Diese Mehrausgaben entsprechen den vermehrten Fahrleistungen.

Schmiermaterial. Die Mehrausgaben gegenüber 1903 und gegenüber dem Budget haben dieselbe Ursache.

Beleuchtungsmaterial. Der Budgetansatz war zu hoch.

Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Wasser, Streusand und Verschiedenes. Gegenüber 1903 ergibt sich eine Mehrausgabe von Fr. 58,000, wenn der Rückvergütung für die Bahnpost Rechnung getragen wird. Gegenüber dem Budget erreicht sie Fr. 70,000, was sich aus vermehrten Leistungen erklärt; außerdem waren die Budgetansätze zu niedrig.

Unterhalt der Lokomotiven und Tender. Die Ausgaben bleiben hier um mehr als Fr. 700,000 unter dem Budget; die Gründe sind zu hohe Budgetansätze des Kreises I und Zurückstellung von Reparaturen. Immerhin übertreffen die Ausgaben für Unterhalt der Lokomotiven im Jahre 1904 die von 1903 um mehr als Fr. 100,000.

Unterhalt der Personenwagen. Im allgemeinen gleiche Bemerkungen wie beim vorangehenden Kapitel; dagegen war im Kreis IV der Unterhalt intensiver als im Budget vorgesehen.

Unterhalt der Lastwagen. Gleiche Bemerkungen wie oben. Im Kreis IV mußte die Reparatur eines Teils der Güterwagen aufgeschoben werden, da die Werkstätten durch die Revision der Personenwagen voll in Anspruch genommen waren. Die Gesamtausgabe für Unterhalt der Lastwagen ist um ein geringes kleiner als die von 1903.

Erneuerung des Rollmaterials. (Vergleiche Ausrangierung zu lasten des Erneuerungsfonds, Seite 61 u. 74.) Die Ausrangierung von Rollmaterial ist in allen drei Kapiteln stärker als 1903; dagegen bleibt sie unter dem budgetierten Betrag für die Lokomotiven und die Personenwagen, während sie diesen überschreitet bei der Erneuerung der Lastwagen.

Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Dienstlokale. Gegenüber dem Budget ergibt sich eine Mehrausgabe von Fr. 15,000, gegenüber der Rechnung für 1903 eine solche von Fr. 27,000. Die Dienstlokale und Schlafräume sind verbessert und vermehrt worden; aus dieser Tatsache erklärt sich das Anwachsen der Ausgaben für Beleuchtung, Heizung und Reinigung.

Ergänzung und Unterhalt des Inventars. Die Mehrausgabe gegenüber 1903 beträgt Fr. 88,000, gegenüber dem Budget Fr. 131,000; sie rührt her aus notwendigen Mehranschaffungen und aus grösseren Ausgaben für den Unterhalt der Akkumulatoren.

#### V. Verschiedene Ausgaben.

Sie beliefen sich 1904 auf . . . . . Fr. 6,208,091

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
6,111,690	5,580,156	<b>6,208,091</b>	96,401	627,935

Die Vermehrung beträgt 1,57 % gegenüber 1903 und 11,25 % gegenüber dem Budget.

Die Zusammensetzung dieser Differenzen ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Kapitel	Rechnung	Budget	Rechnung	Verglichen mit	Verglichen
	1903	1904	1904	1903	mit Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A 1. Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken . . . .	389,979	390,321	<b>417,070</b>	27,091	26,749
A 2. Rollmaterialmieten . . . .	2,822,848	2,295,199	<b>2,597,760</b>	— 225,088	302,561
A 3. Verschiedene Mieten . . . .	82,856	60,652	<b>35,208</b>	— 47,648	— 25,444
C 1. Gerichts- und Prozeßkosten . .	25,405	27,552	<b>32,405</b>	7,000	4,853
C 2. Feuerversicherung . . . .	146,665	151,550	<b>134,834</b>	— 11,831	— 16,716
C 3. Unfallversicherungen und Entschädigungen . . . . .	581,444	594,370	<b>762,094</b>	180,650	167,724
C 4. Transportversicherungen und Entschädigungen . . . . .	109,308	101,980	<b>159,927</b>	50,619	57,947
C 5. Kosten der Transporte infolge von Bahnunterbrechungen . . . .	5	700	—	— 5	— 700
C 6. Steuern und Abgaben . . . .	141,095	76,703	<b>106,448</b>	— 34,647	29,745
C 7. Beiträge an die Hilfskassen, Pensionen, Unterstützungen und Gratifikationen . . . . .	1,736,828	1,742,939	<b>1,804,811</b>	67,983	61,872
C 8. Verschiedenes . . . . .	75,257	138,190	<b>157,534</b>	82,277	19,344
	<b>6,111,690</b>	<b>5,580,156</b>	<b>6,208,091</b>	<b>96,401</b>	<b>627,935</b>

Pachtzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe und -strecken. Unter dieser Rubrik ist als Pachtzins an die Badische Bahn deren Anteil am Reinertrag der Basler Verbindungsbahn einzustellen; infolge der Verkehrsvermehrung überstieg dieser Ertrag unsere Annahmen um ungefähr Fr. 57,000; dies ist der einzige Grund für die Mehrausgabe dieses Kapitels. Dagegen ist die im Budget angesetzte Entschädigung für den Bahnhof von La Chaux-de-Fonds nicht zur Verrechnung gekommen, da der Vertrag mit dem Staatsrat von Neuenburg 1904 nicht perfekt wurde.

Rollmaterialmieten. Verminderung gegenüber 1903 Fr. 225,000, Mehrausgabe gegenüber dem Budget Fr. 302,000; um eine genaue Vorstellung von den Ausgaben für Rollmaterialmiete zu gewinnen, muß man die Einnahmen zum Vergleich heranziehen, wie dies in folgender Tabelle geschieht:

	Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Verglichen mit 1903	Verglichen mit Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Ausgaben für Rollmaterialmieten . .	2,822,848	2,295,199	<b>2,597,760</b>	—225,088	302,561
Einnahmen an Rollmaterialmieten . .	1,436,118	1,120,000	<b>1,181,457</b>	—254,661	61,457
Nettoaussgaben	<u>1,386,730</u>	<u>1,175,199</u>	<u><b>1,416,303</b></u>	<u>29,573</u>	<u>241,104</u>

Verschiedene Mieten. Die Minderausgabe gegenüber 1903 und gegenüber dem Budget ist die Folge der Einrichtung von Schlafräumen in den Bahnhöfen, was die Mietkosten verringert hat; durch Ankauf eines Grundstückes in Basel ist außerdem die bisher dafür bezahlte Miete dahingefallen. Endlich war die Zentralverwaltung in Bern während eines Teils des Jahres 1903 noch in Privathäusern eingemietet.

Gerichts- und Prozeßkosten. Die Mehrausgabe hat ihre Ursache in vermehrten Expropriationen.

Feuerversicherung. Verminderung infolge größerer Rückerstattungen der Hülfseschäfte für Versicherung ihres Inventars und ihrer Vorräte; dazu Minderausgaben beim Kreis I.

Unfallversicherungen und Entschädigungen. Mehrausgaben, wovon:

Fr. 106,000	beim Kreis	I
„ 44,000	„	II
„ 4,000	„	III
„ 19,000	„	IV

Transportversicherungen und Entschädigungen. Die Mehrausgabe betrifft zur Hälfte die internationalen Transporte.

Steuern und Abgaben. Die Minderausgabe gegenüber 1903 rührt her aus dem Wegfall der Steuern auf dem Netz der früheren Jura-Simplon-Bahn. Die Mehrausgabe gegenüber dem Budget beruht auf einer noch streitigen Zahlung in Zürich.

Beiträge an die Hilfskassen. Durch die Personalvermehrung, die Gehaltsaufbesserungen und die definitive Anstellung einer Anzahl provisorischer Angestellter sind unsere Leistungen an die Hilfskassen um zirka Fr. 60,000 gewachsen.

Verschiedenes. Die Mehrausgabe gegenüber 1903 betrifft die Organisation und Ausgestaltung unseres Publizitätsdienstes.

### Rechnung über den Erneuerungsfonds.

Der Saldo dieser Rechnung betrug auf  
31. Dezember 1903 . . . . . Fr. 55,510,204

Die Einlagen von 1904, gemäß bundesrätlichem Reglement, setzen sich wie folgt zusammen:

a. für Oberbau .	Fr. 4,215,358	
b. „ Rollmaterial „	3,800,353	
c. „ Mobiliar und Gerätschaften .	„ 353,381	
		Fr. 8,369,092

Die Entnahmen für 1904 betragen:

a. für Oberbau .	Fr. 4,017,493	
b. „ Rollmaterial „	2,839,877	
c. „ Mobiliar und Gerätschaften .	„ 172,146	
		„ 7,029,516

Saldo des Jahres 1904		„ 1,339,576
	Zusammen	<u>Fr. 56,849,780</u>

Dieser Betrag wird bis zur Höhe von Fr. 55,490,375 durch die Wertschriften des Portefeuilles des Erneuerungsfonds gedeckt. (Vergl. die besondere Beilage, Seite 177.) Nach Genehmigung der Rechnungen für 1904 wird dieses Portefeuille entsprechend ergänzt werden.

## Rechnung über den Deckungsfonds für übernommene Pensionen der Jura-Simplon-Bahn.

Im Überschuß des Rückkaufspreises über die Bilanzaktiven der Jura-Simplon-Bahn war eine Summe von Fr. 1,000,000 inbegriffen als Kapitalwert der Pensionen früherer Beamten der Suisse-Occidentale, die nicht zu lasten der Pensions- und Hilfskasse fallen.

Diesem Fonds werden jedes Jahr die Zinse zu  $3\frac{1}{2}\%$  gutgeschrieben; belastet wird er anderseits mit den im Laufe des Jahres bezahlten Pensionen.

Der Fonds weist seit seinem Bestehen folgende Bewegung auf:	
Kapital auf 1. Januar 1903 . . . . .	Fr. 1,000,000. —
+ Zins à $3\frac{1}{2}\%$ für 1903. . . . .	„ 35,000. —
Zusammen	Fr. 1,035,000. —
÷ Bezahlte Pensionen pro 1903 . . . . .	„ 116,988. 70
Saldo Ende 1903	Fr. 918,011. 30
+ Zins à $3\frac{1}{2}\%$ für 1904. . . . .	„ 30,050. 40
Zusammen	Fr. 948,061. 70
÷ Bezahlte Pensionen pro 1904 . . . . .	„ 119,595. 75
Saldo Ende 1904	Fr. 828,465. 95

## Rechnung der Nebengeschäfte.

Als Nebengeschäft haben wir nur noch den Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee.

### Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee.

Der Reinertrag erreicht 1904 . . . . . Fr. 143,993.

	Rechnung 1903 Fr.	Budget 1904 Fr.	Rechnung 1904 Fr.	Verglichen mit 1903 Fr.	Verglichen mit Budget Fr.
Einnahmen . . .	636,031	580,000	663,209	27,178	83,209
Ausgaben . . .	513,713	493,500	519,216	5,503	25,716
Reinertrag . . .	122,318	86,500	143,993	21,675	57,493

Gegenüber 1903 ergibt sich somit eine Vermehrung um  $17,72\%$ , gegenüber dem Budget eine solche von  $66,46\%$ .

Der Personenverkehr ergab eine gleich hohe Einnahme wie 1903 und überstieg unseren Budgetansatz um Fr. 7,500.

Der Gütertransport hat Fr. 27,000 mehr abgeworfen als 1903 und Fr. 74,000 mehr als budgetiert war.

Bei den Ausgaben zeigen folgende Kapitel eine Vermehrung gegenüber dem Budget:

Besoldungen und Löhne . . . . . Fr. 5,500  
 Kosten für Erneuerung und Abschreibung . . . . . „ 5,900

Im Jahre 1904 ist zum erstenmal der Unterhalt der Dampfschiffe von der Abschreibung getrennt worden; die Abschreibung beträgt 5 % des Inventarwertes der Dampfschiffe und des Anlagekapitals der Schiffswerfte.

## Gewinn- und Verlustrechnung.

### Einnahmen.

1. *Aktivsaldo von 1903.* Dieser Saldo beträgt Fr. 1,030,681.99

Gemäß dem von der Bundesversammlung genehmigten Beschluß unseres Verwaltungsrates sind ihm entnommen worden:

Gratifikation an das Personal der frühern Jura-Simplon-Bahn . . . . . Fr. 104,480.55

Gratifikation an das Personal der frühern Centralbahn . . . . . „ 105,652.—

Gratifikation an das Personal der frühern Vereinigten Schweizerbahnen . . . . . „ 36,679.70

Für Amortisation von Ausgaben für die Erweiterung und Vergrößerung von Bahnhöfen . . . . . „ 280,000.—

\_\_\_\_\_ „ 526,812.25

Bleiben Fr. 503,869.74

2. *Überschuß der Betriebseinnahmen.* Der Überschuß beträgt . . . . . Fr. 37,044,732.

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Verminderung gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
38,318,912	33,845,765	<b>37,044,732</b>	1,274,180	3,198,967

Gegenüber 1903 ergibt sich eine Verminderung um 3,32 %, gegenüber den Budgetansätzen eine Vermehrung um 9,45 %. Indem wir uns auf die oben gegebenen ausführlichen Angaben zu diesen Differenzen beziehen, müssen wir beifügen, daß ein Teil der

Vermehrung nur scheinbar ist, indem die Ausgaben zu lasten des Erneuerungsfonds veranschlagt waren zu . . . Fr. 7,967,010  
während sie in Wirklichkeit bloß erreichten . . . „ 7,149,112

Minderausgabe Fr. 817,898

Der Betriebskoeffizient betrug für 1902 (S. B. B. und J. S. zusammen) . . . . . 61,11  
1903 erreichte er . . . . . 65,53  
1904 beträgt er . . . . . 67,68

Von 1903 auf 1904 verschlimmert sich der Betriebskoeffizient somit um 2,15 %, da die Verkehrszunahme mit dem Anwachsen der Ausgaben nicht gleichen Schritt hält. Ebensovienig wie letztes Jahr möchten wir aus dieser Tatsache zu absolute Schlüsse ziehen. Nicht nur schwanken von Jahr zu Jahr verschiedene Bestandteile der Ausgaben, wie: Ausrangierung von Rollmaterial und Erneuerung des Oberbaues, welche ebenfalls auf die Höhe des Koeffizienten Einfluß haben, sondern es sollten auch die anderen Elemente der Gewinn- und Verlustrechnung, besonders die Anleihsenzinse, in die Berechnung des Koeffizienten inbezogen werden. Von zwei Bahnunternehmungen ist diejenige mit dem günstigeren Betriebskoeffizienten nicht notwendigerweise die, welche besser gedeiht; dies hängt vielmehr von den finanziellen Anforderungen ab, denen sie zu genügen hat. Ebenso kann bei einer Eisenbahnunternehmung der Betriebskoeffizient wachsen und die Anleihenlasten können zunehmen, ohne daß die Lage des Unternehmens sich ändert, vorausgesetzt, daß der Gesamtüberschuß der Einnahmen über die Ausgaben eine ausreichende Vermehrung aufweist. Dieses ist jedoch für die Bundesbahnen nicht der Fall, da der Überschuß gegenüber 1903 abgenommen hat.

3. *Ertrag verfügbarer Kapitalien.* Er beläuft sich auf . . . . . Fr. 6,351,398. 83

Das Budget für 1904 veranschlagte ihn zu. Fr. 5,490,000

Für die Vergleichung ist es nötig, den Zins zu  $3\frac{1}{2}$  % der J. S.-Aktien hinzuzufügen, deren Umtausch gegen  $3\frac{1}{2}$  % Bundesbahnobligationen der Bundesrat 1903 angeordnet hat. Diesen Zins, der erst beim Abschluß der Liquidationsrechnung J. S. endgültig eingehen wird, haben wir verrechnet mit rund . . . . . „ 1,610,000

Übertrag Fr. 7,100,000

Übertrag Fr. 7,100,000

Hinzuzurechnen ist ferner der Zins zu  $3\frac{1}{2}\%$  von momentan verfügbaren Kapitalien aus den letzten Anleihsenkonzersionen, rund . . . . . „ 1,190,000

Fr. 8,290,000

In Abzug zu bringen sind dagegen die Bauzinse des Simplon, die infolge des Rückkaufs auf das Kapitel: „Zins auf Kapitalien für neue Linien“, übergegangen sind und die veranschlagt waren zu „ 2,050,000

Bleiben Fr. 6,240,000

1903 hatte der Ertrag der verfügbaren Kapitalien eine Höhe erreicht von . . . . . Fr. 6,644,285

dagegen hatten die verfügbaren Gelder aus Anleihsenkonzersionen 1903 nur Fr. 432,000 ergeben gegenüber Fr. 1,190,000 im Jahre 1904; zur Vergleichung muß daher die Differenz von . „ 758,000 dem Ertrag von 1903 beigefügt werden.

Fr. 7,402,285

Mit dieser Ergänzung stellt sich die Vergleichung wie folgt:

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Verminderung gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
7,402,285	6,240,000	<b>6,351,399</b>	1,050,886	111,399

Verminderung gegenüber 1903:  $14,19\%$ ; Vermehrung gegenüber dem Budget:  $1,78\%$ .

Der Minderertrag unserer verfügbaren Kapitalien, verglichen mit 1903, rührt in seinem ganzen Umfange her von den Kapitalinvestierungen, die wir für Bauten und Rollmaterial zu machen hatten.

Der Ertrag der verfügbaren Kapitalien im Jahre 1904 setzt sich wie folgt zusammen:

Zinsen des Wertschriftenportefeuilles und des Portefeuilles des Erneuerungsfonds . . . . .	Fr. 3,025,341. 85
Gewinn auf Titelverkäufen und Mehrwert der Titel . . . . .	„ 206,312. 50
Kursgewinne, Diskonti und verfallene Coupons . . . . .	„ 75,670. 31
Kontokorrent- und Depositenzinse . . . . .	„ 2,414,358. 83
Ertrag des Wechselportefeuilles . . . . .	„ 323,126. 30
Verschiedene Zinse . . . . .	„ 306,589. 04
	<u>Fr. 6,351,398. 83</u>

4. *Zins auf Kapitalien für neue Linien.* Diese Zinse belie-  
fen sich auf . . . . . Fr. 2,106,800

Im Budget waren angesetzt . . . . . Fr. 450,000

Für die Vergleichung ist jedoch die für die  
Bauzinse des Simplon veranschlagte Summe bei-  
zufügen, da diese Zinse infolge des Rückkaufs  
hier zu verrechnen sind . . . . . „ 2,050,000

Budgetierter Betrag Fr. 2,500,000

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Verminderung gegenüber Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,733,039	2,500,000	<b>2,106,800</b>	373,761	393,200

Gegenüber 1903 ergeben diese Zinse ein Mehr von 21,56 %, während sie um 15,73 % unter dem Budget bleiben. Diese letztere Tatsache hat ihren Grund in den Schwierigkeiten, die sich beim Simplondurchstich ergaben (die Bauzinse des Simplon erreichten bloß Fr. 1,888,391 statt Fr. 2,050,000) und in der eingetretenen Verzögerung der großen Bauarbeiten auf dem ganzen Netz (die verschiedenen Zinse betragen nur Fr. 218,409 statt Fr. 450,000).

5. *Ertrag der Nebengeschäfte.* Der Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee ergab einen Reinertrag von Fr. 143,993.

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
122,319	86,500	<b>143,993</b>	21,674	57,493

Die Rechnung stellt sich somit gegenüber 1903 besser um 17,72 %, gegenüber dem Budget um 66,46 %.

6. *Entnahmen aus den Spezialfonds.* Diese setzen sich zusammen aus den Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds und denjenigen aus dem Deckungsfonds für übernommene Pensionen der Jura-Simplon-Bahn.

a. *Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds.* Sie belaufen sich auf . . . . . Fr. 7,029,516

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Verminderung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
5,873,766	7,967,010	<b>7,029,516</b>	1,155,750	937,494

Die Vermehrung um 19,87 % gegenüber 1903 rührt her von einer stärkeren Erneuerung des Oberbaues und des Rollmaterials, während die Verminderung um 11,76 % gegenüber dem Budget hauptsächlich daraus sich erklärt, daß die Budgetposten für Erneuerung des Oberbaues zu hoch waren.

Diese Entnahmen verteilen sich wie folgt:

### Erneuerung des Oberbaues.

		Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Verglichen mit 1903	Verglichen mit Budget
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Kreis	I	894,483	1,541,400	<b>1,252,992</b>	358,509	— 288,408
„	II	854,285	963,810	<b>818,322</b>	— 35,963	— 145,488
„	III	965,848	1,546,700	<b>1,144,339</b>	178,491	— 402,361
„	IV	569,752	853,100	<b>801,841</b>	232,089	— 51,259
		<b>3,284,368</b>	<b>4,905,010</b>	<b>4,017,494</b>	733,126	— 887,516

### Erneuerung des Rollmaterials.

		Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Verglichen mit 1903	Verglichen mit Budget
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Lokomotiven		1,117,420	1,478,700	<b>1,315,792</b>	198,372	— 162,908
Kessel		89,381	203,700	<b>75,572</b>	— 13,809	— 128,128
Personenwagen		529,026	595,200	<b>543,952</b>	14,926	— 51,248
Gepäck- und Güterwagen		739,870	703,200	<b>904,560</b>	164,690	201,360
		<b>2,475,697</b>	<b>2,980,800</b>	<b>2,839,876</b>	364,179	— 140,924

## Erneuerung des Mobiliars.

	Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Verglichen mit 1903	Verglichen mit Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Zentralverwaltung . . . . .	959	1,100	<b>1,236</b>	277	136
Kreis I . . . . .	25,814	17,800	<b>71,202</b>	45,388	53,402
„ II . . . . .	32,689	25,500	<b>43,722</b>	11,033	18,222
„ III . . . . .	30,726	23,300	<b>33,535</b>	2,809	10,235
„ IV . . . . .	23,513	13,500	<b>22,451</b>	— 1,062	8,951
	<b>113,701</b>	<b>81,200</b>	<b>172,146</b>	<b>58,445</b>	<b>90,946</b>

## Total.

	Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Verglichen mit 1903	Verglichen mit Budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Oberbau . . . . .	3,284,368	4,905,010	<b>4,017,494</b>	733,126	— 887,516
Rollmaterial . . . . .	2,475,697	2,980,800	<b>2,839,876</b>	364,179	— 140,924
Mobiliar . . . . .	113,701	81,200	<b>172,146</b>	58,445	90,946
	<b>5,873,766</b>	<b>7,967,010</b>	<b>7,029,516</b>	<b>1,155,750</b>	<b>— 937,494</b>

b. Entnahmen aus dem Deckungsfonds für übernommene Pensionen der J. S. Sie betragen Fr. 119,596

was den 1904 bezahlten Pensionen entspricht. Letztes Jahr figurirte dieser Posten nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung, da die Betriebsrechnung nicht damit belastet, die Entnahme vielmehr direkt aus dem Spezialfonds gemacht worden war. Es schien richtiger, die Einnahmen und Ausgaben dieses Fonds künftig gleich zu behandeln wie die des Erneuerungsfonds und sie durch die Gewinn- und Verlustrechnung laufen zu lassen.

7. *Betriebssubvention* . . . . . Fr. 32,812

Es ist dies die letzte Subvention für die Linie Etwilen-Schaffhausen; von 1905 an fällt sie weg.

8. *Einnahmen aus sonstigen Quellen* . . . . . Fr. 334,943

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2,201	100,000	<b>334,943</b>	332,742	234,943

Die Einnahmen von 1904 setzen sich wie folgt zusammen:

Schwebende Entschädigung für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Landquart und Chur durch die Rhätische Bahn. Die Verhandlungen waren schon von den Vereinigten Schweizerbahnen begonnen worden, und die Rhätische Bahn hatte dieser Gesellschaft an die noch nicht zahlenmäßig bestimmte Entschädigung eine Abschlagszahlung geleistet. Da die Verträge 1904 definitiv abgeschlossen wurden, bezogen wir mit Inbegriff der noch nicht verrechneten Abschlagszahlung eine Summe von . Fr. 230,702

Entschädigung für Abtretung der Einrichtungen für Gasbeleuchtung an die Gemeinde Rorschach. Diese Installationen wurden abgetreten zum Preise von Fr. 40,000; sie figurirten in der Rechnung der Gasanstalt Rorschach mit Fr. 26,916; die Differenz beträgt . . . . . " 13,084

Gewinne aus Liegenschaftsverkäufen. Es handelt sich hier um einen Gewinn aus dem Verkauf von Grundstücken in Basel, die seinerzeit von der Centralbahn für den Bau von Beamtenwohnungen gekauft wurden, aber zu diesem Zwecke nicht haben verwendet werden können . . . . . " 85,740

Verschiedenes . . . . . " 5,417

Fr. 334,943

## Ausgaben.

1. *Bezahlte Entschädigungen für gepachtete Linien* Fr. 20,000

Im Budget war hierfür nichts enthalten, da uns die Linie Vevey-Chexbres erst nach Erstellung des Budgets verpachtet wurde.

2. *Kontokorrentzinse, Provisionen etc.* An solchen wurden bezahlt . . . . . Fr. 4,151,872

Im Budget waren sie veranschlagt zu . . . Fr. 80,000

Für die Vergleichung ist indessen der der Liquidationskommission J. S. zu vergütende Zins zu  $3\frac{1}{2}\%$  des Rückkaufspreises der Jura-Simplon-Bahn hinzuzufügen, rund . . . . . „ 3,640,000

Fr. 3,720,000

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,091,883	3,720,000	<b>4,151,872</b>	59,989	431,872

Die Zunahme der Schuldzinse beträgt somit  $1,47\%$  gegenüber 1903 und  $11,6\%$  gegenüber den Budgetansätzen; sie rührt davon her, daß wir den Zahlungen für Bauten und Rollmaterial, zum Teil mit den Überschüssen der Verkehrseinnahmen und den momentan verfügbaren Mitteln genügen zu können hofften, was, wie die Erfahrung zeigte, nicht möglich war.

Die bezahlten Zinse setzen sich wie folgt zusammen:

Zins zu $3\frac{1}{2}\%$ an die Liquidationskommission der Jura-Simplon-Bahn . . . . .	Fr. 3,643,528
Verzinsung der Kassenscheine . . . . .	„ 305,135
Verschiedene Zinse . . . . .	„ 99,984
Provisionen für Couponseinslösungen und Titelmrückzahlungen . . . . .	„ 46,699
Agios, Kursverluste, Minderwert von Titeln und Verschiedenes . . . . .	„ 56,526
	<u>Fr. 4,151,872</u>

3. *Verzinsung der konsolidierten Anleihen.* Bezahlt wurden Fr. 36,322,497.

Budgetiert waren . . . . .	Fr. 37,134,992
Weniger Zinersparnis für $7\frac{1}{2}$ und 7 Monate infolge der letzten Konversionen . . . . .	„ 433,200
	<hr/> Fr. 36,701,792 <hr/>

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Verminderung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
36,264,495	36,701,792	<b>36,322,497</b>	58,002	379,295

Die Begründung der Differenzen gegenüber 1903 ( $+ 0,16\%$ ) und gegenüber dem Budget ( $- 1,03\%$ ) ist in der folgenden Tabelle, welche für jedes konsolidierte Anleihen die bezahlten Zinse anführt, im einzelnen angegeben.

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1903 Fr.	Budget 1904 Fr.	Rechnung 1904 Fr.	Bemerkungen
3 1/2 % Bundesbahnen . . .	11,427,973	14,035,000	12,250,000	Die Zunahme um Fr. 822,027 gegenüber 1903 rührt davon her, daß für Fr. 46,973,000 der Serie G das Jahr 1903 nur einen Halbjahreszins zu tragen hatte. Die Abnahme um Fr. 1,785,000 gegenüber dem Budget hat ihren Grund darin, daß die Liquidation der Jura-Simplon-Bahn nicht beendet werden und deshalb die Emission weiterer Fr. 51,000,000 nicht erfolgen konnte. Dafür ist der Zins des Rückkaufspreises in das Kapitel „Kontokorrentzins“ eingestellt.
Bundesbahnrente 1900 . . .	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
4 % Centralbahn 1876 . . .	969,952	961,420	955,361	Die Verminderung um Fr. 14,591 gegenüber 1903 ist die Folge von Titelmrückzahlungen; die Verminderung gegenüber dem Budget um Fr. 6,059 hat ihre Ursache in einer Differenz der Ratazinse beider Jahre.
4 % Centralbahn 1880 . . .	744,467	741,200	740,533	Gleiche Bemerkung.
4 % „ 1892 . . .	571,810	600,000	140,608	Dieses Anleihen ist am 15. November 1903 teilweise konvertiert worden; der Rest wurde am 15. Mai 1904 zurückbezahlt.
4 % „ 1900 . . .	607,783	640,000	143,348	Gleiche Bemerkung.
3 1/2 % „ 1894 (Sept.)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
3 1/2 % „ 1894 (Dez.)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
4 % Nordostbahn 1887 . . .	3,265,038	3,372,000	889,527	Gleiche Bemerkung.
Übertrag	22,687,023	25,449,620	20,219,377	

Bezeichnung der Anleihen		Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Bemerkungen
		Fr.	Fr.	Fr.	
Übertrag		22,687,023	25,449,620	20,219,377	
4 0/0	Nordostbahn	1889 . 56,196	—	—	Zurückbezahlt 1. Dezember 1903.
4 1/2 0/0	"	1892 . 82,687	—	—	Zurückbezahlt 1. Januar 1904.
3 1/2 0/0	"	1894 . 350,000	350,000	350,000	
3 1/2 0/0	"	1895 . 245,000	245,000	245,000	
3 1/2 0/0	"	1896 . 1,225,000	1,225,000	1,225,000	
3 1/2 0/0	"	1897 . 367,937	367,937	367,937	
4 0/0	"	1898 . 581,216	600,000	185,605	Dieses Anleihen ist am 30. Nov. 1903 teilweise konvertiert worden; der Rest wurde am 31. Mai 1904 zurückbezahlt.
4 0/0	"	1899 . 385,219	400,000	116,136	Gleiche Bemerkung.
4 0/0	"	1880 . 120,000	120,000	120,000	
2 1/2—3 0/0	Nordostbahn, Subventionsdarleihen Rechtsufrige Zürichseebahn . .	147,094	147,300	54,813	Von diesem Anleihen sind Fr. 3,600,000 am 15. Februar 1904 zurückbezahlt worden. Bleiben im Umlauf Fr. 1,400,000.
3 1/2 0/0	Nordostbahn, Subventionsdarleihen Thalwil-Zug	8,663	5,495	5,495	
3 0/0	Nordostbahn, Subventionsdarleihen Bülach - Schaffhausen . . . . .	60,000	60,000	31,262	Fr. 1,650,000 wurden am 1. Juni 1904 zurückbezahlt.
	Nordostbahn, Subventionsdarleihen Dielsdorf - Niederweningen . . . . .	2,355	3,140	—	Bereits am 30. September 1903 zurückbezahlt; figurierte irrtümlicherweise noch im Budget.
Übertrag		26,318,390	28,973,492	22,920,625	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Bemerkungen
	Fr.	Fr.	Fr.	
Übertrag	26,318,390	28,973,492	22,920,625	
4 0/0 Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek . . .	961,352	938,724	938,724	Fr. 1,000,000 wurden am 30. Juni 1904 zurückbezahlt.
4 0/0 Vereinigte Schweizerbahnen, II. Hypothek . . .	501,840	480,468	480,468	
4 0/0 Vereinigte Schweizerbahnen, III. Hypothek . . .	40,739	—	—	Zurückbezahlt 1. Oktober 1903.
3 u. 5 0/0 Vereinigte Schweizerbahnen 1857 . . .	30,727	28,397	22,860	Die Verminderung rührt her aus Unterschieden in der Auslosung.
3 u. 5 0/0 Vereinigte Schweizerbahnen 1859 . . .	20,872	19,541	16,792	
3 0/0 Jougne-Eclépens . . .	222,088	221,190	220,953	Fr. 39,500 wurden am 15. April 1904 zurückbezahlt.
2 <sup>8</sup> / <sub>11</sub> 0/0 Franco-Suisse 1868 . . .	449,633	447,143	446,038	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Jura-Bern-Luzern . . .	1,015,000	1,015,000	1,015,000	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Jura - Bern - Luzern (Brünig) . . .	175,000	175,000	175,000	
3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Jura-Simplon 1894 . . .	4,822,604	4,836,037	4,836,037	Differenz der Ratazinse.
Jura-Simplon 1898 . . .	1,050,000	—	—	Die Titel dieses Anleihe sind am 30. Juni 1903 gegen 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 0/0 Bundesbahnobligationen umgetauscht worden.
Übertrag	35,608,245	37,134,992	31,072,497	

Bezeichnung der Anleihen	Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Bemerkungen
	Fr.	Fr.	Fr.	
Übertrag	35,608,245	37,134,992	31,072,497	
3 %o différenc Bundesbahnen 1903 . . . . .	656,250	—	5,250,000	Anleihen von Fr. 150,000,000, ausgegeben am 15. Nov. 1903 für die Konversion von Centralbahn- und Nordostbahnanleihen; Zins bis 1911: 3 1/2 %o; 1911 bis 1917: 3 1/4 %o.
	<u>36,264,495</u>	<u>37,134,992</u>	<u>36,322,497</u>	
Beim Budget 1904 ist die Zinersparnis (7 u. 7 1/2 Monate) infolge der Konversionen in Abzug zu bringen . . . . .	—	433,200	—	
	<u>36,264,495</u>	<u>36,701,792</u>	<u>36,322,497</u>	

Vergleichung unserer Zinslasten.

	Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904
	Fr.	Fr.	Fr.
Kontokorrentzinse, Provisionen etc. . . . .	4,091,883	80,000	4,151,872
Verzinsung der konsolidierten Anleihen . . . . .	36,264,495	36,701,800	36,322,497
	<u>40,356,378</u>	<u>36,781,800</u>	<u>40,474,369</u>
Ertrag verfügbarer Kapitalien und Bauzinse . . . . .	8,377,324	5,940,000	8,458,198
	<u>31,979,054</u>	<u>30,841,800</u>	<u>32,016,171</u>

Die Zinslast ist gegenüber 1903 um Fr. 37,117 gewachsen; dieser Differenz ist zur Vergleichung die Zinersparnis von Fr. 433,229 infolge unserer letzten Konversionen beizufügen. Gegenüber dem Budget ist die Zinslast um Fr. 1,174,371 gestiegen; bei der Aufstellung des Budgets waren uns die Ergebnisse der Rechnung für 1903 noch nicht bekannt; wir hatten ferner noch kein Betriebsjahr des ganzen Netzes vor uns und hofften, die Zahlungen für Bauten und Rollmaterialanschaffungen teilweise und vorübergehend aus den Verkehrseinnahmen decken zu können, was indessen nicht möglich war.

4. *Verwendungen zu Amortisationen und Abschreibungen.* Diese erreichen . . . . . Fr. 4,645,888.

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung <sup>1</sup> gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,307,336	4,248,000	<b>4,645,888</b>	338,552	397,888

Die Amortisation des Anlagekapitals der Jura-Simplon-Bahn war im Budget auf eine der Wirklichkeit gegenüber zu kleine Summe berechnet worden.

Unsere Abschreibungen umfassen die gesetzliche Amortisation und die Amortisation der Anleienskosten.

a. Gesetzliche Amortisation. Sie setzt sich zusammen aus:

der zweiten Amortisationsquote des Anlagekapitals auf 31. Dezember 1902: 0,501,759 % von Fr. 889,615,022 . . . . .	Fr. 4,463,724
der ersten Amortisationsquote der im Jahre 1903 gemachten Ausgaben (Amortisationsplan für 60 Jahre, auf Grund eines Zinses von 3½ %): 0,50884 % von Fr. 12,905,691 . . . . .	„ 65,669
	<u>Fr. 4,529,393</u>

Die Höhe der zu amortisierenden Ausgaben von 1903 ist wie folgt berechnet worden:

Bauausgaben 1903 . . . . .	Fr. 14,487,992
Weniger Ausgaben für Betriebsmaterial (Rollmaterial und Werkzeuge) . . . . .	„ 2,260,430
	<u>Fr. 12,227,562</u>
Plus 30 % der Ausgaben für Betriebsmaterial . . . . .	„ 678,129
	<u>Fr. 12,905,691</u>

b. Amortisation der Anleihenskosten. Die erste Amortisationsquote der Kursverluste und Emmissionskosten beträgt: . . . . . Fr. 116,495

5. Einlagen in die Spezialfonds. Außer dem Zins des Deckungsfonds für übernommene Pensionen der Jura-Simplon-Bahn im Betrage von . . . . . Fr. 30,050

enthält dieses Kapitel die Einlagen in den Erneuerungsfonds mit. . . . . Fr. 8,369,092

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Vermehrung gegenüber 1903	Vermehrung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
7,986,058	8,050,000	<b>8,369,092</b>	383,034	319,092

Die Erhöhung der Einlagen, die gegenüber 1903: 4,80 % gegenüber dem Budget 3,96 % beträgt, ist die Folge der größeren Fahrdienstleistungen.

Die nach den Normen des bundesrätlichen Reglements von 1899 berechneten Einlagen setzen sich wie folgt zusammen:

	Fr.	Fr.
1. Für den Oberbau:		
a. per Meter Geleise, im Jahresdurchschnitt 3,899,217 m. zu 30 Cts.	1,169,765	
b. für die von eigenen und fremden Lokomotiven auf unseren Linien gefahrenen Kilometer, inbegriffen Rangierdienst und Leerfahrten, 30,455,926 Lokomotivkilometer zu 10 Cts. . . . .	3,045,593	4,215,358

	Fr.	Fr.
2. Für das Rollmaterial:		
a. Lokomotiven: für die von unseren Lokomotiven auf eigener oder fremder Bahn zurückgelegten Kilometer, inbegriffen Rangierdienst und Leerfahrten: 30,874,260 Lokomotivkilometer zu 5,8 Cts. . . . .	1,790,707	
b. Personenwagen: für die auf eigener oder fremder Bahn gefahrenen Personenwagen - Achskilometer: 234,734,058 km. zu 0,86 Cts. . . . .	845,043	
Übertrag	2,635,750	4,215,358

	Übertrag	2,635,750	4,215,358
c. Lastwagen: für die auf eigener oder fremder Bahn gefahrenen Lastwagen-Achskilometer: 306,474,460 Kilometer zu 0,88 Cts. . . . .		1,164,603	
			<u>3,800,353</u>

3. Für Mobiliar und Gerätschaften:			
3 % von Fr. 11,779,378 mittlerem Bestand des Jahres . . . . .			<u>353,381</u>
	Total Einlagen		<u>8,369,092</u>

6. *Verwendungen zu verschiedenen Zwecken.*  
 Sie beliefen sich auf . . . . . Fr. 67,526. —

Rechnung 1903	Budget 1904	Rechnung 1904	Verminderung gegenüber 1903	Verminderung gegenüber dem Budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
117,166	102,000	<b>67,526</b>	49,640	34,474
Minderausgabe gegenüber 1903: 42,87 % und gegenüber dem Budget: 33,79 %.				

**Zusammenfassende Vergleichung der Gewinn- und Verlustrechnung mit der Rechnung für 1903 und dem Budget für 1904.**

	Differenz 1904 gegen 1903	Differenz 1904 gegen Budget 1904
Überschuß der Betriebseinnahmen	÷ 1,274,180	+ 3,198,967
Ertrag der Nebengeschäfte . . . . .	+ 21,674	+ 57,493
Entnahmen aus den Spezialfonds	+ 1,275,346	÷ 817,898
Betriebssubventionen. . . . .	÷ 6,563	+ 12
Aus sonstigen Quellen. . . . .	+ 332,742	+ 234,943
<i>Differenz bei den Einnahmen . . . . .</i>	<u>+ 349,019</u>	<u>+ 2,673,517</u>
Netto-Zinslast. . . . .	+ 37,117	+ 1,174,371
Verlust auf Nebengeschäften 1903:		
Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee . . . . .	÷ 51,106	—
Entschädigung für gepachtete Linien . . . . .	+ 20,000	+ 20,000
Verwendungen zu Amortisationen	+ 338,552	+ 397,888
Einlagen in Spezialfonds . . . . .	+ 413,084	+ 349,142
Ausgaben für verschiedene Zwecke. . . . .	÷ 49,640	÷ 34,474
<i>Differenzen bei den Ausgaben . . . . .</i>	<u>+ 708,007</u>	<u>+ 1,906,927</u>

Differenz der Einnahmen . . .	+	349,019	+	2,673,517
"    "    Ausgaben . . .	+	708,007	+	1,906,927
Differenz der Saldi . . . . .	÷	358,988	+	766,590

Gegenüber 1903 somit eine Verschlechterung um Fr. **358,988**, gegenüber dem Budget eine Verbesserung von Fr. **766,590**.

### Bilanz auf 31. Dezember 1904.

Da die Ausdehnung des Netzes seit dem 31. Dezember 1903 keine Veränderungen erlitten hat, sind die Abweichungen in den verschiedenen Kapiteln weniger bedeutend als früher und die Vergleichung mit der letztjährigen Bilanz ist daher einfacher.

#### Aktiven.

I. *Baukonto*. Derselbe beläuft sich auf Fr. 857,220,020 und setzt sich zusammen wie folgt:

	Bahnanlage und feste Einrichtungen	Rollmaterial	Mobiliar und Gerätschaften	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Auf 31. Dezember 1903 .	702,545,267	122,617,811	11,462,811	836,625,890
Bausgaben von 1904 .	12,732,325	7,228,672	633,133	20,594,130
Auf 31. Dezember 1904 .	<u>715,277,592</u>	<u>129,846,483</u>	<u>12,095,944</u>	<u>857,220,020</u>

Die für 1904 vom Baukonto zu tragenden Ausgaben setzen sich zusammen wie folgt:

#### a. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

Erweiterung der Station Flamatt .	Fr. 181,509
Verlegung der Elsässerlinie und Er- stellung der Güterstation St. Jo- hann in Basel . . . . .	" 4,091,378
Erweiterung des Güter- und Ran- gierbahnhofes in Basel . . . . .	" 5,909,108
Erstellung des XI. Perrongeleises im Bahnhof Zürich . . . . .	" 83,722
Erstellung einer neuen Stations- anlage in Steinhausen . . . . .	" 183,438
Erweiterung des Bahnhofes Glarus .	" 556,182

Übertrag Fr. 11,005,337

	Übertrag	11,005,337	
Unterführung der Badener Straße zwischen den Stationen Altstetten und Urdorf . . . . .	n	84,777	
Erweiterung der Geleiseanlagen auf der Station Winkeln . . . . .	n	71,622	
Vergrößerung der Werkstätten in Chur . . . . .	n	54,000	
Zentralanlagen für Signale auf ver- schiedenen Stationen . . . . .	n	324,771	
Verschiedene Ausgaben für das ganze Netz . . . . .	n	1,191,818	
		<hr/>	Fr. 12,732,325

## b. Rollmaterial.

58 Lokomotiven . . . . .	Fr. 4,789,356	
Weniger: Ab- schreibung von 23 Lokomotiven . . . . .	n 1,414,830	
	<hr/>	Fr. 3,374,526
143 Personenwagen . . . . .	Fr. 3,437,168	
Weniger: Ab- schreibung von 63 Personenwagen . . . . .	n 566,617	
	<hr/>	n 2,870,551
360 Lastwagen . . . . .	Fr. 1,871,700	
Weniger: Ab- schreibung von 222 Lastwagen . . . . .	n 942,250	
	<hr/>	n 929,450
Verschiedenes . . . . .	n 54,145	
	<hr/>	n 7,228,672

## c. Mobiliar und Gerätschaften.

Zentralverwaltung . . . . .	Fr. 14,366	
Kreis I . . . . .	n 107,555	
" II . . . . .	n 239,857	
" III . . . . .	n 159,571	
" IV . . . . .	n 111,784	
	<hr/>	n 633,133
		<hr/>
		Fr. 20,594,130

Die Kosten der Verlegung der Elsässerlinie und der Erstellung der Güterstation St. Johann in Basel belaufen sich auf . . . . . Fr. 6,794,454

Hiervon sind die Beiträge von Basel-Stadt in Abzug zu bringen, und zwar:

für die Elsässerlinie . . . .	Fr. 2,585,686	
für die Station St. Johann . . .	„ 100,000	
		<u>„ 2,685,686</u>
		<u>Fr. 4,108,768</u>

wovon Fr. 4,091,378 für Bahnanlage und feste Einrichtungen und Fr. 17,390 für Mobilien.

Die Kosten der Erweiterung des Güter- und Rangierbahnhofes in Basel belaufen sich auf . . . . . Fr. 6,263,820

Abzüglich der Abschreibung zu lasten des Kontos der zu amortisierenden Verwendungen . . . . .	„ 313,603	
		<u>Fr. 5,950,217</u>

wovon Fr. 5,909,108 für Bahnanlage und feste Einrichtungen und Fr. 41,109 für Mobilien.

Die Kosten der Erweiterung des Bahnhofes Glarus betragen . . . . . Fr. 604,039

Abzüglich der Abschreibung zu lasten des Kontos der zu amortisierenden Verwendungen . . . . .	„ 47,857	
		<u>Fr. 556,182</u>

*II. Unvollendete Bauobjekte.* Dieser Konto beträgt . . . . . Fr. 87,608,723

Die nachstehende Tabelle veranschaulicht die während des Jahres 1904 eingetretenen Veränderungen.

	Beträge		Unterschiede
	Auf 31. Dez. 1903	Auf 31. Dez. 1904	
Generaldirektion . . . .	486,981	195,125	÷ 291,856
Kreis I (Verschiedenes)	4,454,155	7,502,094	+ 3,047,939
„ II „	634,765	995,407	+ 360,642
„ III „	1,094,654	2,344,587	+ 1,249,933
„ IV „	510,141	1,618,229	+ 1,108,088
Simplonlinie . . . .	47,201,972	59,032,982	+11,831,010
Übertrag	54,382,668	71,688,424	17,305,756

Übertrag	54,382,668	71,688,424	17,305,756
Bahnhof Basel, einschl. des Güter- und Rangier- bahnhofes, pro 1903	16,460,062	10,562,393	÷ 5,897,669
Elsässerlinie und Güter- station St. Johann	4,139,841	—	÷ 4,139,841
Bahnhof St. Gallen	3,907,719	3,963,165	+ 55,446
Rickenbahn	91,647	1,394,741	+ 1,303,094
	<u>78,981,937</u>	<u>87,608,723</u>	<u>+ 8,626,786</u>

#### Bauausgaben von 1904.

Im Jahr 1904 hat sich der Baukonto vermehrt um . . . . . Fr. 20,594,130

Auf dem Baukonto der unvollendeten Bauobjekte beträgt die Vermehrung . . . . . n 8,626,786

Pro 1904 belaufen sich die Bauausgaben auf Fr. 29,220,916

In diesem Betrag sind nicht inbegriffen die Abschreibungen für untergegangene Anlagen, die sich für 1904 auf Fr. 585,497 belaufen.

*IIia. Überschuß des Rückkaufspreises über die Aktiven der ehemaligen Gesellschaften.* Derselbe ist gegenüber 1903 unverändert geblieben und beträgt Fr. 80,769,322.

*IIib. Zu amortisierende Verwendungen.* Auf 31. Dezember 1903 wies dieser Konto einen Saldo auf von . Fr. 8,041,854

Hiervon sind amortisiert die

I. Annuität für Bahnhöferweiterungen . . . . . Fr. 280,000

Die I. Annuität auf den Emissionskosten . . . . . n 116,495

n 396,495

Fr. 7,645,359

Dagegen hat sich dieser Konto um die folgenden Ausgaben vermehrt:

Emissions- und Konversionskosten . . . n 221,010

für den Güter- und Rangierbahnhof in Basel n 313,603

für den Bahnhof Glarus . . . . . n 47,857

Übertrag Fr. 8,227,829

Übertrag	Fr.	8,227,829
für die alte Thurbrücke bei Mülheim . .	„	113,363
für verschiedene abgebrochene Gebäude in St. Gallen . . . . .	„	91,956
für nicht brauchbare Reserve- stücke des alten Typus der V. S. B.	Fr.	153,155
Liquidationskosten der Schweiz. Centralbahn . . . . .	„	10,436
Liquidationskosten der Schweiz. Nordostbahn . . . . .	„	44,356
		<u>207,947</u>
	Fr.	<u>8,641,095</u>

IV. *Verwendungen auf Nebengeschäfte.* Das Anlagekapital unserer Dampfschiffunternehmung auf dem Bodensee beträgt Fr. 2,001,780.

Dieser Konto betrug auf 31. Dezember 1903	Fr.	1,719,864
Er vermehrte sich um den Kaufpreis des Dampfschiffes „St. Gallen“ . . . . .	„	358,120
		<u>Fr. 2,077,484</u>

Dagegen wurden 5% des Inventarwertes der Dampfschiffe amortisiert, d. h. . . . .	Fr.	85,968
Abzüglich Hauptreparaturen des Dampfschiffes „Gotthard“ . . . . .	„	10,264
		<u>75,704</u>
	Fr.	<u>2,001,780</u>

V. *Verfügbare Mittel.* Auf 31. Dezember 1904 betrug dieser Konto Fr. 167,071,259.

Die Vergleichung mit der Bilanz von 1903 zeigt folgende Veränderungen:

	Beträge		Unterschiede gegen- über 1903
	auf 31. Dezember 1903	auf 31. Dezember 1904	
	Fr.	Fr.	Fr.
Kassen . . . . .	1,070,201	531,715	÷ 538,486
Wechselportfeuille . . . . .	9,255,300	209,272	÷ 9,046,028
Bankguthaben . . . . .	93,221,164	161,855	÷ 93,059,309
Übertrag	103,546,665	902,842	÷ 102,643,823

Übertrag	103,546,665	902,842	÷ 102,643,823
Allgemeines Portefeuille . . . . .	33,600,512	24,817,571	÷ 8,782,941
Erneuerungsfonds-Portefeuille . . . . .	53,389,490	55,490,375	+ 2,100,885
Entbehrliche Liegeschäften . . . . .	4,115,882	4,097,890	÷ 17,992
Materialvorräte . . . . .	17,892,667	19,580,617	+ 1,687,950
Verschiedene Debitoren . . . . .	51,311,664	53,283,695	+ 1,972,031
durch die Kassen in d. Jahren 1904/05 regulierte Einnahmen der Jahre 1903/04 . . . . .	6,027,868	8,898,269	+ 2,870,401
	<u>269,884,748</u>	<u>167,071,259</u>	<u>÷ 102,813,489</u>

Diese Vergleichung gibt uns zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Wechselportefeuille. Auf Ende 1903 hatten wir vorübergehend einen Teil der vom 3 %o différencé-Anleihen berührenden Gelder verfügbar, welche zur Rückzahlung der alten Anleihen auf den 15. und 31. Mai 1904 notwendig waren. Diese Gelder wurden gegen Wechsel oder als Depot bei den Banken verwendet. Auf den 31. Dezember 1904 waren diese vorübergehend verfügbaren Mittel nicht mehr vorhanden.

Unser Wechselportefeuille weist mit Einschluß der Diskontierung der gekündigten Obligationen der alten Anleihen die nachstehenden Veränderungen auf:

Saldo auf 31. Dezember 1903 . . . . .	Fr. 9,255,301
Im Laufe des Jahres 1904 sind in das Portefeuille an Wechseln und diskontierten Obligationen eingegangen . . . . .	„ 70,267,482
	Fr. 79,522,783
Diskont und Kursdifferenzen . . . . .	„ 323,126
	Fr. 79,845,909
Ausgegangen sind an einkassierten Wechseln und zur Rückzahlung gelangenden Obligationen . . . . .	„ 79,636,637
Bleiben auf 31. Dezember 1904. . . . .	Fr. 209,272

Bankguthaben. Dieselben betragen auf	
31. Dezember 1903 . . . . .	Fr. 93,221,164
Stand derselben auf 31. Dezember 1904 . . . . .	„ 161,855
Verminderung . . . . .	<u>Fr. 93,059,309</u>

Die Differenz ist bereits oben begründet worden.

Wertschriftenportefeuille. Die Veränderungen desselben im Laufe des Jahres 1904 sind folgende:

Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1903 . . . . .	
	Fr. 33,600,512
Verschiedene erworbene Titel . . . . .	„ 1,417,855
	<u>Fr. 35,018,367</u>

Realisierung von Staatspapieren, Bankobligationen und andern Titeln . . . . .	Fr. 918,809
---	-------------

Zuwendungen an das Erneuerungsfonds-Portefeuille, als Ergänzung oder Ersatz von veräußerten Titeln . . . . .	„ 5,447,500
--	-------------

Zuwendungen an die Hilfskassen . . . . .	„ 4,018,510
--	-------------

„ 10,384,819

Fr. 24,633,548

„ 184,023

Plus: Kursdifferenzen . . . . .	
---------------------------------	--

Bestand des Wertschriftenportefeuilles auf 31. Dezember 1904 . . . . .	<u>Fr. 24,817,571</u>
--	-----------------------

Erneuerungsfonds-Portefeuille. Im Laufe des Jahres 1904 haben folgende Veränderungen stattgefunden:

Bestand des Portefeuilles auf 31. Dezember 1903 . . . . .	Fr. 53,389,490
---	----------------

Zuwendung verschiedener Titel des Wertschriftenportefeuilles . . . . .	„ 5,447,500
--	-------------

Fr. 58,836,990

Weniger:

Realisierung von Titeln . . . . .	Fr. 3,331,440
-----------------------------------	---------------

Kursdifferenzen . . . . .	„ 15,175
---------------------------	----------

„ 3,346,615

Bestand auf 31. Dezember 1904 . . . . .	<u>Fr. 55,490,375</u>
---	-----------------------

## Entbehrliche Liegenschaften.

Ihr Inventarwert war auf 31. Dezember 1903	Fr. 4,115,881
Im Laufe des Jahres 1904 fanden verschiedene Erwerbungen statt für . . . . .	<u>„ 272,265</u>
	Fr. 4,388,146
Dagegen wurden realisiert für . . . . .	<u>„ 290,256</u>
Bestand auf 31. Dezember 1904 . . . . .	<u>Fr. 4,097,890</u>

Materialvorräte. Ihr Inventarwert be- trägt auf 31. Dezember 1904 . . . . .	Fr. 19,580,617
Auf 31. Dezember 1903 betrug er. . . . .	<u>„ 17,892,667</u>
Vermehrung gegenüber 1903 . . . . .	<u>Fr. 1,687,950</u>

Verschiedene Debitoren. Bestand auf 31. Dezember 1904 . . . . .	Fr. 53,283,695
--	----------------

In diesem Konto ist, wie schon letztes Jahr und bis zum Abschluß der Liquidation der Jura- Simplon-Bahn, der Nominalwert der Prioritäts- und Stammaktien inbegriffen, die wir infolge des im Jahr 1903 vom Bundesrat angeordneten Umtausches übernommen haben; derselbe beläuft sich auf . . . . .	<u>„ 46,027,000</u>
--	---------------------

Die eigentlichen Debitoren betragen . . . . .	Fr. 7,256,695
Auf 31. Dezember 1903 belief sich dieser Posten auf . . . . .	<u>„ 5,284,664</u>
Vermehrung gegenüber 1903. . . . .	<u>Fr. 1,972,031</u>

**Passiven.**

*I. Konsolidierte Anleihen.* Auf 31. Dezember 1903 betrug das Nominalkapital der die schweizerischen Bundesbahnen betreffenden Anleihen . . . . . Fr. 1,075,152,100

Es wurden die folgenden Rückzahlungen vorgenommen:

*a. Ausgeloste Obligationen:*

4 0/0 Centralbahn von 1876 . . . . .	Fr.	366,000
4 0/0 " " 1880 . . . . .	"	100,000
4 0/0 Vereinigte Schweizerbahnen, I. Hypothek . . . . .	"	1,000,000
4 0/0 " " II. " " . . . . .	"	1,000,000
3 0/0 " " von 1857 . . . . .	"	50,000
3 0/0 " " " 1859 . . . . .	"	28,500
5 0/0 " " " 1857 . . . . .	"	129,000
5 0/0 " " " 1859 . . . . .	"	65,400
Franco-Suisse von 1868 . . . . .	"	132,550
3 0/0 Jougne-Eclépens . . . . .	"	39,500

Fr. 2,910,950

*b. Verfallene Obligationen:*

3 0/0 Nordostbahn Subventionsanleihen für die rechts- ufrige Zürichseebahn . . . . .	Fr.	3,600,000
3 1/2 0/0 Nordostbahn Subventionsanleihen für Thalwil- Zug (Rest des Anleihe)s . . . . .	"	157,000
4 0/0 Nordostbahn Subventionsanleihen für Bülach- Schaffhausen . . . . .	"	1,650,000
Nordostbahn Subventionsanleihen für Etwilen-Schaff- hausen . . . . .	"	1,125,000

" 6,532,000

Übertrag Fr. 9,442,950 Fr. 1,075,152,100

Übertrag Fr. 9,442,950 Fr. 1,075,152,100

*c. Zur Rückzahlung gekündete Obligationen, Rest der nicht konvertierten Anleihen:*

4 0/0	Centralbahn	von 1892	Fr.	8,581,000	
4 0/0	"	" 1900	"	8,636,000	
4 0/0	Nordostbahn	von 1887	"	55,683,500	
4 0/0	"	" 1898	"	10,603,000	
4 0/0	"	" 1899	"	6,547,000	
					<u>Fr. 90,050,500</u>
					" <u>99,493,450</u>

Auf 31. Dezember 1904 beläuft sich der Betrag der Anleihen auf Fr. 975,658,650

Die folgende Tabelle enthält eine Vergleichung über den Bestand unserer konsolidierten Schuld in den Jahren 1903 und 1904:

Anleihen	Beträge		Verminderung gegenüber 1904	Bemerkungen
	auf 31. Dezember 1903	auf 31. Dezember 1904		
A. 3 1/2 0/0 Bundesbahnanleihen von 1899/1902, Serien A—G . . . . .	350,000,000	350,000,000	—	
B. Bundesbahnrente von 1900 . . . . .	75,000,000	75,000,000	—	
C. 3 0/0 différé-Anleihen der schweiz. Bundesbahnen von 1903 . . . . .	150,000,000	150,000,000	--	
Übertrag	575,000,000	575,000,000	—	

Anleihen	Beträge		Verminderung gegenüber 1904	Bemerkungen
	auf 31. Dezember 1903	auf 31. Dezember 1904		
Übertrag	575,000,000	575,000,000	—	
<b>D. Anleihen der ehemaligen Centralbahn:</b>				
4 % von 1876 . . . . .	24,218,500	23,852,500	366,000	durch Anlosung zurück- bezahlt.
4 % von 1880 . . . . .	18,580,000	18,480,000	100,000	id.
4 % von 1892 (nicht konvertierter Teil). . . . .	8,581,000	—	8,581,000	nicht konvertierter rück- bezahlter Rest.
3 1/2 % vom Juni 1894 . . . . .	30,000,000	30,000,000	—	
3 1/2 % vom Oktober 1894 . . . . .	30,000,000	30,000,000	—	
4 % von 1900 (nicht konvertierter Teil). . . . .	8,636,000	—	8,636,000	id.
<b>E. Anleihen der ehemaligen Nordostbahn:</b>				
4 % von 1880 . . . . .	3,000,000	3,000,000	—	
4 % von 1887 (nicht konvertierter Teil). . . . .	55,683,500	—	55,683,500	id.
3 1/2 % von 1894 . . . . .	10,000,000	10,000,000	—	
3 1/2 % von 1895 . . . . .	7,000,000	7,000,000	—	
3 1/2 % vom Februar 1897 . . . . .	35,000,000	35,000,000	—	
3 1/2 % vom September 1897 . . . . .	10,512,500	10,512,500	—	
4 % von 1898 (nicht konvertierter Teil). . . . .	10,603,000	—	10,603,000	id.
4 % von 1899 (nicht konvertierter Teil). . . . .	6,547,000	—	6,547,000	id.
Subventionsanleihen für die rechtsufrige Zürichseebahn . . . . .	5,000,000	1,400,000	3,600,000	zur Rückzahlung fällig gewordener Teil des Anleiheens.
Subventionsanleihen für Thalwil-Zug . . . . .	157,000	—	157,000	zur Rückzahlung fällig gewordenes Anleihen.
Übertrag	838,518,500	744,245,000	94,273,500	

Anleihen	Beträge		Verminderung gegenüber 1904	Bemerkungen
	auf 31. Dezember 1903	auf 31. Dezember 1904		
Übertrag	838,518,500	744,245,000	94,273,500	
Subventionsanleihen f. Bülach-Schaffhausen	2,000,000	350,000	1,650,000	zur Rückzahlung fällig gewordener Teil des Anlehens.
Subventionsanleihen für Etwilen-Schaffhausen . . . . .	1,125,000	—	1,125,000	zur Rückzahlung fällig gewordenes Anleihen.
F. Anleihen der ehem. Vereinigten Schweizerbahnen:				
4 % I. Hypothek . . . . .	23,968,100	22,968,100	1,000,000	durch Auslosung zurück- bezahlt.
4 % II. Hypothek . . . . .	12,511,700	11,511,700	1,000,000	id.
3 % von 1857 . . . . .	162,500	112,500	50,000	id.
5 % von 1857, I. Hypothek . . . . .	439,200	310,200	129,000	id.
3 % von 1859 . . . . .	155,000	126,500	28,500	id.
5 % von 1859, I. Hypothek . . . . .	284,100	218,700	65,400	id.
G. Anleihen der ehem. Jura-Simplon-Bahn:				
3½ % von 1894 . . . . .	138,172,500	138,172,500	—	
2 <sup>8</sup> / <sub>11</sub> % Franco-Suisse von 1868 . . . . .	16,461,500	16,328,950	132,550	id.
3 % Jougne-Eclépens . . . . .	7,354,000	7,314,500	39,500	id.
3½ % Jura-Bern-Luzern . . . . .	29,000,000	29,000,000	—	
3½ % Brünig . . . . .	5,000,000	5,000,000	—	
	<u>1,075,152,100</u>	<u>975,658,650</u>	<u>99,493,450</u>	

Die Obligationen der schweizerischen Bundesbahnen und diejenigen der ehemaligen Gesellschaften können bei unserer Hauptkasse in Bern und bei den Kreiskassen gegen auf den Namen lautende *Hinterlagesscheine* hinterlegt werden.

Auf den 31. Dezember 1904 hatten diese Hinterlagen folgenden Bestand:

	3½ % S. B. B.-An- leihen von 1899/1902 Nominalbetrag	S. B. B.-Rente von 1900 Rente	3 % diffé- S. B. B.-Anleihen Nominalbetrag	Anleihen der S. C. B. Nominalbetrag	Anleihen der N. O. B. Nominalbetrag	Anleihen der V. S. B. Nominalbetrag	Anleihen der J. S. Nominalbetrag
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Hauptkasse in Bern . . .	25,395,000	228,090	4,321,500	462,500	718,000	21,000	24,697,900
Kreiskasse I in Lausanne	35,000	3,600	110,000	—	—	—	119,000
„ II in Basel . .	312,000	48,000	—	8,209,500	89,500	—	10,000
„ III in Zürich .	292,000	1,080	460,000	—	14,802,000	—	50,000
„ IV in St. Gallen	5,000	—	—	—	—	—	—
	26,039,000	280,770	4,891,500	8,672,000	15,609,500	21,000	24,876,900
Auf den 31. Dezember 1903 beliefen sich diese Hinter- lagen auf . . . . .	22,895,000	270,210	—	9,989,000	19,654,000	—	24,949,400
Unterschiede gegenüber 1903	+ 3,144,000	+ 10,560	+ 4,891,500	— 1,317,000	— 4,044,500	+ 21,000	— 72,500

*Umtausch der Centralbahnaktien:*

Auf 31. Dezember 1903 blieben gegen Rententitel von 1900 noch  
 umzutauschen . . . . . 75 Aktien.  
 Im Laufe des Jahres wurden umgetauscht . . . . . 33     *n*

Bleiben im Umlauf 42 Aktien.

*II. Amortisationskonto.* Derselbe beläuft sich  
 auf . . . . . Fr. 8,836,729  
 Auf 31. Dezember 1903 betrug er . . . . . *n* 4,307,336

Vermehrung, entsprechend der gesetzlichen  
 Amortisation für das Jahr 1904 . . . . . Fr. 4,529,393

*III. Schwebende Schulden.* Dieselben belaufen  
 sich auf . . . . . Fr. 161,077,839

Nach Abzug des Guthabens der Liquidations-  
 kommission der Jura-Simplon-Bahn, wovon ein  
 Teil als Gegenwert in den Aktiven enthalten  
 ist und ein anderer durch die im Besitze der  
 Eidgenossenschaft befindlichen Aktien der Jura-  
 Simplon-Bahn dargestellt wird, sowie nach Ab-  
 zug der Subvention des Kantons St. Gallen an  
 die Rickenbahn, die vom Anlagekapital dieser  
 Bahn abzurechnen ist und der durch die Kassen  
 im Jahre 1905 regulierten Ausgaben, d. h. im  
 ganzen von . . . . . *n* 134,631,881

verbleiben als eigentliche schwebende Schulden Fr. 26,445,958

Die folgende Tabelle enthält eine Vergleichung der einzelnen  
 Posten dieses Kontos mit denjenigen von 1903:

	Beträge		Unterschiede
	auf 31. Dez. 1903	auf 31. Dez. 1904	
Verfallene Titel und Coupons . . . . .	1,440,396	2,297,088	+ 856,692
Noch nicht verfallene Ratazinse . . . . .	4,918,965	3,983,305	÷ 935,660
Pensions- u. Hilfskassen und Kauttionen . . . .	354,217	280,158	÷ 74,059
Kauttionen von Unter- nehmern u. Lieferanten	554,844	534,429	÷ 20,415
Liquidationskommission der J. S. . . . .	104,100,800	107,744,328	+ 3,643,528
Subvention des Kantons St. Gallen an den Bau der Rickenbahn . . . .	2,750,000	2,750,000	—
Verschiedene Kreditoren	1,826,412	19,350,978	+ 17,524,566
Von der Kasse in den Jahren 1904/05 regu- lierte Ausgaben der Jahre 1903/04 . . . .	23,159,146	24,137,553	+ 978,407
	<u>139,104,780</u>	<u>161,077,839</u>	<u>+ 21,973,059</u>

*IV. Spezialfonds.* Dieselben belaufen sich auf den 31. Dez. 1904 auf Fr. 57,678,246; sie umfassen den Erneuerungsfonds und den Fonds zur Deckung der alten Pensionen der J. S. Die auf die genannten beiden Fonds bezüglichen näheren Erläuterungen finden sich auf Seite 00 dieses Berichtes.

*V. Aktivosaldo der Gewinn- und Verlustrechnung.* Derselbe reduziert sich auf 31. Dezember 1904 auf den Betrag von Fr. 60,735 den wir vorschlagen, auf neue Rechnung vorzutragen.

### III. Kommerzielles Departement.

#### a. Allgemeines.

1. Die im Geschäftsbericht pro 1903 erwähnte Änderung der Konzession der Vevey-Chevbres-Bahn ist von den eidgenössischen Räten in der Junisession genehmigt worden. Demgemäß sind die Tarife der Vevey-Chevbres-Bahn, unter Zugrundelegung einer Tarifdistanz von 17 km., nach den allgemeinen Einheitssätzen der Bundesbahnen berechnet und auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Bahn (2. Mai) zur Einführung gebracht worden.

2. Auf ein uns vom Eisenbahndepartement zur Vernehmung zugestelltes Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn von Zwingen nach Neu-Solothurn haben wir unsere Ansicht dahin ausgesprochen, es sollte die Erteilung der Konzession an Private, mit Rücksicht auf den der Linie zukommenden und ihr auch von den Konzessionsbewerbern beigelegten Charakter einer Hauptbahn von internationaler Bedeutung, abgelehnt werden.

3. Mit der schweizerischen Postverwaltung ist ein neues Übereinkommen betreffend die Ermittlung der Entschädigung für die Beförderung der Fahrpoststücke im Gewichte von über 5 kg. auf den schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossen worden, mit Gültigkeit vom 1. Januar 1905 bis zum 30. November 1913. In demselben ist auf die mit der Eröffnung der Simplonlinie und der Rickenbahn eintretenden veränderten Verhältnisse Rücksicht genommen und eine besondere Beordnung der Entschädigung für die Linien der Gotthardbahn auf den Zeitpunkt des Überganges derselben an den Bund vorbehalten.

4. Der Vertrag über die Beziehungen zwischen der schweizerischen Postverwaltung und der Wald-Rüti-Bahn ist am 4./7. Januar 1905 auf unbestimmte Zeit verlängert worden.

5. Über die Taxierung der Sprittransporte der eidgenössischen Alkoholverwaltung ab ihren Lagerhäusern in Romanshorn, Aarau, Basel, Burgdorf und Delsberg haben wir mit dieser Verwaltung einen Vertrag abgeschlossen, welcher im wesentlichen die von den früheren Privatbahnen zugestandenen Ermäßigungen erneuert und den Bundesbahnen den

Transport der Bezüge für die Lagerhäuser über die ihnen günstigsten Routen sichert. Der Vertrag ist mit 1. Juli 1904 in Wirksamkeit getreten.

6. Der Beordnung des Tarifs für den Verkehr der Zweigbahn Pratteln-Schweizerhalle im Sinne unseres Berichtes an den Verwaltungsrat vom 25. Februar 1903 hat der Bundesrat am 16. September die Genehmigung erteilt. Die Einführung des neuen Tarifs erfolgte auf den 1. Januar 1905.

7. Den Schlußprüfungen der Eisenbahnschulen in Biel und St. Gallen haben je 2 Oberbeamte der Bundesbahnen beigewohnt. Laut den von diesen Delegierten eingereichten Berichten sind dieselben mit dem Lehrplan einverstanden und von den Resultaten des Unterrichtes befriedigt.

8. Die unter Abschnitt C., I., Ziffer 4, a. (Seite 390 des gegenwärtigen Berichtes) erwähnten Untersuchungen betreffend den bernischen Alpendurchstich (Lötschbergbahn) sind in der Berichtsperiode so weit gefördert worden, daß, unter Zuhülfenahme der in Betracht kommenden Verkehrsregister und Verkehrsabrechnungen, der von der neuen Linie zu erwartende mutmaßliche Personenverkehr ermittelt wurde.

Die Ermittlung des Güterverkehrs — ebenfalls auf positivem Material fußend — ist im Gange und wird im 1. Semester 1905 zu Ende geführt werden können. Alsdann kann an die Berechnung der voraussichtlichen Rendite des Projektes, sowie seiner Einwirkung auf den Verkehr und die Einnahmen der Bundesbahnen gegangen werden.

## b. Personenverkehr.

1. Zum internen Personentarif der schweizerischen Bundesbahnen gelangte am 1. Mai ein V. und auf 1. Oktober ein VI. Nachtrag zur Einführung. Der erstere enthält Taxen über die neu eröffnete Linie Vevey-Chexbres, ferner Taxen für die neue Haltstelle Le Day (bei Vallorbe) und geänderte Taxen für Le Pont.

Durch den VI. Nachtrag wurde die auf 1. Oktober eröffnete neue Station Steinhausen (zwischen Knonau und Zug) mit den erforderlichen Taxen ausgerüstet.

2. Die Instruktion für das Stations- und Zugspersonal über die Benutzung von Personenbilletten zur Fahrt auf andern Strecken, als auf welche sie lauten, wurde auf den 15. Juni 1904 neu herausgegeben, bei welcher Gelegenheit eine Anzahl weiterer, von Kantonsregierungen, Gemeinden und Verkehrsvereinen gewünschten Erleichterungen eingeführt wurden. Neu aufgenommen wurden sodann auch Bestimmungen über die Abfertigung von Reisegepäck und Expreßgut über Umwegsrouten.

3. Von den internen Personentarifen der von den Bundesbahnen für Rechnung von Privatgesellschaften betriebenen Linien wurden folgende neu herausgegeben:

a. der Tarif für die Vevey-Chevbres-Bahn (auf den 2. Mai, Tag der Betriebseröffnung);

b. der Tarif für die Regionalbahn des Traverstales (auf 1. Mai);

c. der Tarif für die Bulle-Romont-Bahn (auf 1. Mai);

d. der Tarif für die Pruntrut-Bonfol-Bahn (auf 1. Mai).

4. Für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Bundesbahnen und schweizerischen Privatbahnen, ferner zwischen den schweizerischen Privatbahnen unter sich im Transit über die Bundesbahnen, gelangten im Berichtsjahre im ganzen 25 neue Tarife, sowie eine Anzahl Nachträge zur Einführung. Damit sind nun sämtliche Personen- und Gepäcktariife für den Verkehr der schweizerischen Bahnen unter sich nach den neuen Grundlagen umgerechnet.

5. Die im letzten Geschäftsbericht auf Seite 83, Ziffer 16, erwähnten Verhandlungen mit der Thunerseebahn, als betriebsführender Verwaltung der Gürbetalbahn, über die wahlweise Benützbarkeit der gewöhnlichen Hin- und Rückfahrtsbillette und der Sonntagsbillette zwischen Bern loco einerseits und Thun und weiter (oberländische Stationen bis Meiringen) andererseits über Münsingen oder Belp, sind im Berichtsjahre zum Abschluß gelangt. Die wahlweise Benützbarkeit der genannten Billette über die beiden Routen kam auf 1. Mai 1904 zur Einführung. Dieselbe wurde auch auf die Billette von und nach Bern-Weißbühl ausgedehnt. Um

die richtige Verrechnung der Billette über die befahrene Route zu ermöglichen, sind an denselben besondere Kontrollcoupons für die Strecke Bern-Thun und umgekehrt angebracht worden die vom Zugspersonal jeweilen bei der Billettkontrolle abzunehmen und den Abrechnungsstellen einzuliefern sind.

6. Ein zwischen der Jura-Simplon-Bahn und der Bern-Neuenburg-Bahn bestandenes Übereinkommen betreffend den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr auf den Strecken Bern-Bümpliz und Neuchâtel-St. Blaise ist erneuert worden. Nach diesem Übereinkommen werden die Billette für den Lokalverkehr zwischen den genannten Stationen sowohl in den Zügen der S. B. B. als in denjenigen der Bern-Neuenburg-Bahn als gültig anerkannt, wogegen Gepäck und Expressgut je mit dem nächst abgehenden Zuge befördert wird. Die Einnahmen aus diesem Verkehr werden monatlich im Verhältnis der von beiden Verwaltungen geführten Personenzüge geteilt.

7. Von den Tarifen für den Personen- und Gepäckverkehr mit dem Ausland sind im Berichtsjahre diejenigen für den Verkehr mit Elsaß-Lothringen, Baden, Württemberg, Bayern und Österreich neu herausgegeben worden.

Die Umarbeitung der übrigen Tarife mit dem Ausland hat sich verzögert, teils weil es den betreffenden ausländischen Verwaltungen nicht möglich war, sich an dieser Arbeit zu beteiligen, teils weil eine Verständigung über die in die Tarife einzubeziehenden Routen und über die Festsetzung der Taxen voranzugehen hatte.

Längere Verhandlungen erforderten insbesondere die Tarife für den Verkehr mit Mittel- und Norddeutschland. Diejenigen für den mitteldeutsch- und preußisch-sächsisch-schweizerischen Verkehr fanden in einer am 20. April in Heidelberg, und jene für den nordwestdeutsch-rheinisch-schweizerischen Verkehr in einer am 21.—23. November in Frankfurt a. M. abgehaltenen Konferenz ihren Abschluß.

Bei letzterer Gelegenheit wurde von den deutschen Verwaltungen das bestimmte Begehren um Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der Hin- und Rückfahrtsbillette auf 45 Tage gestellt, da die bisherige Gültigkeit sich als ungenügend erwiesen habe. Die schweizerischen Bahnen lehnten die allgemeine Einführung

dieser verlängerten Gültigkeit im deutsch-schweizerischen Verkehr mit Rücksicht auf die sich für den intern schweizerischen Verkehr ergebenden Konsequenzen ab, stimmten derselben dagegen für den Verkehr auf weite Entfernungen zu. Es werden in diesem Falle aber für die schweizerischen Strecken nicht die gewöhnlichen Retourtaxen, sondern die doppelten Taxen einfacher Fahrt mit nur 20 % Ermäßigung eingerechnet.

8. Die im letztjährigen Geschäftsbericht (Seite 82, Ziffer 12) erwähnte, von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn grundsätzlich zugestandene Ausgabe von direkten Billetten Genf-Paris und weiter über Lausanne-Vallorbe kam infolge von Bedingungen, welche die P. L. M. nachträglich an dieselbe knüpfte, nicht zu stande. Die genannte Verwaltung stellte nämlich die Forderung, daß die fraglichen Billette, wie diejenigen über ihre eigene Linie, nur für eine ununterbrochene Fahrt von Genf bis Paris Gültigkeit erhalten sollten, daß also Aufenthalte auf Zwischenstationen und zwar auch auf denjenigen auf schweizerischem Gebiet auszuschließen seien. Das Eisenbahndepartement glaubte diesem den Bestimmungen des schweizerischen Transportreglements widersprechenden Verlangen seine Zustimmung, wenigstens für Hin- und Rückfahrtsbillette, versagen zu sollen. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn beharrte aber anfänglich auf ihrer Forderung, und die von der Regierung und Bevölkerung der Stadt Genf dringend gewünschte Maßnahme wird erst im Laufe des Jahres 1905 durchgeführt werden können.

9. Auf ein vom Regierungsrat des Kantons Zürich schon früher gestelltes und im letzten Frühjahr durch Vermittlung des Eisenbahndepartements erneuertes Gesuch haben wir uns, im Einvernehmen mit der Gotthardbahn, bereit erklärt, die Personenbillette für den Verkehr zwischen Deutschland, Frankreich, Belgien und England einerseits und der Gotthardbahn und Italien anderseits via Basel-Olten-Luzern auch zur Benutzung über Basel-Brugg-Zürich-Zug zuzulassen. Die Durchführung dieser Maßnahme wurde auf 1. Januar 1905 angeordnet. Die direkte Abfertigung von Reisegepäck über Brugg-Zürich mußte jedoch infolge Widerspruchs einzelner beteiligter Verwaltungen ausgeschlossen werden.

10. Wegen Erstellung direkter Personen- und Gepäcktarife für den Verkehr via Simplon sind wir

mit den italienischen, französischen, englischen und deutschen Verwaltungen ins Benehmen getreten.

Der schweizerisch-italienische Tarif wird von uns erstellt, und es steht dessen rechtzeitige Einführung sicher zu erwarten.

Dagegen ziehen sich die Verhandlungen mit den französischen Bahnen betreffend die Tarife Italien-Frankreich und England, trotz unsern Bemühungen, bedauerlicherweise unerwartet in die Länge, so daß zu befürchten steht, daß dieselben bis zur Eröffnung des Simplon nicht zum Abschluß gebracht werden können.

Die deutschen Verwaltungen haben sich bereit erklärt, Billette für den Verkehr mit Domodossola und den wichtigern Langenseestationen auszugeben, auf Grund deren sich voraussichtlich ein erheblicher Verkehr entwickeln wird. Von geringerer Bedeutung ist die Simplonroute für den Verkehr der deutschen Stationen mit Mailand, Genua und weiter, wo die Gotthardlinie den Reisenden günstigere Zugverbindungen bietet. Immerhin beabsichtigen wir, auch nach diesen Stationen Taxen via Simplon einzuführen.

Von Erstellung von Rundfahrtbilletten ab schweizerischen Stationen nach Mailand und weiter, mit Hinfahrt via Gotthard und Rückfahrt via Simplon oder umgekehrt, deren Einrichtung wir beantragt hatten, muß infolge Widerspruchs der Gotthardbahn und der italienischen Bahnen abgesehen werden. Dagegen haben wir veranlaßt, daß die Strecke Brig-Domodossola, auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Simplonstrecke, in den Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen einbezogen wird, und es hat auch die italienische Mittelmeerbahn die anschließenden italienischen Strecken zur Aufnahme angemeldet. Die Reisenden von und nach Italien werden daher beliebige Rundfahrtbillette mit Hinfahrt über die eine und Rückfahrt über die andere Route selbst kombinieren können.

11. Der seit dem Jahre 1877 in Kraft stehende Tarif für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen ist veraltet, und bedurfte schon deswegen der Umarbeitung, weil dessen Taxen, speziell diejenigen für Hin- und Rückfahrt, sich teilweise höher stellen als die gewöhnlichen Retourtaxen der Bundesbahnen. Wir haben daher eine Neuausgabe desselben vorbereitet, wobei wir für die Gesellschaftsfahrten die nötigen

Taxregulierungen durchführten, während die bisherige Abstufung der Taxen nach der Distanz und der Teilnehmerzahl grundsätzlich unverändert blieb. Bei den Schulfahrten haben wir die bisherige Taxabstufung nach der Teilnehmerzahl (Größe der Schule) fallen gelassen und diejenige nach der Art der Schulen (Primar-, Mittel- und Hochschulen) durch Zweiteilung nach dem Alter der Schüler (unter und über 12 Jahre) ersetzt. Sodann wurde für Rundfahrten eine Ermäßigung von 10 % auf den Gesellschafts- und Schulfahrtstaxen einfacher Fahrt vorgesehen.

12. Im weitern haben wir im Benehmen mit dem Verband schweizerischer Eisenbahnen auch die Revision des Reglements betreffend die Gewährung von Taxbegünstigungen zum Besuche von schweizerischen Festen und Versammlungen, sowie von Pferderennen in Angriff genommen. Dabei verständigte man sich dahin, die Taxermäßigungen zum Besuche von Vereinsversammlungen grundsätzlich nur noch jenen Vereinigungen zu gewähren, deren Mitglieder entweder aktiv für die Erziehung und den Unterricht der Jugend tätig sind oder werktätig für Zwecke der öffentlichen Wohlfahrt arbeiten und deren Versammlungen zur Förderung dieser Werke stattfinden. Vereine politischer und konfessioneller Art, sowie solche, die lediglich oder vorwiegend die Förderung ihrer beruflichen oder Standesinteressen verfolgen, wurden von der Vergünstigung ausgeschlossen.

13. Der Verkehr mit Generalabonnements hat im Berichtsjahre wieder eine Zunahme erfahren, wenn auch nicht mehr in der Höhe derjenigen früherer Jahre.

Es betrug:

	die Gesamteinnahme	der Anteil S. B. B.
im Jahre 1903 . . .	Fr. 5,700,831. —	Fr. 4,254,085. —
im Jahre 1904 . . .	„ 6,065,778. —	„ 4,461,118. —
gegenüber dem Vor-		
jahre mehr . . .	Fr. 364,947. —	Fr. 207,033. —

In den Verkehr mit Generalabonnements ist im Berichtsjahre nur die Vevey-Chexbres-Bahn, und zwar auf den Zeitpunkt ihrer Eröffnung, neu einbezogen worden.

Den Gesuchen der Appenzeller Bahn, der Regionalbahnen Saignelégier-La Chaux-de-Fonds und Saignelégier-Glovelier, sowie der Wynentalbahn um Aufnahme konnte nicht entsprochen werden, weil die Mehrheit der beteiligten Verwaltungen dieselben nur unter Erhöhung der jetzigen Taxen der Generalabonnements bewilligen wollte, diese Erhöhung aber unsererseits angesichts der geringen Bedeutung dieser Linien für den Abonnementsverkehr nicht als angängig erachtet wurde. Man behielt sich indessen vor, die Frage der Einbeziehung der angemeldeten und eventuell noch weiterer Verwaltungen, unter etwelcher Erhöhung der Preise der kurzfristigen Abonnements (15 und 30 Tage), auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Simplontunnels erneut in Erwägung zu ziehen.

14. Die Einnahmen aus schweizerischen kombinierbaren Rundreisebilletten haben im Berichtsjahr eine kleine Zunahme erfahren. Sie betragen:

	Im ganzen	Anteil S. B. B.
Im Jahre 1903 . . . . .	Fr. 1,234,345	Fr. 835,006
„ „ 1904 . . . . .	„ 1,288,117	„ 837,134
Gegenüber dem Vorjahre mehr	Fr. 53,772	Fr. 2,128

Dieser Verkehrseinrichtung sind auf 1. Mai 1904 neu beigetreten:

Die Regionalbahnen Saignelégier-Glovelier und Saignelégier-La Chaux-de-Fonds, die Sensetalbahn, die Vevey-Chexbres-Bahn, die elektrischen Viviser Bahnen und Greyerzer Bahnen, ferner die Nord-Milano-Bahn mit der Strecke Como-Varese-Laveno.

15. Der Verkehr mit zusammenstellbaren Fahr-scheinheften des Vereins deutscher Eisenbahnver-waltungen brachte den beteiligten schweizerischen Transport-anstalten wieder eine erhebliche Mehreinnahme. Die Einnahmen betragen:

	Schweizerische Transportanstalten	Anteil S. B. B.
Im Jahre 1903 . . . . .	Fr. 3,445,415	Fr. 2,072,850
„ „ 1904 . . . . .	„ 3,993,163	„ 2,196,993
Gegenüber dem Vorjahr mehr	Fr. 547,748	Fr. 124,143

Von schweizerischen Verwaltungen sind diesem Verkehr auf 1. Juni 1904 neu beigetreten:

Die Montreux-Berner Oberland-Bahn, die elektrischen Viviser Bahnen, die Regionalbahnen Saignelégier-Glovelier und Saignelégier-La Chaux-de-Fonds und die Vevey-Chexbres-Bahn.

Einer Anregung der Berner Regierung entsprechend, haben wir uns entschlossen, neben den bestehenden schweizerischen Ausgabestellen für diese Billette, eine weitere im Bahnhof Bern einzurichten. Die Eröffnung derselben findet auf 1. März 1905 statt.

16. Der Verkauf von Fahrscheinen für Strecken der Bundesbahnen durch die beiden Reisebureaux Th. Cook & Son in London und C. Stangen in Berlin hat sich weiter entwickelt.

Es verkauften :

Thomas Cook & Son in London:

Im Jahre 1903 für . . . . .	Fr. 647,235
„ „ 1904 „ . . . . .	„ 675,384
Gegenüber dem Vorjahr mehr . .	<u>Fr. 28,149</u>

C. Stangens Reisebureau in Berlin:

Im Jahre 1903 für . . . . .	Fr. 66,109
„ „ 1904 „ . . . . .	„ 73,386
Gegenüber dem Vorjahr mehr . .	<u>Fr. 7,277</u>

Das letztere Reisebureau ist auf 1. Januar 1905 in den Besitz der Hamburg-Amerika-Linie übergegangen.

Von unsern eigenen Agenturen in London und Paris wurden im Berichtsjahr Billette in folgenden Beträgen abgesetzt:

Von der Agentur in London für Fr. 86,599,
„ „ „ „ Paris „ „ 167,555.

17. Im Berichtsjahr haben zwei Sitzungen der kommerziellen Konferenz des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen stattgefunden. Von den an denselben behandelten, den Personenverkehr betreffenden, vorstehend nicht berührten Geschäften erwähnen wir noch folgende:

a. Auf eine Eingabe der schweizerischen Arbeitsämter wurde beschlossen, Personen, denen durch die städtischen Arbeitsämter auswärts eine offene Stelle angewiesen wird, in Anlehnung an die bei verschiedenen deutschen Bahnen bereits bestehende Einrichtung eine 50 %ige Taxermäßigung in III. Klasse zu gewähren. Die Einführung des betreffenden Reglements konten jedoch im Berichtsjahr nicht mehr stattfinden.

b. Ein durch das Eisenbahndepartement dem Verband zur Kenntnis gebrachtes Begehren des Staatsrates des Kantons Neuenburg um Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette auf 45 Tage wurde einstimmig abgelehnt. Maßgebend für diese Schlußnahme war, neben dem zu erwartenden Einnahmefall, der namentlich bei den Bundesbahnen und der Gotthardbahn infolge der weitgehenden Ermäßigung der Hin- und Rückfahrtstaxen viel schwerer in die Wagschale fällt, als dies seinerzeit bei den deutschen Bahnen der Fall war, die aus der weitem Verlängerung der Gültigkeitsdauer entstehende vermehrte Möglichkeit der mißbräuchlichen Verwendung der Retourbillette und des Handels mit denselben.

18. Die Ab- und Zufuhr von Expresßgutsendungen im Hauptbahnhof Zürich, die bis dahin in der Hauptsache durch Dienstmänner besorgt wurde, ist auf 1. November dem offiziellen Camionneur der Bundesbahnen, der auch die Zu- und Abfuhr der Güter besorgt, übertragen worden. Die Gebühren hierfür wurden mittelst besondern Tarifs zur Einführung gebracht.

### c. Güterverkehr.

1. Wie schon im letztjährigen Geschäftsbericht (pag. 87) in Aussicht gestellt worden ist, erfolgte auf den 1. Juli 1904 die Einführung des neuen allgemeinen internen Gütertarifs der Bundesbahnen (Hefte 1—3); zu gleicher Zeit wurden die besondern Gütertarife für Basel S. B. B. und St. Johann, sowie die neuen Gütertarife der Basler Verbindungsbahn in Kraft gesetzt. Damit sind für die Güterbeförderung auf den Strecken der frühern V. S. B., S. C. B. und J. S. ganz erhebliche Ermäßigungen eingetreten.

2. Die direkten Gütertarife mit den übrigen schweizerischen Bahnen und die Tarife zwischen den schweizerischen

Privatbahnen im Transit über die Bundesbahnen konnten in der Mehrzahl gleichfalls auf den 1. Juli 1904 eingeführt werden, trotzdem sich die Privatbahnen, mit wenigen Ausnahmen, nur spärlich an den Erstellungsarbeiten beteiligten. Die rückständigen Tarife traten dann auf 1. August, bezw. 1. September in Wirksamkeit.

3. Im Anschluß an den allgemeinen Tarif waren auch die zahlreichen Ausnahmetarife für bestimmte Güter im Sinne der Vereinheitlichung und Verallgemeinerung derselben umzugestalten und neu auszugeben. Nach Prüfung der von den Kreiseisenbahnräten, den verschiedenen wirtschaftlichen Korporationen und privaten Interessenten eingegangenen Bemerkungen und Wünsche zur ersten Vorlage (s. Jahresbericht pro 1903, Seite 87) wurden die Grundlagen hierfür auf unsern Antrag vom Verwaltungsrate in seiner Sitzung vom 27. Februar definitiv festgesetzt und unmittelbar hierauf zur Ausarbeitung der Tarife geschritten. Dabei haben wir ein Hauptaugenmerk darauf gerichtet, daß diese Tarife nicht bloß auf dem Gebiete der Bundesbahnen, sondern in möglichst ausgedehntem Umfang auch für die übrigen Bahnen und namentlich für den Verkehr der Bundesbahnen mit denselben Geltung erhalten. Die daherigen Verhandlungen nahmen neuerdings erhebliche Zeit in Anspruch. Gleichwohl war es möglich, neunzehn dieser Ausnahmetarife gleichzeitig mit dem allgemeinen Tarif, d. h. auf 1. Juli, und fünf weitere auf 1. August zur Einführung zu bringen.

Die Berechnung der Ausnahmetarife für Düngemittel, für Holz und für Steine, für welche die ermäßigten Einheitstaxen der Bundesbahnen von der Mehrzahl der Privatbahnen nicht übernommen werden wollten, erforderte aus diesem Grunde einen ganz erheblichen Arbeitsaufwand, und es konnten daher diese Tarife im Laufe des Berichtsjahres nicht mehr zur Einführung gebracht werden. Die Ausgabe des Ausnahmetarifs für Düngemittel erfolgte dann auf 1. März 1905; die beiden andern konnten im Laufe des I. Quartals 1905 noch dem Eisenbahndepartement zur Genehmigung unterbreitet werden.

Auch durch diese Ausnahmetarife treten gegenüber bisher wieder ganz bedeutende Frachterleichterungen ein, insbesondere durch den Ausnahmetarif für Düngemittel, bezüglich dessen den Wünschen des Bauernverbandes in weitgehendem Maße Rechnung getragen worden ist; dann durch diejenigen für Steinkohlen, für Steine, für Holz und für Materialien zur Bekämpfung von Pflanzen-

krankheiten, endlich auch durch den neuen Abonnementstarif für Milch, mit welchem die frühern billigern Einheitssätze der N. O. B. auf das ganze Bundesbahnnetz ausgedehnt worden sind. Selbstverständlich werden sich diese Taxerleichterungen auch in den Einnahmen aus dem Güterverkehr fühlbar machen.

Die Untersuchungen betreffend die von verschiedenen Seiten angeregten neuen Ausnahmetarife (Wein, Eisen und Stahl, rohe Steine u. a.) konnten im Berichtsjahr nicht mehr durchgeführt werden.

4. Die Ausarbeitung der direkten Gütertarife mit dem Auslande wurde so gefördert, daß ein großer Teil der wichtigeren Tarife am 1. Juli 1904 zur Einführung gebracht werden konnte.

Am Ende des Berichtsjahres war der Stand dieser Tarifarbeiten folgender:

Im Verkehr mit Südwestdeutschland sind die allgemeinen Tarife und die wichtigeren Ausnahmetarife eingeführt; es stehen nur noch aus die Ausnahmetarife für Holz und Düngemittel, für welche die Einführung der gleichnamigen schweizerischen Ausnahmetarife abzuwarten ist.

Im Verkehr mit Norddeutschland sind die allgemeinen Tarife ebenfalls geordnet; es fehlen nur noch die Ausnahmetarife für Getreide, Obst und Eisen.

Im Verkehr mit Sachsen und den preußisch-sächsischen Gemeinschaftsstationen sind sämtliche Tarife neu herausgegeben.

Im Verkehr mit Bayern und Württemberg fehlen lediglich noch die Ausnahmetarife für Getreide und Holz aus Bayern, für Getreide und Obst aus, bzw. nach Württemberg.

Im Verkehr mit Österreich-Ungarn waren die Tarife für die hauptsächlichsten Artikel (Getreide, Zucker, Petroleum) erstellt; der allgemeine Tarif mit Österreich, ferner die Ausnahmetarife für Wein, Sprit und mineralische Kohlen traten auf den 1. Januar 1905 in Kraft. Es sind noch herauszugeben die allgemeinen Tarife für den Verkehr mit Ungarn, Böhmen und Mähren, sowie mit Galizien, ferner die Ausnahmetarife für Holz.

Für den Verkehr mit Frankreich sind Nachträge zu den bestehenden Gütertarifen ab Delle transit, Locle transit, Verrières transit, Vallorbe transit, Genève transit und Bouveret

transit ausgegeben worden, enthaltend in der Hauptsache die neuen normalen Frachtsätze, soweit sie billiger sind als die bisherigen Taxen, und neue Konkurrenzsätze für eine Anzahl Massengüter, wie Zement und Kalk, Mehl und Gries, Wein und zerquetschte Weintrauben etc. aus Frankreich, sowie für Maschinen und Maschinenteile nach Frankreich und weiter.

Im übrigen ist die Erstellung direkter Frachtsätze zwischen der Schweiz und Frankreich in Aussicht genommen, und es sind die bezüglichen Verhandlungen eingeleitet worden. Über das Resultat derselben wird im nächsten Jahresbericht referiert werden.

Im Verkehr mit Belgien und den Niederlanden war die Erstellung der neuen Tarife bisher leider unmöglich, wegen Anständen zwischen der belgischen Staatsbahn und den mitbeteiligten deutschen Bahnen über die Art der Taxbildung und Repartition.

5. Von besonderer Wichtigkeit waren sodann im Berichtsjahr die Tarifarbeiten für den Güterverkehr via Simplon. Zunächst waren die Grundlagen für die betreffenden Tarife festzustellen, und zwar sowohl für den Verkehr Italien-Schweiz und umgekehrt, als für den Transit via Schweiz. Für den Verkehr Schweiz-Italien mußte darauf Rücksicht genommen werden, daß die Gotthardbahn für ihren internen Verkehr niedrigere Einheitsätze hat als die Bundesbahnen, und überdies für den gesamten über ihr Netz hinausgehenden Verkehr aus Italien und umgekehrt die noch erheblich billigeren preußischen Einheitstaxen (exkl. Spezialtarif III) gewährt.

Da die internen Taxen der Gotthardbahn bei Berücksichtigung der Bergzuschläge, welche die beiden Alpenübergänge zu ihren effektiven Distanzen machen, annähernd denjenigen der Bundesbahnen gleichkommen, so konnte im Verkehr via Simplon in demjenigen Umfang, in welchem die Gotthardbahn ihr internes Schema anwendet, also bis zu einer Entfernung von effektiv 195 km. ab Iselle (gleich der Distanz Pino transit-Luzern), ohne weiteres bei den Einheitstaxen der Bundesbahnen verblieben werden.

Eine andere Berechnung war dagegen erforderlich für das weiterliegende schweizerische Gebiet, bzw. für Distanzen, für welche auf der Route via Gotthard von der Gotthardbahn für ihre Strecken die niedrigeren preußischen Einheitstaxen gewährt werden. Wären wir diesen gegenüber im Verkehr via Simplon bei unsern normalen internen Taxen verblieben, so hätten wir nicht bloß in einem großen Gebiet, das naturgemäß der Simplon-

route angehört, die Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Gotthardbahn eingebüßt, sondern überdies berechtigten Klagen wegen Schlechterstellung der auf den Simplon angewiesenen Westschweiz gerufen.

Immerhin erschien es nicht tunlich, ganz auf die preußischen Grundtaxen hinunter zu gehen, da dadurch starke Taxeinbußen und ungerechtfertigte Vorteile für den italienischen Import zu ungunsten der eigenen schweizerischen Produktion entstanden wären. Außerdem hätten wir bei dem geringen Distanzzuschlag von 22 km., den der Simplon zu den effektiven Distanzen macht, erheblich in das Gebiet eingegriffen, welches die Gotthardbahn für sich beansprucht. Um die letztere von Gegenmaßnahmen abzuhalten, deren Konsequenzen die Bundesbahnen nach der Verstaatlichung der Gotthardbahn selbst zu tragen hätten, haben wir deshalb zu den preußischen Grundtaxen für den Simplon einen Zuschlag gemacht, der den höhern Bergzuschlag der Gotthardbahn ausgleicht. Dadurch wird erreicht, daß jede der beiden Routen via Gotthard und Simplon im großen und ganzen tarifmäßig dasjenige Gebiet beherrscht, für welches sie die kürzere Route aufweist.

Für den Transitverkehr via Schweiz, also für Iselle transit-Basel transit, Delle transit, Verrières transit, Vallorbe transit und Genève transit, erachteten wir als gegeben, die gleichen Einheitstaxen zu gewähren, die für den deutsch-italienischen Verkehr via Gotthard zur Berechnung kommen.

Diese Grundlagen wurden sowohl seitens unseres Verwaltungsrates, als des Bundesrates genehmigt, und wir konnten uns daraufhin mit der Gotthardbahn über die Erstellung eines gemeinsamen schweizerisch-italienischen Tarifes via Gotthard und Simplon verständigen. Der Tarif liegt bereits im Probedruck vor, so daß dessen Einführung auf den Tag der Eröffnung der Simplonroute gesichert erscheint.

Bezüglich des Güterverkehrs zwischen Frankreich und Italien und umgekehrt via Simplon sind Verhandlungen mit den französischen Bahnen eingeleitet worden, und es besteht begründete Aussicht, daß dieselben zu einem gedeihlichen Abschluß gelangen werden.

**6. Im deutsch-italienischen Verkehr über den Gotthard, an dem wir als Transitbahn teilnehmen, fand die Neuausgabe des außeritalienischen Tarifeils statt.**

Die Einbeziehung der Route via Simplon in diesen Verkehr kommt nicht in Betracht, da die kürzeste Route zwischen Deutschland und Italien fast ausnahmslos über den Gotthard führt und die Bundesbahnen aus naheliegenden Gründen kein Interesse haben, gegen diesen in Konkurrenz zu treten.

7. Die im letztjährigen Geschäftsbericht auf Seite 91 erwähnten Verhandlungen betreffend den deutsch-südfranzösischen Verkehr haben durch Ausgabe eines bezüglichen direkten Tarifes auf 1. Januar 1905 ihren Abschluß gefunden. Wir sind an diesem Tarif so weit beteiligt, als nach den getroffenen Abmachungen der Verkehr jener Relationen, für welche die kürzeste Route via Schweiz führt, über diese instradiert wird. Die in dem Tarif enthaltenen Taxen für die elsässischen bzw. badischen Stationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz wurden als Übernahmetaxen auf unsere gleichnamigen Stationen übertragen.

8. Die Verhandlungen über die Teilung und Instradierung des Verkehrs mit den Privatbahnen und im Transit über dieselben wurden mit der Gotthardbahn, der Freiburg-Murten-Ins-Bahn, der Sensetalbahn und der Bern-Neuenburg-Bahn zu Ende geführt, so daß nun mit sämtlichen normalspurigen schweizerischen Privatbahnen eine Einigung erzielt ist.

Die vereinbarten Instradierungen wurden in den zur Ausgabe gelangten neuen Tarifen durchgeführt.

9. Anlässlich der Eröffnung der elektrischen Greyerzer Bahnen haben wir die Abfertigung des Güterverkehrs nach denselben im Einverständnis mit dem Eisenbahndepartement in der Weise geregelt, daß die Sendungen über denjenigen Übergangspunkt zu leiten sind, über welchen sich, unter Berücksichtigung der Umladekosten, die billigste Gesamtfracht ergibt.

In gleicher Weise soll auch im Verkehr mit andern schmalspurigen Nebenbahnen verfahren werden, mit welchen ein direkter Verkehr nicht eingerichtet ist.

10. Einem Gesuch der schweizerischen Seetalbahn, die Erstellung direkter Gütertarife mit der schmalspurigen Wynentalbahn abzulehnen, konnte nicht entsprochen werden, nachdem solche Tarife für den Eil- und Stückgutverkehr mit verschiedenen andern Schmalspurbahnen schon seit geraumer

Zeit bestehen und die Gesellschaft erklärt hatte, daß sie dem Reformtarifsystem beizutreten gewillt sei. Was den Wagenladungsverkehr anbelangt, ist beizufügen, daß die Wynentalbahn Einrichtungen getroffen hat, denselben ohne Umlad in den Originalwagen auf ihre Linie zu übernehmen und auf Roll-schemeln unter Einhaltung der bestehenden reglementarischen und tarifarischen Vorschriften zu befördern.

**11.** Wir haben einheitliche „Vorschriften über die Ablieferung von Gütersendungen an andere als die im Frachtbriefe genannten Adressaten, die Reexpedition und Verteilung von Gütersendungen“ ausgearbeitet. Die bezügliche Maßnahme, welche auf den Netzen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn, Zentralbahn und Vereinigten Schweizerbahnen dem Verkehr verschiedene Erleichterungen bringt und vom eidgenössischen Eisenbahndepartement die Genehmigung bereits erhalten hat, wurde auf 1. März 1905 zur Einführung gebracht und findet einheitliche Anwendung auf allen normal-spurigen schweizerischen Bahnen.

**12.** Das Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen wurde wie folgt ergänzt:

a. Zur Ermöglichung der Zulassung einer neuen Mischung der Sicherheitssprengstoffe Petroklastit und Haloklastit zum Eisenbahntransport ist in der Ziffer XXXV<sup>c</sup> der Anlage V in dem in Klammer stehenden Zusatz zu den Artikeln „Petroklastit“ und „Haloklastit“ nach dem Worte „Kaliumbichromat“ beigefügt worden: „mit oder ohne Zusatz von pulverisierter Holzkohle“.

b. Den in der Ziffer XLIX<sup>a</sup> der Anlage V enthaltenen Verpackungsvorschriften ist auch der Artikel Oxyolith unterworfen worden.

c. Kupfervitriol in Kristallen wurde auch bei Verpackung in soliden Säcken zu den in Ziffer XXVI der Anlage V erwähnten Bedingungen zur Beförderung zugelassen.

d. Außerdem wurde zum Zwecke der Zusammenfassung der seit dem 10. Oktober 1901 im Transportreglement und in seinen Anlagen zur Durchführung gekommenen Änderungen und Ergänzungen ein III. Nachtrag erstellt und herausgegeben.

**13.** Zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, vom 14. Oktober 1890,

ist am 1. Januar 1904 eine IX. Ausgabe der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche dasselbe Anwendung findet, erschienen.

Die am 2. Mai 1904 dem Betrieb übergebene, von den Bundesbahnen gepachtete Linie Vevey-Chexbres, die voraussichtlich im Frühjahr 1905 zur Eröffnung gelangende normalspurige Nebenbahn Nyon-Crassier und die mit dem 1. Januar 1905 zum Selbstbetrieb übergegangene Ürikon-Bauma-Bahn wurden dem genannten Übereinkommen unterstellt.

Zum Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr keine Anwendung findet, sind die Nachträge VI und VII herausgegeben worden.

14. Zu der im letzten Jahresbericht erwähnten Neuausgabe der allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation wurden seitens des Eisenbahndepartements eine Reihe von Änderungen und Ergänzungen, teils formeller, teils materieller Natur, verlangt, deren Durchführung neue, langwierige Verhandlungen im Verband schweizerischer Eisenbahnen erforderlich machte. Infolgedessen konnte die Neuausgabe erst auf 1. Januar 1905 in Kraft gesetzt werden.

Auf den gleichen Zeitpunkt ist im Einvernehmen mit den Verwaltungen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen die nur für den Dienstgebrauch bestimmte Instruktion betreffend die Anwendung der schweizerischen allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation neu ausgegeben worden.

15. Taxermäßigungen haben wir auf Ansuchen nach eingehender Prüfung gewährt:

für Kalk zur Fabrikation von Kalzium-Karbid;

für kieselhaltigen Sand aus dem Jura nach der Schweiz und dem Auslande zur Erleichterung der Ausbeutung daselbst befindlicher Sandlager;

für Fensterglas ab Moutier zur Unterstützung der dortigen alt angessenen, aber in neuerer Zeit sehr notleidenden Glasfabrikation;

für Holz zur Holzstoffbereitung (Papierholz).

Der Konkurrenz angepaßte Ausnahmetaxen wurden eingeführt für Brettertransporte ab Innsbruck und weiter nach Südfrankreich via Buchs-Genf und für Wagenladungsgüter

aller Art (im Gewicht von 10,000 kg. pro Wagen) von Triest und Fiume nach der Schweiz und darüber hinaus, durchwegs unter Vorbehalt einer Minimaltaxe von 2,5 Cts. per Tarifkilometer plus 60 Cts. Expeditionsgebühr per Tonne.

16. Von den von der kommerziellen Konferenz des Verbandes der schweizerischen Eisenbahnen behandelten, den Güterverkehr betreffenden Geschäften heben wir die folgenden hervor:

- a. Aufnahme des Artikels Limhholz in den Spezialtarif III;
- b. Einreihung von gebrauchten, zerlegbaren Zelten und Hallen, sowie zugehörigen Einrichtungen für Feste und Ausstellungen in den Spezialtarif III;
- c. neue Bestimmungen betreffend die Beförderung von Möbeltransportkasten und die Taxierung von Lokomotiven, Tendern und Dampfmaschinen, die auf Trucs oder Lowries der Absender zur Beförderung gelangen;
- d. Einreihung von Hohlglaswaren aller Art in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter.

17. Von den im Berichtsjahr stattgefundenen internationalen Konferenzen, an welchen wir uns vertreten ließen, erwähnen wir die folgenden:

Konferenzen des deutsch-südfranzösischen Verbandes in Straßburg und Lyon zur Beordnung der Fragen der Instradierung des über die Schweiz zu leitenden Verkehrs;

Konferenz des norddeutsch-schweizerischen Verbandes, sowie des Ausschusses für den deutsch-schweizerischen Gütertarif Teil I in Rothenburg a. d. Tauber zur Behandlung der laufenden Verbandsgeschäfte;

Konferenz des deutsch-italienischen Verbandes in Luzern, des Verbandes für den italienisch-deutsch-belgisch-englischen Lebensmittelverkehr in Brüssel, bei welcher letzterer die für uns wichtige Frage der Einbeziehung der Simplonroute (Iselle-Vallorbe) in den Lebensmittelverkehr Italien-England verhandelt wurde, ohne daß bis jetzt eine definitive Verständigung herbeigeführt werden konnte.

Sodann versammelte sich der österreichisch-ungarisch-schweizerische Verband in Bern, der österreichisch-ungarisch-französische Verband in Brüssel zur Behandlung der laufenden Geschäfte und der schweizerisch-ita-

lienische Verband in Mailand zur Feststellung der Grundlagen über die Tarifgestaltung via Simplon.

Außerdem haben wir an zwei Sitzungen der deutschen ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten, wovon die eine in Münster im Elsaß, die andere in Bern stattfand, teilgenommen.

#### **d. Einnahmekontrolle und Abrechnungswesen.**

1. Die mit der Zentralisation dieses Dienstes verbundenen Änderungen und Verschiebungen haben sich ziemlich eingelebt. Das Abrechnungsgeschäft mit den in- und ausländischen Verwaltungen, sowie mit den eidgenössischen und kantonalen Behörden, wickelt sich ordnungsgemäß ab. Mit der fortschreitenden Organisation des Rechnungswesens wird auch auf möglichste Vereinfachung desselben Bedacht genommen.

2. Im Monat Juni fand in Stuttgart die ordentliche internationale Kontrollkonferenz statt, zu welcher wir den Vorstand unserer Einnahmekontrolle abordneten.

3. Über die Behandlung der gefundenen Gegenstände, sowie über die Aufbewahrung der vollgeschriebenen Bücher und Skripturen der Stationen wurden besondere Vorschriften erlassen.

4. Zur Erleichterung des Bezuges der Abonnementsbillette (Abonnements für bestimmte Strecken) haben wir die Ausfertigung derselben von der Einnahmekontrolle auf folgende 22 größere Ausgabestationen übertragen:

Genève, Lausanne, Sion, Neuchâtel, Biel, Delémont, Fribourg, Bern, Neu-Solothurn, Olten, Basel, Luzern, Aarau, Baden, Zürich H. B., Winterthur, Schaffhausen, Romanshorn, Wil, St. Gallen, Glarus und Chur.

Diese Ausgabestationen haben nicht nur die bei ihnen selbst bestellten Abonnements, sondern auch diejenigen für die in ihrem Rayon liegenden Stationen auszufertigen, wodurch eine promptere Lieferung ermöglicht wird.

5. Es wurden im ganzen 1598 Revisionen der Kassen und Bücher der Stationen, Lagerhäuser und Dampfboote vorgenommen, welche sich wie folgt auf die 4 Kreise verteilen:

I. Kreis	II. Kreis	III. Kreis	IV. Kreis
444	447	450	257

Bei diesen Revisionen sind Kassen-Unregelmäßigkeiten, welche Anlaß zu besondern Maßnahmen gaben, auf 13 Stationen konstatiert worden. Von den betreffenden Beamten wurden 4 mit Entlassung aus dem Dienste, 5 mit Degradation, 2 mit zeitweiser Diensteinstellung und 2 mit Buße geahndet. Der Verwaltung ist in keinem Falle ein Schaden erwachsen. Von allen Unregelmäßigkeiten ist den betreffenden Kreisdirektionen, behufs Veranlassung des Erforderlichen, Kenntnis gegeben worden.

6. Der Verkehr mit den Geschäftsfirmen, wegen Eröffnung neuer und Änderung bestehender Frachtkredite nahm einen verhältnismäßig breiten Raum ein. Zunächst wurden die in unserm letztjährigen Bericht erwähnten Verhandlungen mit einer größeren Anzahl westschweizerischer Firmen wegen Gewährung periodischer Abrechnung zu Ende geführt, in deren Folge eine größere Zahl von Frachtkrediten zur Eröffnung gelangte. Mit den Kontokorrentfirmen des Platzes Basel sind sodann die nötigen Vereinbarungen wegen Zusammenlegung der Kredite der frühern J. S. mit jenen unserer Verwaltung getroffen worden, welche bei der Mehrzahl der Kredite eine Erhöhung der Kautions und den Austausch neuer Kreditakte notwendig machten. Sukzessive dringen wir auch darauf, die unsern einheitlichen Vorschriften nicht entsprechenden Frachtkreditverhältnisse auf den Stationen der frühern Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen mit diesen in Einklang zu bringen. Die nachfolgende Übersicht veranschaulicht die unter diesem Titel behandelten Geschäfte:

	Kreise				Total
	I	II	III	IV	
Neue Kredite wurden eröffnet . . . . .	48	73	37	28	186
Bestehende Kredite wurden geändert . . . . .	5	77	57	38	177
Aufgehoben wurden . . . . .	—	15	12	5	32
im ganzen	53	165	106	71	395

Diese Kredite belaufen sich im ganzen auf Fr. 3,916,870.

7. Die von der definitiven Organisation der Drucksachenverwaltung erhoffte Erleichterung für diesen Dienst-

zweig ist nicht in dem Maße eingetreten, daß es möglich gewesen wäre, die bei der Zentralisation dieses Dienstes zu Tage getretenen Unzukömmlichkeiten für die Folge fernzuhalten. Wir sahen uns vielmehr vor die Alternative gestellt, entweder das Personal dieser Abteilung ganz erheblich zu verstärken, oder eingreifende Maßnahmen für die Entlastung derselben zu ergreifen. Über die daherigen Anordnungen, die im Berichtsjahr noch nicht in abschließlicher Form getroffen werden konnten, werden wir später näheres mitteilen.

8. Bezüglich der Formularanschaffungen ist bei den Privatverwaltungen verschieden verfahren worden. Während einige Privatverwaltungen die Lieferung des Papiers hierzu den Buchdruckereien überließen, haben andere die Papiere selbst beschafft und sie den Buchdruckereien zum Druck geliefert. Nach eingehender Prüfung der Vor- und Nachteile dieser beiden Verfahren haben wir beschlossen, das System der Selbstbeschaffung des Papiers zu adoptieren.

9. Im Submissionswege sind folgende Lieferungen zur Vergebung gelangt:

- a. die Lieferung der Frachtbriefformulare für den schweizerischen und für den internationalen Verkehr;
- b. die Lieferung von Enveloppen, Schreib-, Pack- und Fließpapier.

Ferner wurde die Lieferung einer größeren Anzahl der hauptsächlichsten Formulare zur öffentlichen Konkurrenz ausgeschrieben.

10. Die Verkaufspreise für die verkäuflichen Drucksachen (Frachtbriefe, Zolldeklarationen, Expresgutadressen etc.) waren bei den frühern Privatverwaltungen verschieden normiert. Zur Herbeiführung der nötigen Einheitlichkeit haben wir sowohl die Abgabepreise an die Stationen, als die Verkaufspreise an das Publikum für jedes einzelne der in Frage stehenden Formulare neu festgesetzt.

11. Nachstehend lassen wir eine vergleichende Übersicht über die Betriebseinnahmen der S. B. B., einschließlich derjenigen des Dampfbootbetriebes auf dem Bodensee, der Jahre 1903 und 1904 folgen.

### Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen.

1903 (2433 Kilometer)		1904 (2433 bzw. 2441 Kilometer)		Gegenüber 1903		
Fr.	%	Fr.	%	mehr Fr.	weniger Fr.	
<i>A. Bahnverkehr.</i>						
43,909,319. 16	41,40	I. Ertrag des Personentransportes . . . . .	45,427,823. 02	41,61	1,518,503. 86	—
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:						
4,230,148. 28	3,96	1. vom Gepäck . . . . .	4,396,394. 72	4,03	166,246. 44	—
2,032,690. 54	1,92	2. von Tieren . . . . .	1,961,397. 81	1,80	—	71,292. 73
55,881,183. 95	52,72	3. von Gütern . . . . .	57,379,752. 72	52,66	1,498,568. 77	—
62,144,022. 77	58,60		63,737,545. 25	58,89	1,593,522. 48	—
106,053,341. 93	100	Total	109,165,368. 27	100	3,112,026. 34	—

1903		1904		Mehr	Weniger	
Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.	
<i>B. Dampfbootverkehr auf dem Bodensee.</i>						
166,892. 83	26,24	I. Personentransport . . . . .	167,555. 23	25,27	662. 40	—
8,646. 77	1,36	II. Gepäcktransport . . . . .	8,380. 51	1,26	—	266. 26
5,357. 83	0,84	III. Tiertransport . . . . .	5,782. 16	0,87	424. 33	—
455,133. 77	71,56	IV. Gütertransport . . . . .	481,491. 02	72,60	26,357. 25	—
636,031. 20	100	Total	663,208. 92	100	27,177. 72	—

Nach vorstehender Tabelle für den Bahnverkehr (A) ergibt sich für 1904 gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von Fr. 3,112,026.34, welche annähernd mit je Fr. 1,500,000 auf den Personen- und Güterverkehr und mit Fr. 166,000 auf den Gepäckverkehr entfällt, während der Tiertransport um Fr. 71,000 hinter den vorjährigen Einnahmen zurückbleibt. Im ganzen entspricht die Mehreinnahme einer Vermehrung von 2,93 % (1903: 3,15 %).

In diesen Einnahmen sind inbegriffen:

- a. Für den Transport von Fahrpoststücken . Fr. 1,063,766.53  
 b. Für eidgenössische Militärtransporte . . . 594,821.68

Die Ergebnisse der beiden Hauptverkehrskategorien anbelangend ist folgendes auszuführen:

Personenverkehr. Das Ergebnis dieses Verkehrs gestaltete sich im Berichtsjahr ganz besonders erfreulich. Die Zahl der Reisenden ist von 48,631,916 pro 1903 auf 54,430,460 pro 1904, also um 5,798,544 oder 11,92 % gestiegen. Allerdings hat die Vermehrung der Einnahmen damit nicht vollen Schritt gehalten, indem sich dieselben nur um Fr. 1,518,504 (Fr. 43,909,319 pro 1903 gegen Fr. 45,427,823 pro 1904) oder um 3,46 % erhöhten. Der Grund hiervon ist einestheils darin zu suchen, daß die ermäßigten Taxen unserer neuen Personentarife pro 1904 das ganze Jahr zur Wirkung kamen, während sie pro 1903 nur pro Mai bis Dezember und auch in diesen Monaten noch nicht im vollem Umfange Geltung hatten. Indessen haben auch andere Faktoren dazu mitgewirkt, namentlich die starke Zunahme der mit ermäßigten Taxen (zusammenstellbare Fahrscheinhefte, Arbeiter- und sonstige Streckenabonnements und Generalabonnements) gereisten Personen. Die Durchschnittseinnahme pro Reisenden, die von 1902 bereits von 96,1 Cts. auf 87,8 Cts. gesunken war, ist weiter, und zwar auf 83,5 Cts., zurückgegangen. Immerhin sind auch die Einnahmen über Erwärten gestiegen, indem sie den budgetierten Betrag um annähernd 2 Millionen überschritten haben. Mit Ausnahme der Monate Juni und September, welche gegenüber 1903 eine Mindereinnahme aufweisen, sind an dem Zuwachs alle übrigen Monate beteiligt, insbesondere aber der Monat Juli, der sich dank dem ganz außerordentlichen Fremdenverkehr um nahezu Fr. 500,000 besser stellte als letztes Jahr.

In der oben angeführten Zahl von Reisenden sind auch die zu ermäßigten Taxen ausgeführten Fahrten mit Beamtenbilletten inbegriffen und zwar

	Zahl der Fahrten
gewöhnliche Beamtenbillette . . . . .	983,018
6681 Beamtenabonnemente . . . . .	1,207,714
	Total 2,190,732

Güterverkehr. Der Güterverkehr ist zwar, wie schon in Abschnitt II unseres Berichtes hervorgehoben wurde, hinter unsern Erwartungen zurückgeblieben; immerhin sind die Einnahmen aus demselben, jene aus dem Gepäck- und Tierverkehr inbegriffen, von Fr. 62,144,022 auf Fr. 63,737,545, also um Fr. 1,593,523 oder um 2,56 % gestiegen, und zwar trotz der mit 1. Juli 1904 in Kraft getretenen ermäßigten Tarife. Diese Mehreinnahme verteilt sich ziemlich gleichmäßig auf alle Monate des Jahres; besonders groß war sie in den Monaten März, August und September, während der Monat Oktober einen erheblichen Rückgang aufweist, der im wesentlichen darauf zurückzuführen ist, daß die Herbsttransporte infolge der frühen Ernte zum großen Teil schon im Monat September stattfanden. Eine ganz bedeutende Vermehrung ist namentlich im Transport von Baumaterialien (Steine, Zement, Gips u. a.) eingetreten. Auch der Getreideimport, speziell derjenige ab Marseille war im Frühjahr und Herbst außerordentlich lebhaft. Dagegen hat der Obstexport trotz der guten Obsternte die gehegten Erwartungen nicht erfüllt. Höchst ungünstig werden unsere Gütertransporteinnahmen durch die mehr und mehr zunehmende Konkurrenz ausländischer Routen beeinflusst, die uns vielfach auch zur Ermäßigung unserer in Betracht kommenden Taxen teils im Tarifwege, teils im Wege von nachträglichen Frachtrückvergütungen nötigt. Namentlich die Konkurrenz der französischen Bahnen im Verkehr aus Belgien und Deutschland nach der Westschweiz und dem südlichen Frankreich und umgekehrt, sowie im Verkehr aus Südfrankreich nach der Nord- und Ostschweiz legen uns ganz erhebliche Taxopfer auf. Wir verweisen diesbezüglich auf die Zusammenstellung in nachstehendem Abschnitt c, gemäß welcher wir zur Einhaltung der über ausländische Konkurrenzrouten erreichbaren billigeren Frachten und an Detaxen infolge von besondern Zugeständnissen, die zum großen Teil ebenfalls durch billigere Konkurrenzfrachten veranlaßt sind, zusammen den Betrag von rund Fr. 488,000 zurückzuvergüten hatten.

Was den Einfluß der mit 1. Juli 1904 eingetretenen Taxermäßigung in unsern allgemeinen Gütertarifen und einigen seither eingeführten Ausnahmetarifen (Steinkohlen etc.) anbelangt, so haben wir denselben im Budget auf Fr. 1,400,000 veranschlagt. Eine Vergleichung der Transportquantitäten und Einnahmen pro Juli bis Dezember 1904 mit jenen der gleichen Monate des Vorjahres ergibt nun folgendes Bild:

	Tonnen	Einnahmen Fr.	pro Tonne Fr.
1904: . . . .	4,721,017	33,138,373. 21	7. 01
1903: . . . .	4,436,681	32,561,357. 89	7. 34
Pro 1904 mehr:	284,336	577,015. 32	

Zum Durchschnittsertragnis von Fr. 7. 34 berechnet, hätten diese 284,336 Tonnen eine Mehreinnahme abwerfen müssen von Fr. 2,087,026 es wurde aber nur eine solche erzielt von . . . „ 577,015 daher Ausfall . . . . . Fr. 1,510,011

Hieraus geht hervor, daß der Einnahmeausfall infolge der eingetretenen Taxermäßigung von uns annähernd richtig, aber eher etwas zu niedrig geschätzt worden ist.

Die Mehreinnahme von Fr. 27,177. 72 aus dem Bodensee-Dampfbootverkehr (Abschnitt B der vorstehenden Tabelle) fällt sozusagen ausschließlich auf den Güterverkehr und findet ihre Erklärung einerseits in einem außergewöhnlich starken Getreideverkehr aus Deutschland nach der Schweiz in den Monaten Februar und März (plus Fr. 16,000) und anderseits in dem immerhin ansehnlichen Obstexport nach Deutschland, welcher eine Mehreinnahme von Fr. 10,000 pro September erbrachte.

#### e. Frachtreklamationen.

Die Geschäfte des Frachtreklamationsbureaus haben im Berichtsjahr, namentlich wegen der zahlreichen Gesuche um Einhaltung der über ausländische Konkurrenzrouten erreichbaren billigeren Frachten, erhebliche Vermehrung erfahren. Nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Zahl der im Jahre 1904 zur Behandlung gelangten neuen Geschäfte, sowie über die im gleichen Zeitraume zu lasten der S. B. B. ausbezahlten, bzw. andern Verwaltungen zur Verfügung gestellten Beträge.

	Anzahl neuer Geschäfte	Zu lasten der S. B. B. ausbezahlte Beträge
a. Frachtreklamationen wegen unrichtiger Anwendung der Tarife, Tarifvorschriften etc. . . . .	5,914	{ Fr. 45,303. 82 (Güter) " 155. 41 (Gepäck) " 571. 77 (Vieh)
b. Gesuche um nachträgliche Anwendung von Reexpeditions- und Exporttarifen . . . . .	2,544	" 216,259. 80
c. Gesuche um Einhaltung der über ausländische Konkurrenzrouten erreichbaren billigern Frachten . . . . .	1,241	" 126,322. 76
d. Taxrückerstattungsgesuche (Detaxen) auf Zugständnissen der Generaldirektion, bzw. der verstaatlichten Bahnen beruhend . . . . .	984	" 362,856. 70
e. Verschleppungen (Fehlinstradierungen) . . . . .	2,170	" 4,766. 75 <sup>1)</sup>
<sup>1)</sup> Dagegen haben die S. B. B. Fr. 3283. 19 erhalten.		
f. Fahrgeldreklamationen . . . . .	3,314	" 17,703. 78
g. Gesuche um Gewährung von Taxrückerstattungen auf nicht vollständig benützten schweizerischen Generalabonnementen. . . . .	272 <sup>2)</sup>	" 27,260. — <sup>3)</sup>
<sup>2)</sup> 156 Fälle wegen Austritts des Titulars aus der Firma;		
88 " " Krankheit oder Todesfall;		
20 " " dauernder Landesabwesenheit;		
6 " " Umtausch in Firmenabonnemente;		
2 " " Verhaftung des Titulars.		
h. Prämienzahlung an das Zugspersonal für die Entdeckung mißbräuchlicher Benützung von Generalabonnementen. . . . .	104	" 520. — <sup>3)</sup>
<sup>3)</sup> Diese Beträge fallen zu lasten der am Generalabonnementstarif beteiligten Verwaltungen.		
Total	16,543	Fr. 801,720. 79

## IV. Betriebsdepartement.

### a. Allgemeines.

1. Unterm 21. Dezember 1903/2. Februar 1904 und 2./6. Februar 1904 haben wir mit der Schweizerischen Speisewagen-gesellschaft in Bern und der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Paris Verträge betreffend den Betrieb von Schlaf- und Speisewagen, sowie von Luxuszügen auf den schweizerischen Bundesbahnen mit Wirkung ab 1. März 1904 abgeschlossen. Beiden Verträgen hat der Verwaltungsrat, wie Eingangs schon gesagt, in der Sitzung vom 27. Februar 1904 die vorbehaltene Genehmigung erteilt. Die Schweizerische Speisewagengesellschaft besorgt den Betrieb des Speisewagendienstes in den intern schweizerischen Kursen, während der Betrieb des Speisewagendienstes in den internationalen Zügen und der Betrieb der Luxuszüge, sowie der gesamte Schlafwagendienst der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Paris überlassen ist. Beide Verträge sind bis zum 31. Dezember 1918 fest abgeschlossen.

2. Wir haben unterm 20. Januar zu Art. 29 des allgemeinen Reglements über den Fahrdienst auf den schweizerischen Normalbahnen vom 1. November 1895 Ausführungsbestimmungen erlassen, wonach die Fahrgeschwindigkeit der gewöhnlichen Personenzüge, der Personenzüge mit Güterbeförderung und der Güterzüge mit Personenbeförderung bei der erforderlichen Bremsausrüstung und Eignung der Fahrzeuge bis auf die für die betreffende Strecke zulässige Maximalgeschwindigkeit der höhern Zugskategorien gesteigert werden darf zum Zwecke des Einholens von Zugsverspätungen.

3. Mit Beschluß vom 19. Februar hat der schweizerische Bundesrat verfügt, daß in den Grenzbahnhöfen die Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Zollbureaux auf Kosten der Zollverwaltung, für die Revisionsräume, Güterhallen, Lagerräume etc. dagegen zu Lasten der betreffenden Bahnverwaltung zu fallen habe.

4. Mit der Direktion der schweizerischen Seetalbahn ist unterm 8. März ein Vertrag betreffend die Durchführung der Züge der Seetalbahn nach und ab Luzern auf der Strecke Emmenbrücke-Luzern abgeschlossen worden. Gemäß diesem Vertrage übernimmt die Seetalbahn die richtige und vollständige Besorgung des Traktions- und

Zugdienstes ihrer Züge auf der genannten Strecke mit ihrem Material und Personal.

5. In Vollziehung von Art. 7 des unterm 6. November 1903 mit der schweizerischen Postverwaltung abgeschlossenen Vertrages betreffend die Beziehungen des schweizerischen Postdienstes zu den schweizerischen Bundesbahnen haben wir am 22. März der Oberpostdirektion ein Verzeichnis der Wohlfahrtseinrichtungen und Bahnhofsrestaurationen der schweizerischen Bundesbahnen, welche vom Fahrpostpersonal zu den für das Eisenbahnpersonal festgesetzten Bedingungen benützt werden können, zugestellt.

6. Zur Herbeiführung eines gleichmässigen Verfahrens bei allen Kreisdirektionen haben wir unterm 26. April betreffend Berechnung desurlaubes für das dem Arbeitsgesetz nicht unterstellte Personal beschlossen, es sei in denjenigen Fällen, in denen die 10- beziehungsweise 20jährige Dienstzeit im Laufe des Jahres erreicht wird, für das betreffende Jahr zum Urlaub von einer beziehungsweise zwei Wochen ein Zuschlag pro rata der Zeit nach Vierteljahreseinheiten und berechnet auf eine Woche, d. h. 7 Tage, zu machen.

7. Die zwischen den deutschen, österreichischen, italienischen, holländischen, belgischen und schweizerischen Bahnen getroffene Vereinbarung betreffend Naturalausgleich für durchgehende Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr, worüber wir Ihnen im Geschäftsbericht pro 1903 auf Seiten 100/101 Ziffer 5 Mitteilung machten, ist mit 1. Mai 1904 in Wirksamkeit getreten.

8. Nach Aufstellung neuer Vorschriften betreffend den Buchhandel und Zeitungsverkauf auf den Bahnhöfen und Stationen der schweizerischen Bundesbahnen am 3. Mai haben wir, unter gleichzeitiger Konkurrenz-eröffnung, die Kreisdirektionen veranlaßt, die sämtlichen früheren Verträge über den Buchhandel und Zeitungsverkauf auf den nächstmöglichen Termin zu kündigen. Am 30. Juni hat dann im Benehmen mit den Kreisdirektionen die Vergebung an die neuen Pächter stattgefunden. Die neuen Vorschriften enthalten namentlich auch strenge Bestimmungen gegen die Auflage und den Verkauf von Schriften und Bildern unsittlichen Inhalts. Die Pachtzeit der neuen Verträge dauert bis 31. Dezember 1910.

9. Die in den Vorjahren geführten Luxuszüge zwischen Ostende, Haag und Amsterdam einerseits, sowie Luzern und Chur andererseits, genannt Schweizerexpresszüge, sind mit den betreffenden Verwaltungen auch für die Sommerperiode 1904 wieder vereinbart worden und kursierten vom 2. Juli bis 29. September.

10. Zur Verhütung von Ungleichheiten haben wir unterm 25. Mai beschlossen, es sei für die Bundesbahnen hinsichtlich Anwendung von Artikel 7 des Arbeitsgesetzes vom 19. Dezember 1902 kein Unterschied zwischen Hauptbahnen und Nebenbahnen zu machen.

11. Am 8./9. Juni ist in Kopenhagen die europäische Fahrplankonferenz für den Winterdienst 1904/05 abgehalten worden; diejenige für den Sommerdienst 1905 fand am 6./7. Dezember in München statt. Wir waren an beiden Konferenzen vertreten.

12. Unterm 14. Juni haben wir beschlossen:

- a. daß auch die Lagerhausarbeiter, welche als geeignet befunden werden und soweit es sich um ständige Posten handelt, in das feste Anstellungsverhältnis übergeführt werden können;
- b. daß hinsichtlich der Ruhetage die dem Arbeitsgesetz nicht unterstellten Lagerhausarbeiter bei fester Anstellung gemäß Reglement Nr. 3 behandelt werden, während den im Taglohn angestellten Arbeitern die gleiche Zahl bezahlter Ruhetage gewährt wird, wie wenn sie unter dem Arbeitsgesetz stehen würden.

13. Dem von der Kreisdirektion IV mit dem Gemeinderat Rorschach abgeschlossenen Vertrag über Abtretung der Ortsbeleuchtung Rorschach, haben wir unterm 21. Juni die vorbehaltene Genehmigung erteilt.

14. Am 2./7. Juli ist zwischen der schweizerischen Oberpostdirektion und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen für die Eisenbahn Vevey-Chexbres ein Vertrag über die Beziehungen zu der schweizerischen Postverwaltung abgeschlossen worden mit Wirkung vom 1. Mai 1904 an.

15. Mit bezug auf Art. 7, Absatz 2, des Arbeitsgesetzes vom 19. Dezember 1902 haben wir unterm 5. Juli eine Weisung an die Kreisdirektionen erlassen, es habe die Vermehrung um einen weitem Ruhetag auf je 3 Dienstjahre mit Beginn desjenigen Kalenderjahres einzutreten, in welchem der gesetzliche Anspruch entsteht.

16. Unterm 12. Juli haben wir beschlossen, der A. G. Brown, Boveri & Cie. in Baden die von ihr beabsichtigten Studien der elektrischen Traktion für gewisse Bundesbahnstrecken nach Möglichkeit zu erleichtern und ihr zu diesem Zwecke die vorhandenen technischen Unterlagen zur Verfügung zu stellen, sowie mit der notwendigen Auskunftserteilung an die Hand zu gehen.

17. Wir haben unterm 23. Juli betreffend die Erhebung und Verrechnung von Gebühren für Verunreinigung von Personenwagen, sowie von Diensträumen (Wartesälen, Restaurationen etc.) eine grundsätzliche Weisung erlassen.

18. Der schweizerische Wagenverband hat in seiner Sitzung vom 17. August die Klassifizierung und Besoldung des Personals des Wagenrepartitionsdienstes grundsätzlich geregelt, und zwar nach Maßgabe der Gehaltsordnung der Bundesbahnen.

19. Zwecks einheitlichen Verfahrens in der Auslegung von Art. 7, Absatz 4, des Arbeitsgesetzes vom 19. Dezember 1902 bezüglich der Berechnung der Dienstjahre haben wir unterm 30. August eine grundsätzliche Weisung erlassen, übereinstimmend mit einem bezüglichen Beschlusse des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen.

20. Der Bundesrat hat auf ein Gesuch des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen mit Rücksicht auf den in Aussicht stehenden starken Herbstverkehr und in Anwendung von Art. 10 des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten vom 19. Dezember 1902 mit Beschluß vom 30. August die nämlichen ausnahmsweisen Anordnungen für den Herbstverkehr, d. h. für die Zeit bis zum 15. November, den eidgenössischen Bettag ausgenommen, bewilligt, welche schon in den Vorjahren gewährt

worden sind. Der Herbstverkehr wickelte sich in geordneter Weise ab.

21. Mit 1. September ist die vom schweizerischen Wagenverband erlassene revidierte Instruktion über die Verwendung und leere Rücksendung der ausländischen Güterwagen in Kraft getreten.

22. Für die Besammlung und den Rücktransport der Truppen des III. Armeekorps und der Manöverdivision haben in den Monaten August und September an verschiedenen Linien unseres Netzes, namentlich in den Kreisen II, III und IV zahlreiche Extrazüge ausgeführt werden müssen. Für diese starken Transporte, welche ohne Unfälle oder erhebliche Störungen bewerkstelligt worden sind, waren verschiedene Ausnahmemaßregeln erforderlich.

23. Am 13. September sind zu Art. 7 und 8 des allgemeinen Dienstreglements für Lokomotivführer und Heizer vom 1. Juni 1900 Ausführungsbestimmungen betreffend das Mitfahren von Drittpersonen auf den Lokomotiven und Verwendung des Lokomotivpersonals während der Reservezeit erlassen worden.

24. Zwecks Herbeiführung eines einheitlichen Verfahrens haben wir am 20. September grundsätzliche Weisungen an die Kreisdirektionen erlassen betreffend Rekrutierung, Anstellung und Beförderung der Wagenvisiteure.

25. Nachdem die Regierung von Obwalden und die Bäuerngemeinde Meiringen für den Winter 1904/05 auf die Ausübung ihrer Reistrechte an der Brüniglinie wieder verzichtet haben, wurde der Betrieb der Brünigbahn auch für die Winterfahrplanperiode 1904/05 aufrecht erhalten. Über die Frage der Ablösung fraglicher Reistrechte sind die Unterhandlungen noch im Gange.

26. Unterm 4. Oktober haben wir eine grundsätzliche Wegleitung an die Kreisdirektionen betreffend die Stellung der Güterschaffner und ihre Rekrutierung erlassen.

27. Unterm 7. Oktober haben wir, in Anlehnung an einen früheren Beschluß betreffend die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in Dienstwohnungen, einen grundsätzlichen Entscheid getroffen, betreffend die Tragung der Kosten für die Ein-

richtung der Gasbeleuchtung und der Wasserversorgung in den Dienstwohnungen, sowie betreffend die Bezahlung des Gas- und Wasserkonsums.

**28.** Mit bezug auf Art. 10, Absatz 4, des Besoldungsgesetzes vom 29. Juni 1900 haben wir unterm 7. Oktober einen grundsätzlichen Beschluß gefaßt betreffend die Lohnverhältnisse der Arbeiter, welche altershalber nicht mehr zu Angestellten ernannt werden können. Dergemäß ist eine Kategorie ständiger Arbeiter im Monatslohn geschaffen worden.

**29.** Am 7. Oktober haben wir eine mit dem 1. Dezember in Kraft getretene Instruktion betreffend die Behandlung der Wagenausrüstungsgegenstände erlassen.

**30.** Behufs einheitlicher Beordnung des Affichierungswesens auf Bahngelände, der Vermietung von Bahnareal zu Reklame- und Verkaufszwecken, sowie des Automatenwesens haben wir unterm 7. Oktober die Kreisdirektionen beauftragt, die bestehenden bezüglichen Verträge auf 30. Juni 1905, beziehungsweise auf den nächsten Vertragstermin zu kündigen.

**31.** Am 7. Oktober haben wir, in Erledigung einer bezüglichen Petition der beruflichen Werkstättevorarbeiter, betreffend deren Dienstverhältnisse Beschluß gefaßt.

**32.** Unterm 1. November sind von uns hinsichtlich der Abgabe von Brennmaterialien an Beamte und Angestellte der schweizerischen Bundesbahnen (Art. 12 des Reglementes Nr. 19 für die Materialverwaltungen bei den Kreisdirektionen), sowie an die von der Bahn eingerichteten Speiseanstalten nähere Ausführungsvorschriften erlassen worden.

**33.** Zur Herbeiführung eines gleichmäßigen Verfahrens in allen Kreisen haben wir am 4. November eine grundsätzliche Weisung betreffend die Benützung der Badeanstalten auf Gemeinschaftsbahnhöfen erlassen.

**34.** Die Maschinenfabrik Oerlikon ersuchte uns unterm 25. Februar 1902 ihr Gelegenheit zu geben ein neues System elektrischer Zugsförderung auf einer geeigneten Linie der

Bundesbahnen praktisch zu erproben. Wir haben unserm Verwaltungsrat unterm 21. Mai 1902 einen bezüglichen Bericht und Antrag vorgelegt und es hat derselbe in zustimmendem Sinne Beschluß gefaßt. Auf Grundlage dieses Beschlusses haben wir dann mit der Maschinenfabrik Oerlikon weitere Verhandlungen gepflogen und es hat uns die letztere unterm 28. November 1902 die technische Beschreibung mit Zeichnungen der Versuchsanlage und des Versuchsbetriebes auf der gewählten Strecke Seebach-Wettingen zugestellt. Diese Vorlage wurde von uns unterm 2. Oktober 1903 nach vorgenommener allseitiger Prüfung der verschiedenen Fragen dem eidgenössischen Eisenbahndepartement zur Erteilung seiner Einwilligung für die Vornahme der fraglichen Versuche übermittelt. Mit Schreiben vom 14. März 1904 hat das Eisenbahndepartement sodann die grundsätzliche Genehmigung ausgesprochen. Am 11./23. November 1904 wurde hierauf mit der Maschinenfabrik Oerlikon ein Vertrag betreffend den elektrischen Betrieb auf der Strecke Seebach-Wettingen abgeschlossen. Die amtliche Kollaudation der ersten Teilstrecke Seebach-Affoltern fand am 18. November statt, nachdem schon vorher die Wirkungen der Hochspannungsleitung auf die bahnsseitigen Telegraphenleitungen und die speziell erstellten Versuchsleitungen beobachtet und die eingetretenen Störungen möglichst beseitigt worden waren. Gestützt auf das Ergebnis der Kollaudation wurde unter einigen Bedingungen die Aufnahme der vorgesehenen Versuchsfahrten auf den 28. November vom eidgenössischen Eisenbahndepartement gestattet. Es mußten aber auch noch die Wirkungen der unter die Hochspannung von 15,000 Volt gesetzten Kontakteitung auf die längs der Bahn gelegenen eidgenössischen Telephonleitungen festgestellt werden. Die bezüglichen Beobachtungen und die von daher notwendig gewordenen Abhülfe-Maßnahmen erforderten noch längere Zeit, so dass die eigentlichen Versuchsfahrten auf der Teilstrecke Seebach-Affoltern erst am 16. Januar 1905 beginnen konnten.

**35.** Zur Erprobung unseres neuen Personenwagenmaterials wurde am 16. November ein Versuchszug auf der Strecke Olten-Bern-Lausanne-Genf-Lausanne-Neuenburg-Biel-Olten mit gutem Erfolge ausgeführt. Die hierbei gemachten Beobachtungen sollen bei den weitern Rollmaterialanschaffungen verwertet werden.

**36.** Unterm 3. Dezember haben wir beschlossen, es sei die Ausrüstung der sämtlichen in Betracht fallenden Dienststellen der Kreisdirektionen mit dem für die Heizung der Diensträume

erforderlichen Brennmaterial (Kohlen, Koks, Holz etc.) grundsätzlich durch Naturallieferung zu vollziehen.

37. Unterm 13. Dezember haben wir eine grundsätzliche Weisung betreffend die Bewilligung von Erholungsurlaub gemäß Art. 29 des Reglements Nr. 3 im Jahre des Dienst Eintrittes und des Dienstaustrittes erlassen.

38. Am 13. Dezember haben wir zu Art. 8 und 9 des Reglements Nr. 25 a betreffend die Löhnung der dem Fabrikgesetz unterstellten Werkstättearbeiter Ausführungsbestimmungen betreffend die Entschädigung für Dienstreisen an Sontagen beschlossen.

39. Im Jahre 1904 ist die Zahl der Freifahrtscheine für einzelne Fahrten, welche an Beamte, Angestellte und Arbeiter der Bundesbahnen sowie an deren Familienangehörige von der Generaldirektion und den Kreisdirektionen abgegeben worden sind, auf 225,292 gestiegen, gegenüber der Zahl von 186,798 Freifahrtscheinen, welche im Jahre 1903 verabfolgt worden sind.

40. Die schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb (Geschäftsbericht 1903, Seite 100, Ziffer 4), an deren Arbeiten sich sowohl das eidgenössische Eisenbahndepartement, als das Departement des Innern beteiligen und für welche uns die Präsidialleitung übertragen worden ist, hat im Berichtsjahre ihre Statuten endgültig bereinigt und das Arbeitsprogramm aufgestellt. Durch dieses wurden als Hauptarbeiten der Kommission bezeichnet:

a. Untersuchung der allgemeinen Frage der Anwendbarkeit und der Gestaltung des elektrischen Betriebes bei den verschiedenen Kategorien der schweizerischen Bahnen, und zwar von den Kleinbahnen bis zu den großen Hauptbahnen.

b. Allgemeine vergleichende Studien über die verschiedenen anwendbaren Systeme elektrischen Betriebes in technischer und finanzieller Hinsicht.

c. Studien über die Beschaffung und die Kosten der nötigen Kraft aus bestehenden oder noch zu schaffenden Kraftwerken.

d. Aufstellung genau studierter Kostenvoranschläge für Er-  
stellung und Betrieb typischer Verhältnisse, unter Zugrundelegung einiger als relativ günstig befundener Systeme und Konstruktionen und unter Berücksichtigung der finanziellen Folgen, die das Verlassen des Dampfbetriebes nach sich ziehen würde.

e. Aufstellung von Grundsätzen und Normalien für die Konstruktionseinzelheiten, als: Spannungen, Stromzuführung, Wagenausrüstungen, Motorwagen, Lokomotiven etc.

Jede dieser Hauptarbeiten besteht aus verschiedenen Teilen, sie wurden besonderen Subkommissionen zur Behandlung zugewiesen. Die Subkommissionen für die zunächst auszuführenden, unter a, b und c bezeichneten Arbeiten sind bestellt worden und haben sich, zum Teil unter Beiziehung besonders geeigneter Fachmänner als bezahlte Mitarbeiter, auch bereits an ihre Aufgaben gemacht. Es ist anzunehmen, daß diese vorbereitenden Arbeiten im Jahre 1905 zu einem guten Teile ihren vorläufigen Abschluß finden werden.

Gleich wie erstmals für 1904 haben wir auch für 1905 die Bezahlung eines Beitrages von Fr. 10,000 an diese Arbeiten der Studienkommission beschlossen.

41. Während des Jahres 1904 sind 4 technische Konferenzen des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen abgehalten worden bei welchen zahlreiche technische Fragen des Bahnbaues und namentlich des Bahnbetriebes zur Behandlung kamen. Folgende wichtigere betriebstechnische Angelegenheiten sind endgültig erledigt worden:

a. Am 1. Oktober ist ein neues Reglement über die Heizung der Eisenbahnwagen in Kraft getreten.

b. Am 1. November ist ein revidiertes Reglement über die Luftdruckbremse (System Westinghouse) in Kraft gesetzt worden.

c. Am 25. November wurde beschlossen, es sei der Postverwaltung zu gestatten, Wagen ohne Interkommunikation zu beschaffen und für diejenigen Züge zu verwenden, in welchen der Bahnpostwagen an die Spitze gestellt werden kann, in der Meinung, daß bei jedem Fahrplanwechsel unter Wahrung des Prinzips der Interkommunikation zu vereinbaren sei, für welche Kurse Postwagen mit Interkommunikation, beziehungsweise ohne solche zu stellen sind.

42. Zu dem seitens des Ständerates in seiner Sitzung vom 23. Juni 1904 ausgesprochenen Wunsche, es möchte der Generaldirektion immer mehr gelingen, auch die in den Kreisdirektionen liegenden Erfahrungen, insbesondere im Betrieb, zur Mitarbeit heranzuziehen ist zu bemerken, daß die Wünsche, Vorschläge und Anträge der Kreisdirektionen bei Behandlung und Neuordnung von betriebstechnischen Fragen stets in Betracht gezogen und soweit möglich, unter Wahrung der einheitlichen Betriebsführung berücksichtigt werden. Da übrigen die Betriebs-

führung selbst den Kreisdirektionen obliegt, \*so ist denselben in weitestem Maße Gelegenheit gegeben, die Erfahrungen in den einzelnen Teilen des Betriebes, unter Beobachtung der vorgeschriebenen Einheitlichkeit, direkt zu verwerten.

## b. Expeditions- und Zugsdienst.

1. Der mit dem 1. Mai in Kraft getretene Sommerfahrplan, gültig bis 30. September 1904, hat neben den im Vergleich zum Winterfahrplan regelmäßig eintretenden Änderungen und vielen Anschlußverbesserungen, folgende wichtigere Neuerungen gebracht:

1. Schnellzug 25 wird auf der Strecke Genf-Lausanne doppelt geführt; der erste hat als Zug 71 Fortsetzung über Neuenburg-Biel-Olten; der zweite wird als Zug 25 über Bern weitergeführt.
2. Neu eingelegt wurde Schnellzug 1037 und Personenzug 1038 Genf-Lausanne-Genf, letzterer an Stelle des später gelegten Zuges 30, der auf der Strecke Lausanne-Genf als Schnellzug geführt wird und nur die bedeutenderen Zwischenstationen bedient.
3. Zur Entlastung des Zuges 26 verkehrt ein neuer Schnellzug 76 mit I./II. Klasse Zürich-Biel-Neuenburg-Lausanne-Genf, der in Zürich direkte Anschlüsse von München und Stuttgart aufnimmt.
4. Neu eingelegt ist Schnellzug 1136 Brig-Lausanne zum direkten Anschluß an Schnellzug 1098 nach Vallorbe-Pontarlier-Paris, Zug 1229 nach Neuenburg und 30 nach Genf. Zwischen Brig und St. Maurice kursiert dieser Zug erst vom 15. Juli an und hat in dieser Zeit direkten Anschluß von Zermatt. Zug 1135 Lausanne-St. Maurice verkehrt als Gegenzug zu Zug 1136.
5. Ein neuer Zug 1085 verkehrt am Vormittag zwischen Vallorbe und Lausanne im Anschluß an die Züge 17, 1209, 1131 und 60, mit Gegenzug 1096 am Abend zur Verbesserung der Verbindungen von Lausanne und weiter nach Vallorbe und Pont-Brassus.
6. Der gemischte Zug 3227 Lausanne-Neuenburg wird auch an Sonn- und allgemeinen Feiertagen und zwar in einer beschleunigten Fahrordnung geführt.
7. Zug 1242 Payerne-Palézieux wird bis Lausanne geführt.
8. Personenzug 1244 Lyß-Payerne hat Fortsetzung bis Lausanne erhalten an Stelle des gemischten Zuges 3246 Payerne-

Palézieux. Als Gegenzug verkehrt und zwar ebenfalls schon ab Lausanne Zug 1257.

9. Zug 1247 nach Lyß verkehrt schon ab Lausanne statt nur ab Palézieux.
10. Die Personenzüge 1266, 1268 und 1271 zwischen Freiburg und Yverdon sind an Stelle der gemischten Züge 3266, 3268 und 3271 des Winterfahrplanes getreten.
11. Neu eingelegt wurde Zug 1274 Freiburg-Payerne im Anschluß an Zug 30 in Freiburg.
12. Auf der neuen Linie Vevey-Chexbres verkehren seit dem Tage der Betriebseröffnung (2. Mai 1904) 7 Zugspaare über die ganze Linie und zwei weitere Zugspaare zwischen Chexbres-Puidoux und Chexbres-Village.
13. Zum Zwecke der Verbesserung der Verbindungen in III. Klasse zwischen Basel und Luzern ist ein neues Schnellzugspaar 105/128 eingelegt worden, mit Hinfahrt am Morgen und Rückfahrt am Abend.
14. Auf der Strecke Basel-Delsberg-Biel-Bern ist ein neuer Schnellzug 94 eingeführt worden, in dem auch direkte Wagen nach Genf und Brig laufen, zum Übergang in Schnellzug 60 in Biel.
15. Die Linie Neu-Solothurn-Lyß hat einen neuen Frühzug nach Lyß und einen neuen Spätzug in der Gegenrichtung erhalten.
16. Zur Entlastung des Zuges 25 ist ein neuer Schnellzug 27 Bern-Zürich eingelegt worden, mit Anschluß in Olten an Zug 124 nach Basel.
17. Die in Delsberg abzweigende Interlaknerabteilung des Engadinexpresszuges, die wie bisher vom 1. Juli bis 10. September wöchentlich zweimal verkehrt, führt auf der Strecke Biel-Bern auch Wagen I. und II. Klasse und kursiert zwischen Bern und Scherzligen beziehungsweise Interlaken vereinigt mit den Zügen 485 und 486, die vom 1. Juli bis 15. September täglich mit allen drei Klassen verkehren.
18. Auf der Strecke Interlaken-Scherzligen-Bern ist der Saisonzug 1469 vom 1. Juli bis 15. September zum Anschluß an Zug 27 neu eingelegt worden.
19. Der Fahrplan der Brünigbahn ist umgearbeitet und durch Aufnahme je eines weiteren Zugspaares Luzern-Brienz und Luzern-Giswyl erweitert worden.
20. Zur Entlastung des Schnellzuges 80 ist auf der Strecke Zürich-Olten der Parallelzug 36 eingelegt worden; ferner werden auf der Strecke Zürich-Brugg die sonst vereinigten

- Züge 21 und 2035, sowie 148 und 42 getrennt geführt zum Zwecke der Sicherung eines regelmäßigen Zugsverkehrs.
21. Eine neue Fahrgelegenheit von Zürich nach Dietikon am Vormittag ist eingeführt worden in der Lage eines frühern Tramzuges.
  22. Die Schnellzüge 131 und 151 werden auf der Strecke Basel-Stein-Säckingen getrennt geführt und Zug 131 hat ab Zürich nach Chur Fortsetzung erhalten durch Einlage eines neuen Schnellzuges.
  23. Auf der Strecke Zürich-St. Gallen ist ein neues Schnellzugspaar 2551/2560 eingelegt worden mit Hinfahrt am Morgen und Rückfahrt am Abend. Zug 2551 Zürich-St. Gallen wird bis St. Margrethen fortgeführt zum Anschluß an den Schnellzug St. Margrethen-Bregenz-Innsbruck-Salzburg.
  24. Die Linie Turgi-Waldshut hat am Vormittag ein neues Zugspaar 2112/2117 erhalten.
  25. Das bisherige Werktagzugspaar 2224/2223 Zürich-Regensdorf wurde bis Wettingen ausgedehnt mit täglicher Führung.
  26. Auf der Strecke Koblenz-Winterthur ist durch Zug 4417 am Morgen eine neue Fahrgelegenheit geschaffen worden.
  27. Zug 3978 Arth=Goldau-Aarau, der bis dahin nur an Werktagen verkehrt hat, wird auch an Sonntagen geführt.
  28. Die Züge 184 und 179 mußten der Belastung wegen auf der Strecke Zürich-Zug in 2 Teilen geführt werden, der eine Teil 184/179 mit der Lüzernerabteilung, der andere Teil 186/181 mit der Komposition via Arth=Goldau-Gotthardbahn.
  29. Zug 2405 Effretikon-Hinwil ist neu eingelegt.
  30. Zug 2366 Rapperswil-Uster-Zürich mußte zur Sicherung eines regelmäßigen Kurses früher gelegt und etwas verlangsamt werden, was die Einführung des Lokalzuges 2368 Rapperswil-Rüti notwendig gemacht hat.
  31. Auf der Strecke Zürich-Meilen-Rapperswil sind die Motorfahrten durch Lokomotivzüge ersetzt worden mit Ausdehnung je einer Fahrt bis Rapperswil und Stäfa.
  32. Die bisherigen Güterzüge mit Personenbeförderung 4273 und 4294 sind auf der Strecke Rapperswil-Weesen in Personenzüge umgewandelt worden.
  33. An den neu eingelegten Schnellzug 131 Basel-Zürich-Chur ist ein Anschluß von und nach Glarus erstellt worden und auf der Strecke Glarus-Linthal wurde am Abend ein neues Zugspaar 2317/2302 eingelegt.

34. Personenzug 2065 Zürich-Richterswil hat durch einen Güterzug mit Personenbeförderung 4065/2065 Fortsetzung nach Weesen zum Anschluß an Zug 131 erhalten.
35. Schnellzug 148 Chur-Zürich wird während des ganzen Sommers geführt, und neu eingelegt wurde der Saisonzug 2092 mit Verkehrsdauer vom 1. Juli bis 15. September.
36. Die Züge 2549 und 2573 sind von St. Gallen bis Rorschach ausgedehnt worden.
37. Auch auf der Strecke Sargans-Chur wurden je drei Zugpaare, d. h. je die Zürcher- und St. Gallerkomposition getrennt geführt, im Interesse der Regelmäßigkeit des Zugsverkehrs.
38. Für die Strecke Sulgen-Goßau-St. Gallen wurde ein neues Zugpaar eingelegt.
39. Auf der Strecke Winterthur-Romanshorn ist ein neuer Vormittagszug 2503 eingeführt worden.
40. Auf der Strecke Winterthur-Etzwilen wurden in ein Güterzugpaar Personenwagen eingestellt.
41. Auf der Strecke Konstanz-Rorschach sind die Schnellzüge 2605 und 2615 und in der Gegenrichtung die Schnellzüge 2610 und 2614 neu eingelegt worden.

Aus diesen neuen Zugleistungen ergibt sich eine Vermehrung von 455,667 Zugskilometern für die Sommersaison vom 1. Mai bis 30. September 1904 berechnet.

2. Die wichtigsten Neuerungen für den mit dem 1. Oktober in Kraft getretenen Winterfahrplan sind:

1. Die Züge 1001 und 1002 zwischen Nyon und Genève kursieren während der ganzen Fahrplanperiode.
2. Der bisher an Sonntagen während des Sommerdienstes ausgeführte Tramwayzug 1022 Nyon-Genève wird auch an den Sonntagen im Monat Oktober 1904 und April 1905 geführt.
3. Der Güterzug mit Personenbeförderung 1032 Lausanne-Nyon ist in einen Personenzug umgewandelt worden mit Durchführung bis Genève.
4. Die Züge 1085 und 1096 Vallorbe-Lausanne-Vallorbe des Sommerkurses werden auch im Winter geführt.
5. Der Zug 1115 Lausanne-Villeneuve wurde zum Anschluß an die Züge 1056, 76 und 33 ab Lausanne etwas später gelegt und bis St. Maurice ausgedehnt.
6. Auf der Strecke St. Maurice-Lausanne ist der Zug 1136 analog dem Sommerkurse beibehalten worden.

7. Neu eingelegt wurde der Zug 1113 Lausanne-Villeneuve.
8. Der Güterzug mit Personenbeförderung 1192 Neuchâtel-Pontarlier ist in einen gewöhnlichen Personenzug umgewandelt worden.
9. Schnellzug 128 Luzern-Basel wird auch im Winter geführt und ist zur Verbesserung der Verbindung Mailand-Paris gegenüber dem Sommerfahrplan um nahezu 2 Stunden später gelegt worden.
10. Zur Beförderung von Arbeitern wurde an Werktagen neu eingeführt Zug 1424 Olten-Murgenthal.
11. Der Arbeiterzug 3432 Neu-Solothurn-Biel wird während der ganzen Winterfahrplanperiode geführt, anstatt bisher nur in den Monaten Oktober, November, März und April.
12. Die Sommersonntagszüge 1541, 1542 und 1555 zwischen Laufen und Basel verkehren auch in den Monaten Oktober 1904 und April 1905.
13. Zur Erstellung eines Anschlusses in Glovelier an die Züge R. S. G. 240 und 241 wird der Güterzug mit Personenbeförderung 3585 zwischen Porrentruy und Delémont geführt.
14. Auf der Brünigbahn verkehrt neu an Werktagen der Güterzug mit Personenbeförderung 3766 Meiringen-Giswil in den Monaten Oktober 1904 und April 1905.
15. Zug 142 ist auf der Strecke Buchs-Basel um etwa 3 Stunden vorgerückt worden. Durch diese Verschiebung, welche mit den auf der österreichischen Staatsbahn und der französischen Ostbahn eingeführten Verbesserungen zusammenhängt, ist die Verbindung Wien-Paris über den Arlberg bedeutend verkürzt worden, so daß für die Reisedauer die bisherige zweite Nachtfahrt in Wegfall kommt.
16. Die Züge 2562 St. Gallen-Winterthur und 2524 Romanshorn-Winterthur, welche bisanhin ab Winterthur vereinigt als Zug 2562 verkehrten, werden auf der Strecke Winterthur-Zürich getrennt geführt.
17. Es wurde neu eingelegt an Werktagen das Zugspaar 2383/2384 Örlikon-Bassersdorf-Örlikon für die Beförderung von Arbeitern; an Sonntagen verkehren diese Züge in veränderten Fahrordnungen Örlikon-Kloten-Effretikon und zurück.
18. Auf den Strecken Aarau-Suhr-Wettingen und Wettingen-Lenzburg-Rupperswil-Aarau ist an Werktagen eine neue Fahrgelegenheit eingeführt worden durch Mitgabe von Personenwagen bei den Güterzügen 4006 und 4007.

19. An Stelle der Personenbeförderung bei dem Güterzuge 4422 Bülach-Koblentz wurde auf der Strecke Koblentz-Zurzach ein neues Zugspaar 2422/2425 eingelegt.
20. Der Werktagsgüterzug mit Personenbeförderung 3973 Aarau-Arth-Goldau wird nun auch an Sonntagen geführt.
21. Schnellzug 148, der bisher nur im Sommer verkehrte, wird auf der Strecke Sargans-Zürich im Anschluß an Zug 2574 Chur-Sargans auch im Winter geführt, damit bei der oben erwähnten Früherlegung des Zuges 142 eine Schnellzugsverbindung von Chur nach Zürich am Abend fortbesteht.
22. Zug 2552 St. Gallen-Winterthur wird zum Zwecke der Erstellung eines Ausschlusses an den früher gelegten Schnellzug 142 (Arlbergzug) auf der Strecke St. Gallen-Winterthur mit Weglassung einiger Halte zwischen Wil und Winterthur beschleunigt und direkt nach Zürich geführt. Als Ersatz ist bei dem Güterzug 4550 zwischen Wil und Winterthur die Personenbeförderung eingeführt und auf den 4. Dezember ein Sonntagszug 2590 auf dieser Strecke eingelegt worden.
23. Zum Anschluß an den früher gelegten Schnellzug 142 kurziert auf der Strecke Chur-Sargans ein neuer Personenzug 2556.
24. Zum Anschluß an Zug 2552 Winterthur-Zürich ist auf der Strecke Frauenfeld-Winterthur der Personenzug 2514 eingelegt worden.

Aus diesen neuen Zugsleistungen ergibt sich im Vergleich mit dem Winterdienst 1903/1904 eine Vermehrung von 642,812 Zugskilometern, berechnet für die 7 Monate vom 1. Oktober 1904 bis 30. April 1905.

Die Gesamtleistungen im Personenzugsverkehr betragen auf Grund der genehmigten Fahrpläne für das Jahr 1904 gegenüber 1903 1,074,973 Zugskilometer und für die Zeit vom 1. Mai 1904 bis 30. April 1905 gegenüber der Periode vom 1. Mai 1903 bis 30. April 1904 1,098,479 Zugskilometer.

3. Zur Beförderung englischer Touristen während der Hochsaison an Samstagen haben wir für die Strecke Basel-Luzern zur Entlastung der fahrplanmäßigen Züge, bei einer Teilnehmerzahl von mindestens 100 Personen I. oder II. Klasse, die direkte Durchführung der von den französischen Bahnen und der Elsaß-Lothringerbahn in Basel angebrachten Extrazüge zugesagt.

4. Die außergewöhnlich schöne Witterung des Sommers 1904 übte begreiflicherweise auf den Fremdenverkehr einen günstigen Einfluß aus. Der Fremdenandrang war denn auch ein sehr großer. An außerordentlichen Anlässen, die besondere Maßnahmen zur Bewältigung des Verkehrs nötig machten, sind zu erwähnen: das eidgenössische Schützenfest in St. Gallen, das Kadettenfest in Bern und die Herbstmanöver in der Ostschweiz. Der Zugverkehr hat sich im allgemeinen ohne erhebliche Störungen abgewickelt.

5. Am 23. Juli haben wir an die Kreisdirektionen hinsichtlich Ausführung des Art. 27 des allgemeinen Dienstreglementes für das Zugspersonal auf den schweizerischen Normalbahnen, vom 1. Mai 1899, grundsätzliche Weisungen erlassen, betreffend das einzuhaltende Verfahren, wenn Reisende wegen vorübergehendem Platzmangel in derjenigen Wagenklasse, für welche sie bezahlt haben, nicht ordnungsmäßig plaziert werden können und auf verfügbare Plätze der nächsthöheren Wagenklasse gewiesen werden müssen.

6. Unterm 2. September haben wir beschlossen, es sei mit Beginn der Winterfahrplanperiode 1904/1905 bei jedem Fahrplanwechsel eine besondere Zusammenstellung der internationalen Zugverbindungen herauszugeben. Diese Zusammenstellung soll vom Zeitpunkt der Ausgabe des offiziellen Kursbuches an auch einen Bestandteil desselben bilden und in deutscher und französischer Sprache erscheinen.

7. Zur Beförderung von englischen Touristen und Sportleuten nach dem Berner Oberland ist auch für die Wintersaison 1904/1905 die Anordnung getroffen worden, daß an bestimmten Tagen bei einer Mindestbeteiligung von 60 Personen in Fortsetzung des sogenannten Calaiszuges ein Extrazug von Delle über Delsberg nach Biel ausgeführt wird zum Anschluß an die Züge 1490 Biel-Bern und 1464 Bern-Scherzligen (Interlaken).

### c. Telegraphendienst und elektrische Anlagen.

1. Am 12. Februar wurde den Kreisdirektionen hinsichtlich gemeinsamer Beschaffung elektrotechnischer Massenartikel grundsätzliche Weisung erteilt, zwecks Erreichung der Einheitlichkeit im verwendeten Material, einer guten Qualität desselben und namentlich auch zur Erzielung billigerer Preise.

2. Am 3. Mai haben wir Normalienblätter für elektrische Läutewerke genehmigt

3. Am 26. Juli haben wir Grundsätze, sowie Ausführungsvorschriften für die Anlage elektrischer Streckenblockeinrichtungen auf zweigeleisigen Bahnen erlassen.

#### d. Fahr- und Werkstätdienst.

1. Im Berichtsjahre haben folgende Rollmaterialvergebungen stattgefunden:

*An die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur:*

- 20 Stück Vierzylinder-Verbundlokomotiven der Serie A<sup>3/5</sup> mit vierachsigem Tender,
- 20 Stück Dreizylinder-Verbundlokomotiven der Serie B<sup>3/4</sup> mit dreiachsigem Tender,
- 3 Stück Vierzylinder-Verbundlokomotiven der Serie C<sup>4/5</sup> mit vierachsigem Tender,
- 4 Stück Zwillings-Tenderlokomotiven der Serie E<sup>3/4</sup>,
- 15 Stück Zwillings-Tenderlokomotiven der Serie E<sup>3/8</sup>, alles gemäß Vertrag vom 12/14. Januar 1904;
- 2 Stück Zahnradlokomotiven für die Brünigbahn Serie HG<sup>3/8</sup>, gemäß Vertrag vom 6./20. April 1904;
- 2 Stück Talbahnlokomotiven für die Brünigbahn Serie G<sup>3/4</sup>, gemäß Vertrag vom 3./20. Dezember 1904.

*An die Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen:*

- |    |                                     |                     |                          |
|----|-------------------------------------|---------------------|--------------------------|
| 2  | dreiachsige Personenwagen der Serie | A <sup>3</sup>      | } für die<br>Brünigbahn, |
| 2  | "                                   | " " BC <sup>3</sup> |                          |
| 10 | "                                   | " " C <sup>3</sup>  |                          |
- gemäß Vertrag vom 23./30. September 1904;
- 20 vierachsige Personenwagen der Serie AB<sup>4</sup> für den Auslandsverkehr, gemäß Vertrag vom 20./28. September 1904;
  - 50 dreiachsige Personenwagen der Serie AB<sup>3</sup>,
  - 20 dreiachsige Personenwagen der Serie BC<sup>3</sup>, gemäß Vertrag vom 30. September 1904;
  - 10 dreiachsige Personenwagen der Serie A<sup>3</sup>,
  - 20 zweiachsige " " " AB,
  - 10 " " " " BC,
- gemäß Vertrag vom 8./9. Februar 1904;
- 40 zweiachsige Gepäckwagen der Serie F, gemäß Vertrag vom 22. Januar/8. Februar 1904;

- 10 dreiachsige Gepäckwagen der Serie F<sup>3</sup>, gemäß Vertrag vom 20./28. September 1904;
- 20 gedeckte Spezial-Güterwagen mit 15 Tonnen Tragkraft der Serie J<sup>3a</sup>, gemäß Vertrag vom 23. Juli/10. August 1904;
- 100 offene Güterwagen der Serie M<sup>6</sup>, gemäß Vertrag vom 8./19. November 1904;
- 4 zweiachsige offene Güterwagen der Serie M } für die  
 2 dreiachsige " " " " M<sup>4</sup> } Brünigbahn,  
 gemäß Vertrag vom 23./30. September 1904.

*An die Schweiz. Wagonsfabrik A. G. Schlieren :*

- 10 zweiachsige Personenwagen der Serie B,  
 30 dreiachsige " " " C<sup>3</sup>,  
 gemäß Vertrag vom 8./9. Februar 1904;
- 20 dreiachsige Personenwagen der Serie B<sup>3</sup>,  
 70 " " " " C<sup>3</sup>,  
 gemäß Vertrag vom 30. September/7. Oktober 1904.

*An die Werkstätte S. B. B. Olten :*

- 120 gedeckte Güterwagen der Serie K<sup>2a</sup>,  
 150 " " " " K<sup>2c</sup>,  
 50 Langholzwagen " " N<sup>2</sup>.

*An die Werkstätte S. B. B. Yverdon :*

- 150 offene Güterwagen der Serie L<sup>4</sup>.

*An die Werkstätte S. B. B. Chur :*

- 30 gedeckte Güterwagen der Serie K<sup>2c</sup>,  
 2 Gastransportwagen " " X<sup>c</sup>.

In bezug auf die 2 Zahnradlokomotiven ist beizufügen, daß der Lokomotivpark der Brünigbahn dem gesteigerten Verkehr auf der Bergstrecke nicht mehr gewachsen war. Wir sind bei der Neuanschaffung von der seit dem Jahre 1887 eingeführten Bauart der zweigekuppelten Zwillingslokomotive abgegangen und haben 2 Stück dreigekuppelte Vierzylinder-Verbundlokomotiven, die wesentlich leistungsfähiger sind, in Auftrag gegeben.

2. In Ausführung von Art. 7 der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufgesetz ist die Zuteilung des neuen Rollmaterials an die Kreise von uns vorgenommen worden.

3. Bei ausländischen Bahnen sind in letzter Zeit Lokomotiven mit Dampfüberhitzung mit Erfolg angewendet worden. Um auch unsererseits einen solchen Versuch zu machen, haben

wir am 6. September beschlossen, es seien zwei der im Baubudget 1904 enthaltenen 27 Lokomotiven der Serie B<sup>3/4</sup> nicht als Dreizylinder-Verbundlokomotiven, sondern als Heißdampfzwillingslokomotiven nach System Schmidt zu bauen.

4. Drei von der Kreisdirektion IV vorgelegten Verträgen mit der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur betreffend die Beschaffung von je zwei Ersatzlokomotivkesseln haben wir unterm 12. Juli, 4. November und 3. Dezember die vorbehaltene Genehmigung erteilt; ebenso haben wir am 4. November die Kreisdirektion II ermächtigt, 6 Stück Reserve-lokomotivkessel zu beschaffen und dieselben der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur und der Werkstätte S. B. B. Olten in Auftrag zu geben.

5. Zur möglichsten Verhütung der Rauchbelästigung haben wir beschlossen, mit den von einzelnen der frühern Privatbahnen begonnenen Versuchen betreffend die Ausrüstung von Lokomotiven mit Rauchverbrennern fortzufahren. Wir haben daher im Laufe des Jahres im ganzen 64 Rauchverbrennungsapparate System Langer zur Ausrüstung neuer Lokomotiven bestellt.

6. Der Kreis III besitzt eine erhebliche Anzahl Personenwagen der frühern Nordostbahn, die meist in Reserve stehen und nur bei starkem Verkehr Verwendung finden, weil ihre Sitzplätze zu eng angeordnet sind. Wir haben daher unterm 15. Januar beschlossen, vorläufig 14 Wagen II. Klasse in solche III. Klasse, mit den notwendigen Verbesserungen, umzubauen.

Ferner haben wir am 23. Februar und am 13. Dezember die Kreisdirektionen IV und II ermächtigt, 22 ältere Personenwagen der Serie AB<sup>4</sup> in BC<sup>4</sup> und C<sup>4</sup> Wagen umzubauen.

7. Zwecks Verbesserung der Aborteinrichtungen in den Zügen der Brünigbahn haben wir unterm 19. Februar beschlossen, versuchsweise je einen Personenwagen der Serien A<sup>3</sup>, B<sup>3</sup> und C<sup>3</sup> mit Abort zu versehen.

Der Einbau von Aborten ist ferner angeordnet worden unterm 30. März in 10 AB und 10 B Wagen der frühern Nordostbahn und unterm 20. Mai in 125 Personenwagen der ehemaligen Jura-Simplonbahn. In 25 Personenwagen der letztern sind überdies die Nichtraucherabteilungen vergrößert worden.

8. Die im Baubudget 1904 vorgesehene Einrichtung der elektrischen Beleuchtung (reine Akkumulatorenbeleuchtung) in 15 vorhandenen Gepäckwagen des Kreises II haben wir am 26. Januar der Werkstätte S. B. B. Olten übertragen.

9. Zur Vornahme eines Versuches betreffend die elektrische Beleuchtung der Personenwagen der Brünigbahn haben wir am 21. Juni die Bestellung von 15 Zugsbeleuchtungsbatterien bei der Akkumulatorenfabrik Örlikon, nach dem Modell der Rhätischen Bahn, angeordnet.

10. Am 16. August wurde der Werkstätte S. B. B. Zürich die im Baubudget 1904 vorgesehene Ausrüstung von Personenwagen der frühern Nordostbahn mit der elektrischen Beleuchtung übertragen.

11. Wir haben am 1. März die Einrichtung der Gasbeleuchtung in 10 Gepäckwagen der ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen, wie solches im Baubudget pro 1904 vorgesehen ist, durch die Kreisdirektion IV beschlossen.

12. Am 17. Juni haben wir beschlossen, in 15 ältern Gepäckwagen der frühern Vereinigten Schweizerbahnen die Dampfheizung einzurichten.

13. Für die elektrische Beleuchtung von Personenwagen, namentlich der Kurswagen mit langen Touren, empfiehlt es sich, Dynamoapparate zu verwenden. Im Laufe des Jahres haben wir im ganzen 332 solcher Apparate, wovon 326 nach Bauart Brown, Boveri & Cie und 6 nach Bauart Vicarino, bestellt.

14. Der Akkumulatorenfabrik Örlikon haben wir am 24. November 380 Zugsbeleuchtungsbatterien in Auftrag gegeben.

15. Am 30. März haben wir den Jahresbedarf an Glühlampen für die elektrische Zugsbeleuchtung (22,000 Stück) an die Glühlampenfabrik Zug vergeben.

16. Am 8. Juli haben wir an Schäffer und Budenberg in Seebach/Zürich und an E. Öderlin & Cie in Baden 570 Paar Dampfheizungskuppelungen und 260 Einzelschläuche mit Überschlagbügeln in Auftrag gegeben.

17. Am 8. Juli wurde die Lieferung von 204 Stück Lokomotivlaternen von 27 cm. Durchmesser an die Firma Ch. Mottaz in Yverdon und von 94 Stück Lokomotivlaternen mit 33 cm. Durchmesser an die Firma Lang-Bachmann & Cie in Zürich vergeben.

18. Im Laufe des Jahres haben wir bei verschiedenen belgischen und französischen Werken kleinere Quantitäten Brikets für die Lokomotivfeuerung zur Erprobung bestellt. Auch der Bergwerksdirektion Saarbrücken, welche in neuerer Zeit die Briketsfabrikation eingeführt hat, haben wir eine solche Probebestellung gegeben.

19. Bezüglich der Einrichtung einer eidgenössischen Prüfungsstation für Brennstoffe im thermochemischen Laboratorium des eidgenössischen Polytechnikums in Zürich, worüber wir Ihnen im Geschäftsbericht pro 1903 (Seite 114, Ziffer 7<sup>b</sup>), berichtet haben, ist zu erwähnen, daß auf die in Verbindung mit den übrigen größern schweiz. Kohlenkonsumenten und -Interessenten unterm 21. August 1903 an den schweizerischen Bundesrat gerichtete bezügliche Eingabe im Laufe des Berichtsjahres eine Antwort noch nicht eingetroffen ist.

20. In bezug auf die Qualitätskontrolle des Lokomotivfeuerungsmaterials haben wir am 18. November beschlossen, dieselbe auf bisheriger Grundlage auch im Jahre 1905 fortzusetzen.

Diese Kontrolle ergab folgende Durchschnittsergebnisse für die im Jahre 1904 zur Ablieferung gelangten Brennmaterialien:

Brennmaterial	Heizwert		Aschengehalt		Flüchtige Bestandteile	
	Anzahl Proben	Durchschnitt in Wärmeinheiten	Anzahl Proben	Durchschnitt in Prozenten	Anzahl Proben	Durchschnitt in Prozenten der brennb. Substanzen
<b>Saarkohlen aus Grube:</b>						
Dudweiler . . . . .	65	7601	257	5,0	65	33,0
Altenwald . . . . .	63	7447	256	6,0	63	34,1
Sulzbach . . . . .	23	7412	86	7,0	23	33,8
König . . . . .	26	7585	109	3,4	26	35,0
Maybach . . . . .	24	7419	103	7,1	24	34,0
Brefeld . . . . .	26	7461	105	6,0	26	35,3
Summa u. Durchschnitt	227	7502	916	5,9	227	33,9
<b>Saarbrikets aus Grube Malstatt . . . . .</b>						
	4	7313	5	8,6	4	33,3
<b>Ruhrkohlen . . . . .</b>						
	77	7354	344	8,9	77	27,0
<b>Ruhrbrikets H. Stinnes</b>						
Marke H St, ab Rheinau . . . . .	103	7673	397	7,6	103	18,3
„ „ ab Straßburg . . . . .	132	7641	559	7,0	132	19,6
„ M B, ab Essen . . . . .	2	7572	8	9,3	2	18,9
„ H, ab Heissen . . . . .	3	7668	6	7,8	3	15,7
„ R, ab Heissen . . . . .	1	7660	1	7,9	1	16,0
Summa u. Durchschnitt	241	7655	971	7,6	241	19,0
<b>Brikets Raab, Karcher &amp; Cie.</b>						
Marke Z H . . . . .	26	7758	103	7,3	26	16,0
„ E T . . . . .	7	7651	32	8,9	7	18,5
„ R . . . . .	16	7682	57	7,6	16	16,9
Summa u. Durchschnitt	49	7718	192	7,7	49	16,6
<b>Brikets Blanzy . . . . .</b>						
	12	7322	28	9,2	12	26,4

Gemäß den bestehenden Verträgen über die Lieferung von Brikets und Ruhrkohlen darf der Aschengehalt bei Brikets höchstens 8% und bei Ruhrkohlen höchstens 9% betragen. Die Verdampfungsfähigkeit soll sowohl bei Ruhrkohlen als bei Brikets mindestens 8,5 kg. Wasser per 1 kg. Kohle ergeben, was bei einem Nutzeffekt der Kesselanlage von 70% bzw. 75% einen Heizwert von 7735 bzw. 7219 Wärmeeinheiten bedingt.

Die Saarkohlengruben hatten bezüglich Aschengehalt und Heizwert keine Garantien übernommen.

Die obigen Durchschnittsergebnisse der Kontrolle, sowie die im Betriebe gemachten Erfahrungen können als gute bezeichnet werden. Zwar sind wir auch in diesem Jahre wieder in den Fall gekommen, kleinere Quantitäten wegen mangelhafter Beschaffenheit zu beanstanden.

21. In bezug auf die finanzielle Wirkung der Lokomotivbrennmaterialverträge kann gesagt werden, daß für die Ruhrkohlen und Ruhrbrikets der Preisunterschied auf Ende 1904 gegenüber dem Zeitpunkt des Vertragsabschlusses im Jahre 1901 ungefähr der gleiche geblieben ist, wie wir im Geschäftsbericht pro 1903 gemeldet haben. Auf der Jahreslieferung pro 1904 von rund 300,000 Tonnen Ruhrkohlen und Ruhrbrikets ergibt sich daher, unter Zugrundelegung des für das Jahr 1903 angenommenen mittleren Preisunterschiedes von Fr. 1.30 per Tonne, eine Kostenersparnis von rund Fr. 390,000.

22. Wir beabsichtigen, die Beschaffung des Schmiermaterials für Lokomotiven im Jahre 1905 auf neuer Grundlage vorzunehmen, und zwar zunächst versuchsweise. Die Beschaffung des Schmiermaterials für die Wagen besorgen auch im Jahre 1905 die Kreisdirektionen.

23. Im Berichtsjahre hat der Verwaltungsrat der S. B. B. in Ausführung von Art. 17, Ziffer 9 des Rückkaufgesetzes die erste Vorlage betreffend Feststellung der Normalien für das Rollmaterial genehmigt, umfassend folgende Typen:

Lokomotive Serie	A <sup>2/4</sup> ,	
"	"	B <sup>3/4</sup> ,
"	"	E <sup>8/8</sup> ,
Dreiachsiger Personenwagen I. Kl. Serie	A <sup>8</sup> ,	
Zweiachsiger	"	I. u. II. Kl. Serie AB,
Dreiachsiger	"	I. u. II. Kl. Serie AB <sup>8</sup> ,
Zweiachsiger	"	II. Kl. Serie B,

Dreiachsiger Personenwagen II. Kl. Serie B<sup>3</sup>,  
 Zweiachsiger " II. u. III. Kl. Serie BC,  
 Dreiachsiger " III. Kl. Serie C<sup>3</sup>,  
 Gepäckwagen Serie F,  
 Gedeckter Güterwagen Serie K<sup>2</sup>,  
 " " Serie K<sup>2a</sup>,  
 Offener Güterwagen Serie L<sup>4</sup>.

24. Der Bestand des Rollmaterials auf Ende 1904 im Vergleich zum Bestande auf Ende 1903 ergibt sich aus den beiliegenden statistischen Tabellen. Wir führen aus denselben hier folgendes an:

### A. Normalspuriges Material.

#### I. Lokomotiven.

Serie	1904				1903			
	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen der Loko- motiven u. Tender	Total Achsen	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen der Loko- motiven u. Tender	Total Achsen
A . . .	109	237	564	801	82	166	412	578
B . . .	244	696	857	1553	229	649	794	1443
C . . .	99	260	194	454	106	275	197	472
D . . .	115	351	249	600	119	363	257	620
E* . . .	261	671	207	878	257	655	216	871
Total	828	2215	2071	4286	793	2108	1876	3984

\* Einschließlich 2 gemietete Ü. B. B. Lokomotiven.

## II. Personenwagen.

Serie	1904						1903					
	Wagen	Achsen	Sitzplätze				Wagen	Achsen	Sitzplätze			
			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
	Anzahl	Anzahl					Anzahl	Anzahl				
A . . . . .	77	180	1608	—	—	1 608	68	147	1308	—	—	1 308
AB . . . . .	440	1152	3816	11 168	—	14 984	402	1066	3349	10 300	—	13 649
B . . . . .	216	503	—	7 794	—	7 794	203	467	—	7 130	—	7 130
BC . . . . .	219	586	—	3 469	6 868	10 337	217	584	—	3 417	6 688	10 105
BF . . . . .	2	8	—	80	—	80	2	8	—	80	—	80
C . . . . .	1083	3118	—	—	65 695	65 695	1065	3046	—	—	64 395	64 395
CF . . . . .	2	4	—	—	60	60	2	4	—	—	60	60
D <sup>k</sup> . . . . .	9	18	18	18	34	70	9	18	18	18	34	70
Motorwagen . .	2	4	—	—	102	102	2	4	—	—	102	102
Total	2050	5573	5442	22 529	72 759	100 730	1970	5344	4675	20 945	71 279	96 899
							<b>1904</b>			<b>1903</b>		
		Wovon 2achsige Wagen . . . . .					852			847		
		" 3 " . . . . .					923			842		
		" 4 " . . . . .					275			281		
							<u>2050</u>			<u>1970</u>		

### III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1904			1903		
	Wagen	Achsen	Tragkraft	Wagen	Achsen	Tragkraft
	Anzahl	Anzahl	t.	Anzahl	Anzahl	t.
F . . . . .	444	932	3 550,5	400	846	2 956,0
J . . . . .	544	1 088	5 565,0	537	1 074	5 395,0
K . . . . .	5 697	11 394	67 733,5	5 590	11 180	66 167,0
L . . . . .	2 378	4 756	27 845,5	2 400	4 800	27 864,5
M . . . . .	1 437	2 874	19 185,0	1 439	2 878	19 207,0
N . . . . .	254	508	2 780,0	254	508	2 780,0
O . . . . .	60	122	750,5	60	122	755,5
X (Gepäckwagen für Güterzüge) .	86	172	1 065,0	86	172	1 065,0
Total eigene Wagen	10 900	21 846	128 475,0	10 766	21 580	126 190,0
P (Privatwagen) . . . . .	310	622	3 802,5	306	614	3 762,5
Total Lastwagen	11 210	22 468	132 277,5	11 072	22 194	129 952,5
	Offene Wagen	Gedeckte Wagen	Total	Offene Wagen	Gedeckte Wagen	Total
Wovon 2achsige . . . . .	4185	6984	11 169	4211	6819	11 030
n 3 n . . . . .	2	32	34	2	32	34
n 4 n . . . . .	1	6	7	1	7	8
Total	4188	7022	11 210	4214	6858	11 072

## IV. Dienstwagen.

		Bezeichnung	1904	1903
Serie	S.	Schotterwagen . . . . .	549	473
"	X.	Gastransportwagen . . . . .	7	5
"	"	Akkumulatorentransportwagen . . . . .	10	8
"	"	Werkzeugwagen (Hilfswagen) . . . . .	14	14
"	"	Rüstwagen für Bahnunterhalt . . . . .	2	1
"	"	Kranenwagen . . . . .	9	9
"	"	Wagen für diverse andere Dienstzwecke	15	13
"	—	Schneepflüge . . . . .	44	44
Total			<u>650</u>	<u>567</u>

## B. Schmalspuriges Material.

## I. Lokomotiven.

Serie	1904				1903			
	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen	Total Achsen	Total Loko- motiven	Trieb- achsen	Lauf- achsen	Total Achsen
G <sup>3</sup> / <sub>3</sub> . . .	10	30	—	30	10	30	—	30
HG <sup>2</sup> / <sub>2</sub> . . .	13	26	13	39	13	26	13	39
Total	23	56	13	69	23	56	13	69

## II. Personenwagen.

<b>Serie</b>	<b>1904</b>						<b>1903</b>					
	Wagen	Achsen	Sitzplätze				Wagen	Achsen	Sitzplätze			
			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Total
	Anzahl	Anzahl					Anzahl	Anzahl				
A <sup>s</sup> . . . . .	18	54	432	—	—	432	18	54	432	—	—	432
AB <sup>s</sup> . . . . .	6	18	54	144	—	198	6	18	54	144	—	198
B <sup>s</sup> . . . . .	23	69	—	920	—	920	23	69	—	920	—	920
BC <sup>s</sup> . . . . .	4	12	—	24	128	152	4	12	—	24	128	152
C <sup>s</sup> . . . . .	21	63	—	—	840	840	21	63	—	—	840	840
Total	72	216	486	1088	968	2542	72	216	486	1088	968	2542

## III. Gepäck- und Güterwagen.

Serie	1904			1903		
	Wagen	Achsen	Tragkraft	Wagen	Achsen	Tragkraft
	Anzahl	Anzahl	t.	Anzahl	Anzahl	t.
F <sup>3</sup> . . . . .	10	30	80,0	10	30	80,0
K . . . . .	40	80	400,0	40	80	400,0
L . . . . .	10	20	100,0	10	20	100,0
M . . . . .	18	36	180,0	18	36	180,0
M <sup>4</sup> . . . . .	2	6	30,0	2	6	30,0
Total	80	172	790,0	80	172	790,0

25. Die Leistungen der eigenen und fremden Lokomotiven auf den einzelnen Kreisen betragen laut den statistischen Tabellen:

Auf Kreis I . . . . .	6,496,778 km.
„ „ II . . . . .	9,294,528 „
„ „ III . . . . .	9,842,258 „
„ „ IV . . . . .	4,848,307 „

Total Lokomotivkilometer auf den S. B. B. pro 1904 30,481,871 km.

Total Lokomotivkilometer auf den S. B. B. pro 1903 28,936,763 \* „

Mehrleistung pro 1904 (5,84 %) . . . . . 1,545,108 km.

Die Leistungen der Lokomotiven der einzelnen Kreise auf den eigenen und fremden Linien betragen:

Lokomotiven des Kreises I . . . . .	6,844,573 km.
„ „ „ II . . . . .	9,274,033 „
„ „ „ III . . . . .	10,104,522 „
„ „ „ IV . . . . .	4,676,459 „

Total Lokomotivkilometer sämtlicher S. B. B. Lokomotiven pro 1904 . . . . . 30,899,587 km.

Total Lokomotivkilometer sämtlicher S. B. B. Lokomotiven pro 1903 . . . . . 29,323,523 „

Mehrleistung pro 1904 (5,37 %) . . . . . 1,576,064 km.

\* Die Angabe pro 1903 (28,943,702 km.) mußte nachträglich korrigiert werden.

26. Der Bestand des Betriebsmaterials der S. B. B. auf dem Bodensee war zu Ende des Jahres 1904 folgender:

6 Raddampfer, 3 eiserne Schleppschiffe, 2 eiserne Trajekt-kähne, 1 Trajekt dampffähre und 1 eiserner Schleppkahn gemeinschaftlich mit Bayern.

Die Fahrleistungen der Dampfschiffe und Trajekt-kähne (letztere zur Hälfte) haben betragen:

1904: 138,368 km.

1903: 135,751 km.,

diejenigen der Schleppboote:

1904: 119,289 km.

1903: 120,338 km.

## 27. Werkstätten.

a. Neben dem laufenden Unterhalt des eigenen Rollmaterials, sowie der Bahnpostwagen und der Schlaf- und Speisewagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft und der Schweizerischen Speisewagengesellschaft besorgten die Werkstätten mehrfache Arbeiten für den Bahnunterhaltungsdienst der Bundesbahnen, sowie Reparaturarbeiten für Nebenbahnen. Überdies wurde den Werkstätten zur Sicherung gleichmäßiger Beschäftigung wie im Vorjahre ein Teil des Neubaus von Rollmaterial übertragen, wovon im Berichtsjahre zur Ablieferung gelangte:

durch die Werkstätte	Yverdon:	40	Güterwagen	K <sup>2</sup> ,		
"	"	"	50	"	L <sup>4</sup> ,	
"	"	"	Olten:	40	Gepäckwagen	F,
"	"	"	"	120	Güterwagen	K <sup>2a</sup> ,
"	"	"	Chur:	50	"	K <sup>2</sup> ,
"	"	"	"	2	Gastransportwagen	X <sup>c</sup> .

b. Auf Ende des Berichtsjahres waren vom Rollmaterial der S. B. B. umgezeichnet:

Alle Lokomotiven  
2,069 Personenwagen  
Alle Gepäckwagen  
10,177 Güterwagen.

c. Am 26. Januar haben wir den Kreisdirektionen einheitliche Weisungen erteilt betreffend Materialbeschaffung für die Werkstätten.

d. Am 28. Dezember haben wir grundsätzliche Vorschriften betreffend die Kontrolle des Altmaterials in den Werkstätten der S. B. B. erlassen.

e. Der durchschnittliche Bestand des Arbeiterpersonals in den verschiedenen Werkstätten, inklusive Depotwerkstättearbeiter und Lehrlinge, betrug:

Werkstätte	Yverdon . . . .	402	Mann,
"	Freiburg . . . .	147	"
"	Biel . . . . .	429	"
"	Olten . . . . .	821	"
"	Zürich . . . . .	800	"
"	Romanshorn . . . .	84	"
"	Rorschach . . . .	245	"
"	Chur . . . . .	244	"

Total 3172 Mann,  
gegenüber 3141 Mann im Jahre 1903.

## V. Baudepartement.

### a. Allgemeines.

1. An Vorkehrungen organisatorischer Natur sind folgende zu erwähnen;

a. Von den Kreisdirektionen I, II und III wurden Vorschläge für die neue Abgrenzung der Vorarbeiter- und Bahnwärterstrecken eingebracht und hierseits genehmigt.

b. Behufs Beschleunigung der Behandlung von Vorlagen für die Erstellung von Starkstromleitungen im Bereiche des Bahngebietes haben wir, gestützt auf Art. 3 des Reglements Nr. 15 betr. die Beziehungen zwischen der Generaldirektion und den Kreisdirektionen, den letztern die Ermächtigung erteilt, derartige Vorlagen dem Eisenbahndepartement direkt einzureichen.

2. Für die Ausführung von Zentralanlagen, für die Lieferung von Zungenschienen, von Unterzugsblechen zu Weichen und Kreuzungen, von Stahlspitzen und Zwangswinkeln zu Kreuzungen, von Schwellenbezeichnungsnägeln, von Röhren zu Gestängsleitungen und von Ausgleichs- und Zwischenplatten aus Filz haben wir Bedingnishefte aufgestellt.

3. Für Wärterbuden und für die Erhöhung der Einsteigeplätze auf den Stationen sind Typenzeichnungen aufgestellt und den Kreisdirektionen zur Anwendung zugestellt worden.

4. Grundsätzliche Anordnungen wurden getroffen bezüglich der Zuziehung der Bahnmeister, Bahnmeistergehilfen, Vorarbeiter und Stellwerkaufseher zum Dienst an Sonn- und Feiertagen, ferner bezüglich der Zuteilung von Urlaub und bezahlten Ruhetagen an diejenigen Arbeiter des Bahndienstes, welche nur während eines Teiles des Jahres im Dienste stehen und bezüglich der Bemessung der Ruhetagsentschädigung an Arbeiter, welche auf bezahlte Ruhetage Anspruch haben, in Fällen, wo sie nicht die ganze Woche arbeiten. Auch die Frage der an Vorarbeiter und Bahnarbeiter zu leistenden Entschädigung für dienstliche Vertretung ihrer unmittelbaren Vorgesetzten und bei Beschäftigung außerhalb der ihnen zugewiesenen Strecken wurde geregelt. Über die Ausrichtung von Prämien für die Entdeckung betriebsgefährlicher Schäden am Rollmaterial und am Oberbau der Geleise wurde eine Dienstvorschrift aufgestellt und zum Verwaltungsratsbeschlusse vom 23. April 1903 betr. die Unterstützung arbeitsunfähiger Arbeiter haben wir folgende Ausführungsbestimmung erlassen:

„Der Beschluß des Verwaltungsrates betreffend Unterstützung arbeitsunfähiger Arbeiter der Bundesbahnen, vom 23. April 1903, findet für den Bahnunterhaltungsdienst nur Anwendung auf diejenigen Arbeiter, welche während mindestens 15 Jahren für wenigstens 285 Tage per Jahr Bezahlung erhalten haben.“

#### 5. Eingaben aus Personalkreisen:

a. Von der Arbeiterunion schweiz. Transportanstalten sind wir ersucht worden, dahin zu wirken, daß den einheimischen, im Tagelohn angestellten Linienarbeitern auch während der Wintermonate möglichst regelmäßige Beschäftigung zugewiesen werde. Wir haben die Kreisdirektionen eingeladen, in der Weise für Winterbeschäftigung zu sorgen, daß diejenigen Arbeiten auf die Winterszeit verschoben werden, welche während derselben ohne Inkonvenienz ausgeführt werden können. Das gleichzeitige Begehren womöglich die Anstellung von Ausländern zu vermeiden, wurde dahin beantwortet, daß nur da Ausländer angestellt werden, wo nicht genügend und geeignete inländische Arbeiter zu haben sind.

Eine weitere Eingabe enthielt das Gesuch, es möchten den Bahnarbeitern auf allen Kreisen die Schaufeln durch die Verwaltung abgegeben werden. Dieser Gebrauch bestand bei zwei Kreisen schon unter dem Privatbetrieb. Wir hielten es für angemessen, denselben auch auf den andern beiden Kreisen einzuführen.

b. Die Bahnmeister und Bahnmeistergehülfen haben ein Gesuch um Besserstellung in Bezug auf Gehalt, Feldzulagen, Freifahrtberechtigung und Dienstkleiderabgabe eingereicht. Diese Gesuche, welchen die bezüglichen Reglemente entgegenstanden, hielten wir nicht für begründet und mußten daher die Gesuchsteller ablehnend bescheiden.

c. Von einer Anzahl Bahnarbeiter auf der Linie Bern-Luzern ist uns das Begehren zugekommen, wir möchten sie bezüglich Gehalt und Dienstkleidung gleichstellen wie die Bahnwärter und denjenigen Bahnarbeitern eine Gehaltszulage bewilligen, welche stellvertretungsweise zum Vorarbeiterdienst zugezogen werden. Wir haben das Gesuch, soweit es auf Änderungen im Gehaltsbezug und in der Dienstkleiderberechtigung hinzielte, abgelehnt und weitere Prüfung des Begehrens um Bewilligung einer Gehaltszulage für die zum Vorarbeiterdienst verwendeten Arbeiter zugesagt. Die Frage hat inzwischen durch die oben erwähnte Verfügung betr. die Entschädigung der Vorarbeiter und Bahnarbeiter für dienstliche Vertretung ihrer Vorgesetzten ihre Erledigung gefunden.

d. Ein Gesuch des Vereins schweiz. Eisenbahnangestellter, Mitgliederkreis Romanshorn, um Einrichtung einer Warmwasserbadanstalt im Bahnhof Romanshorn haben wir abschlägig beschieden, da die vorhandenen Badeinrichtungen ausreichend sind.

e. Der Verein schweiz. Weichen- und Bahnwärter hat ange-regt, die Weichenwärter, die bezüglich der Besorgung des Kleinunterhaltes an den Geleiseanlagen in ihrem Rayon dem Bahnmeister unterstehen, unter den ausschließlichen Befehl des Stationsvorstandes zu stellen. Wir haben geantwortet, daß es unzweckmäßig wäre, die den Bahnunterhaltungsdienst betreffenden Befehle und Anordnungen des Bahnmeisters durch den Stationsvorstand gehen zu lassen, einmal der Umständlichkeit wegen und sodann weil das Verfahren Unzukömmlichkeiten für den Dienst haben würde.

6. Durch Umbau ausrangierter Güterwagen wurde der Bestand an Schotterwagen in den Kreisen I und IV um zusammen 82 Stück erhöht. Andererseits hat die Kreisdirektion I sechs Schotterwagen ausrangiert.

Durch die Kreise I und II wurde je ein neuer Schneepflug und durch Kreis II überdies ein Tunnelbeleuchtungswagen angeschafft.

7. Zwischen Stalden und St. Niklaus, an der von uns betriebenen Visp-Zermatt-Bahn, sind im Laufe der Monate April und

Mai wiederholt Felsstürze vorgekommen, welche die Linie an verschiedenen Stellen beschädigt haben.

## b. Bahnbau.

1. Mit Staats- und Gemeindebehörden sind unter anderm die nachstehend erwähnten baulichen Angelegenheiten behandelt worden:

a. Bezüglich der Anlage von Perrons auf der dem Aufnahmegebäude gegenüberliegenden Seite der Geleise haben wir einen grundsätzlichen Entscheid des Eisenbahndepartements veranlaßt, wonach solche Perrons, abgesehen von den eigentlichen Zwischenperrons, in Zukunft nicht mehr, oder, wo unerlässlich, wie bei Haltestellen für Tramzüge, nur unter gewissen Kautelen zu erstellen sind.

b. Auch über die Einlegung spitz befahrener Weichen auf Zwischenstationen zweispuriger Linien haben wir uns mit dem Eisenbahndepartement verständigt. Dieser Verständigung zufolge gibt das Departement unter gewissen Bedingungen die Verwendung solcher Weichen zu, wogegen die Bahnverwaltung auf die Einlegung spitz befahrener Weichen bei kleineren Zwischenstationen mit geringem Güterverkehr verzichtet.

c. Auf Veranlassung des Eisenbahndepartements haben wir verfügt, daß die Drehkreuze an den Niveauübergängen bei den im Bau befindlichen Doppelspurstrecken auf den Beginn des zweispurigen Betriebes zu entfernen seien und daß die übrigen Drehkreuze, wo es geschehen kann, nach und nach beseitigt und bei den Fußwegübergängen durch kleine vom nächsten Posten aus zu bedienende Schlagbaumbarrieren ersetzt werden sollen.

d. Von seiten der italienischen Behörden ist uns das Projekt für den internationalen Bahnhof in Domodossola zugegangen. Wir haben dasselbe dem Eisenbahndepartement behufs Einholung der Gutachten der beteiligten übrigen Verwaltungsdienste (Post-, Zoll-, Polizei- und Sanitätsdienst) zugestellt und deren Bemerkungen sodann gleichzeitig mit den Begehren der hiesigen Verwaltung dem zuständigen Vertreter der italienischen Behörden, Hrn. Commendatore Crosa in Turin, bekannt gegeben. Dieser hat uns geantwortet, daß den hiesigen Bemerkungen und Begehren, soweit tunlich, Rechnung getragen werde.

Vom Eisenbahndepartement ist uns sodann eine Note der königlich italienischen Gesandtschaft in Bern, d. d. 8. August 1904, zur Kenntnis gebracht worden, worin diese mitteilt, daß der Bahnhof Domodossola voraussichtlich vor dem ver-

traglichen Termin vollendet, bei Eröffnung des Simplons jedenfalls aber mit den nötigen Einrichtungen versehen sein werde, um den Anforderungen des Betriebes genügen zu können.

Von der Präfektur der Provinz Novara ist uns auf Anfrage hin eröffnet worden, daß sie die der Jura-Simplon-Bahn erteilte Konzession für die Benutzung der Wasserkraft der Diveria zufolge des Staatsvertrages vom 16. Mai 1903 als auf die Bundesbahnverwaltung übergegangen betrachte, daß jedoch für die Aufstellung der Übertragungsurkunde und für die Erweiterung der Konzession auf die Bedürfnisse des Betriebes noch gewisse Formalitäten erforderlich seien. Die Kreisdirektion hat den Auftrag erhalten, diese Formalitäten zu erfüllen.

e. Durch Vermittlung des Eisenbahndepartementes sind uns die Äußerungen der Gemeinde Thun, des Kantons Bern und der Gürbetalbahn zu unserem Projekte für die Erweiterung des Bahnhofes Thun zugegangen. Sie empfehlen die Ausführung eines Zentralbahnhofes nach Projekt Auer mit Beteiligung der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienersees an den Kosten. Die letztere hat sich hierdurch veranlaßt gesehen, zur Sache ebenfalls Stellung zu nehmen und in einem an uns gerichteten Schreiben die ihr zugemutete Kostenbeteiligung abzulehnen. Die Begehren sind einläßlich geprüft worden. Wir kamen dabei zum Schlusse, daß ein Zentralbahnhof nach Projekt Auer eine unverhältnismäßig kostspielige und doch nicht befriedigende Anlage ergäbe, daß ein rationeller Zentralbahnhof nur auf dem Aarefeld bei Scherzligen erstellt werden könne, daß es aber das zweckmäßigste sei, das von uns vorgeschlagene Projekt zur Ausführung zu bringen, welches nicht zu große Kosten verursache, dem Bedürfnis auf Jahre hinaus genügen werde und erweiterungsfähig sei. Dem Eisenbahndepartement haben wir demgemäß Kenntnis gegeben.

f. Ferner hat uns das Eisenbahndepartement die Antworten der Gemeinden Biel und Madretsch und eine vorläufige Äußerung der Regierung des Kantons Bern zu unserem Vorprojekt für die Erweiterung des Bahnhofes Biel zur Rückäußerung übermittelt. Es wurde in der Hauptsache beanstandet, daß die Beseitigung der beiden Niveauübergänge an den Enden des jetzigen Bahnhofes durch Über- und nicht durch Unterführungen herbeigeführt werden soll. Wir haben in unserer Antwort an das Eisenbahndepartement darauf hingewiesen, daß auch bei einer Hebung des Bahnhofplanums die Unterführungen nicht erstellt werden können, ohne das Niveau der Straßen bedeutend zu ändern, wobei die Gefälle und Steigungen nahezu ebenso groß werden wie bei den Überführungen. Im übrigen werde durch den Hochbahnhof eine lange Verzögerung in der Beseitigung der Niveauübergänge,

provisorische Anlagen für den Personenbahnhof während der Bauausführung, sowie große Mehrkosten herbeigeführt.

g. Anlässlich der Genehmigung der Projektvorlage für die Erweiterung der Station Oerlikon haben die Gemeinden Oerlikon und Seebach verlangt, daß die projektierten Änderungen an den Straßenanlagen im Bereiche des Stationsumbaus für die Gemeinden günstiger gestaltet werden. Das Eisenbahndepartement hat diese Begehren in der Hauptsache abgelehnt. Die Gemeinden haben, unterstützt von der Kantonsregierung, hiergegen den Rekurs an den Bundesrat ergriffen, sind aber abgewiesen worden, insoweit bei einer vom Eisenbahndepartement auf Begehren der Regierung angeordneten Besprechung an Ort und Stelle nicht eine Verständigung erzielt worden war.

h. Dem Eisenbahndepartement ist das Projekt für die Unterführung der Niederönzlerstraße in Herzogenbuchsee vorgelegt worden. In ihrer Vernehmlassung zu diesem Projekte haben die interessierten Gemeindebehörden, unterstützt von der Kantonsregierung, verlangt, daß die Straße an der Stelle des jetzigen Niveautüberganges unterführt werde.

Wir haben dem Eisenbahndepartement zu Handen der Petenten geantwortet, daß wir gewillt seien, dem Begehren zu entsprechen, wenn die Interessenten die aus dieser Projektänderung entstehenden Mehrkosten übernehmen.

i. Auf Einladung des Eisenbahndepartements hatten wir uns zu einer Eingabe des Gemeinderates von Sulgen betr. Verlegung der Depotanlage auf die Westseite der Station behufs Entlastung des Straßentüberganges daselbst und über die Erstellung eines Vordaches am Aufnahmegebäude, sowie zu der Anregung des Departements betreffend Erstellung eines Zwischenperrons, eventuell mit schienenfreiem Zugang, zu äußern. Wir lehnten es der hohen Kosten wegen ab, dem Begehren um Verlegung des Depots nachzukommen, sagten aber die Verbesserung der Verhältnisse am fraglichen Straßentübergang durch Erstellung gekuppelter Schlagbaumbarrieren und sofortige Ausführung der Geleiseerweiterung gemäß dem Projekte für die Einführung der II. Spur in diese Station zu, wodurch eine Verminderung der Manöver über den fraglichen Übergang erzielt wird. Auch die Erstellung eines Vordaches am Aufnahmegebäude wurde zugestanden. Dagegen hielten wir die Erstellung eines Zwischenperrons nicht für dringlich und haben Verschiebung dieser Baute beantragt. Das Eisenbahndepartement hat sich hiermit einverstanden erklärt unter dem Vorbehalt, daß der Platz für diesen Zwischenperron bei der Stationserweiterung freigelassen werde.

k. Im Projekte betreffend die Stationserweiterung Schmerikon war die Unterdrückung eines Niveauüberganges vorgesehen, welche vom Eisenbahndepartement gutgeheißen wurde in der Meinung, daß sich die Bahn bezüglich allfälliger Entschädigungsforderungen mit den Interessenten zu verständigen habe. Eine Verständigung gelang nicht, vielmehr stellte der Regierungsrat des Kantons St. Gallen beim Eisenbahndepartement das Begehren, die Belassung dieses Überganges zu verfügen. Wir haben uns auf die wiederholte Vorstellung der Kantonsregierung hin bereit erklärt, den Übergang bis auf weiteres bestehen zu lassen.

l. Das Eisenbahndepartement übermittelte uns eine vom Regierungsrat des Kantons Aargau unterstützte Eingabe des Gemeinderates von Lenzburg, in welcher die Verbesserung der Stationsbeleuchtung und der Kanalisation des Stationsplatzes verlangt war. Es wurde geantwortet, daß man bereit sei, diesen Begehren unter der Voraussetzung der Beteiligung der Gemeinde an der Kanalisationsanlage zu entsprechen. Die Gemeinde hat sich dieser Bedingung unterzogen.

m. Anlässlich der Genehmigung des Projektes für das Aufnahmegebäude Basel hat das Eisenbahndepartement in Berücksichtigung eines Begehrens der Behörden von Basel-Stadt von uns die Prüfung einer wirksameren Ausgestaltung des südwestlichen Teiles dieses Gebäudes verlangt. Es konnte eine Lösung gefunden werden, welcher die baselstädtische Regierung zustimmte und keine unverhältnismäßige Mehrausgabe verursacht. Das Eisenbahndepartement hat dieser Lösung die Genehmigung erteilt.

n. Anlässlich der Einführung des Signaldienstreglements vom Jahre 1899, welches auch eine neue Form für die Weichensignale brachte, beseitigte die ehemalige Jura-Simplon-Bahn bei den verriegelten innern Weichen auf den Stationen die Signale. Nach Übergang dieser Bahnunternehmung an den Bund hat das Eisenbahndepartement verlangt, daß an den fraglichen Weichen wieder Signale angebracht und die noch vorhandenen alten Signale durch solche neuen Modells ersetzt werden. Die Kreisdirektion I wurde von uns eingeladen, diesem Begehren nachzukommen.

o. Von seiten des Eisenbahndepartements sind uns zur Begutachtung überwiesen worden: Projekte für den Anschluß der Wynentalbahn an die Station Suhr, des Lausanner Tramways an den Güterbahnhof Renens, der Sernftalbahn an die Station Schwanden, der Joratbahn an die Station Moudon, der elektrischen Bahn Schaffhausen-Schleitheim an den Güterbahnhof Schaffhausen, ferner ein Projekt der Seetalbahn über eine veränderte Einführung

ihrer Linie in die Station Emmenbrücke von Norden her behufs Aufhebung der Spitzkehre für die Zugrichtung Luzern, und ein Projekt der Wynentalbahn betreffend die Ergänzung ihrer Gütergeleiseanlagen auf der Station Suhr. Wir haben diesen Projekten gegenüber die Interessen unserer Verwaltung gewahrt.

p. Ein Gesuch des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen um Erstellung eines Personentunnels an Stelle der Passerelle auf der Ostseite des Aufnahmsgebäudes im Bahnhof daselbst, ebenso ein Gesuch des Regierungsrates des Kantons Glarus um Errichtung einer die Geleise vor dem Aufnahmsgebäude überspannenden Halle anstatt eines Perrondaches, haben wir abgelehnt, weil ein genügendes Bedürfnis für so kostspielige Bauten nicht vorliegt.

q. Dem Baudepartement des Kantons St. Gallen haben wir auf seinen Wunsch Aufschluß über die Ursachen der von uns vorgesehenen Mehrkosten für den Rickentunnel gegenüber dem Voranschlag des Herrn Oberingenieur Moser erteilt. Die Behörde hat sich befriedigt erklärt.

r. Der Gemeinderat von Zuzwil ist bei uns mit dem Gesuche eingekommen, wir möchten prüfen, ob nicht bei Anlaß der Erstellung des II. Geleises Winterthur-St. Gallen eine Verlegung des Bahntracés zwischen Wil und Uzwil über Zuzwil oder wenigstens die Führung des II. Geleises über Zuzwil in Aussicht genommen werden könnte. Unsere Prüfung hat ergeben, daß die gesonderte Führung des II. Geleises aus Betriebsrücksichten nicht in Frage kommen kann und daß die vollständige Verlegung der Linie unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen würde. Wir haben dem Gemeinderat Zuzwil daher geantwortet, daß wir auf eine Verlegung des fraglichen Liniestückes nicht eintreten können.

s. Von der Gemeinde Kaltbrunn ist das Gesuch gestellt worden, wir möchten das Projekt für die Zufahrtsstraße zur zukünftigen Rickenbahnstation Kaltbrunn etwas ändern. Wir haben uns mit dieser Gemeinde auf ein neues Straßenprojekt geeinigt, zu dessen Ausführung sie uns das Terrain gratis abtritt.

2. Auch dieses Jahr hatten wir wieder eine große Zahl von Begehren um Errichtung neuer Stationen oder Haltestellen und um den Ausbau oder die Verlegung bestehender Stationen zu behandeln.

Zugestanden haben wir die Erstellung neuer Stationen bei Oberaach zwischen Erlen und Amriswil und bei Bettlach zwischen Selzach und Grenchen, den Ausbau der Haltestelle Dompierre zur Vollstation und die Ausrüstung der Haltestellen

Villette, Epesses und St. Saphorin mit Wartehallen, unter der Bedingung ausreichender Beitragsleistung an die Kosten durch die Interessenten. Unsere Bedingungen sind, ausgenommen diejenigen für den Ausbau der Station Dompierre, angenommen worden. Bezüglich dieser Station steht die Antwort des Gemeinderates noch aus.

Mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn haben wir uns über die Errichtung einer Haltestelle bei Mijoux zwischen Pontarlier und Verrières verständigt und sind in Unterhandlung mit ihr getreten über die Anlage einer Kreuzungsstation bei Fontaine-Ronde zwischen Frambourg und Les Hôpitaux an der Linie Pontarlier-Vallorbe.

Vom Eisenbahndepartement ist trotz unserer Einwendungen die Errichtung einer neuen Station bei Attikon, zwischen Wiesendangen und Islikon, verfügt worden. Wir haben die Behörde ersucht, ihre Verfügung in Wiedererwägung zu ziehen, indem wir auf die großen Kosten dieser Station, den geringen Abstand derselben von Wiesendangen und das beschränkte Verkehrsgebiet hinwiesen. Der Entscheid des Departementes fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

Bei Bolligen an der 10 km. langen Strecke Rapperswil-Schmerikon ist die Errichtung einer Kreuzungsstation in Aussicht genommen worden. Es liegt auch ein Gesuch des Baudepartements des Kantons St. Gallen um Erstellung einer Vollstation an dieser Stelle vor. Ein Entscheid hierüber ist noch nicht getroffen.

Abgelehnt haben wir die Gesuche um Errichtung von Stationen oder Haltestellen bei Itingen zwischen Lausen und Sissach, bei Neue Welt zwischen Münchenstein und Basel und beim Wangenbrüggli zwischen Bümpliz und Thörishaus, sowie die Gesuche um Ausbau der Haltestelle Sulz zur Vollstation und um Verlegung der Station Killwangen in den Bann der Gemeinde Spreitenbach.

3. Mit der eidgenössischen Telegraphenverwaltung haben wir uns über eine neue Verteilung der bei Verlegung gemeinschaftlich benutzter Telegraphenlinien entstehenden Kosten geeinigt und mit der eidgenössischen Postverwaltung ist eine Verständigung über deren Beteiligung an den Kosten eines im Personenbahnhof Basel unter den Perronsgeleisen durchzuführenden Post- und Eilguttunnels getroffen worden.

4. Die Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen hat wiederholt gewünscht, daß ihr im neuen Aufnahmegebäude

des Bahnhofes Basel für einzelne ihrer Beamten, sowie für Beamte der deutschen Zollverwaltung Dienstwohnungen zur Verfügung gestellt werden möchten. Da in den Gebäuden des Bahnhofes Basel für die Beamten des Stationsdienstes und für andere Beamte, welche aus dienstlichen Gründen Wohnungen im Bahnhof haben sollten, nur eine beschränkte Zahl solcher eingerichtet werden können, mußten wir das Gesuch ablehnen.

5. Von einer Anzahl am Zentralbahnplatz in Basel etablierter Geschäftsleute ist darüber Klage geführt worden, daß die Erstellung des neuen Aufnahmsgebäudes zu lange anstehe. Sie haben Ersatz des hieraus erwachsenden Schadens und außerdem die Aufhebung der Speiseanstalten des Bahnhofes, sowie die Zusicherung der Vollendung des Gebäudes bis Ende 1905 verlangt. Wir haben die Begehren, weil rechtlich und tatsächlich unbegründet, abgelehnt und mußten auch ein weiteres Gesuch, wenigstens die Eröffnung des Aufnahmsgebäudes aufs Frühjahr 1906, zuzusichern, verneinend beantworten; denn ein so bedeutendes Bauwerk könnte nur auf Kosten seiner Solidität bis zu diesem Zeitpunkt vollendet werden.

## 6. Projektierungsarbeiten.

a. In erster Linie ist auf die Projekte hinzuweisen, welche den Gegenstand von Vorlagen an den Verwaltungsrat bildeten und auf Seite 380 und 381 dieses Berichtes zitiert sind.

b. Im weitern erwähnen wir von den beim Baudepartement der Generaldirektion bearbeiteten Projekten die folgenden:

das Projekt für die Erstellung der II. Spur auf der Strecke Aarburg-Sursee und die Erweiterung der Stationen an dieser Strecke, ein neues Projekt für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn;

das Projekt für die Errichtung einer neuen Station bei Bettlach;

die Projekte für Erweiterungsbauten in Lausanne (Personenbahnhof), St. Maurice, Sitten, Vallorbe, Neuchâtel (Personenbahnhof), Bern mit Weyermannshaus und Wilerfeld, Ostermündingen, Delsberg, Aarau, Brugg, Wädenswil, Uznach, Wattwil, Wil und Buchs;

das Projekt für die Verlegung des Steinerbaches bei Uznach; das Projekt für die Erstellung einer Galerie zwischen Salgesch und Leuk zum Schutze der Bahn gegen Steinschläge; die Projekte

für die Unterführung der Zürcherstraße in Winterthur, einer Ortsverbindungsstraße zwischen Bümpliz und Bern und für einen Post- und Eilguttunnel unter den Geleisen des Personenbahnhofes Basel, die Projekte betr. den Ersatz der eisernen Röhrenpfeiler an der Thurbrücke bei Ossingen und den Ersatz des eisernen Überbaues bei der Thurbrücke zu Andelfingen durch eine neue Eisenkonstruktion, ferner die Projekte für die Eisenkonstruktionen zu Straßenunterführungen in Laufen und Aarau und Studien für die Verstärkung der obern Limmatbrücke bei Wettingen;

Projekte für neue Aufnahmegebäude in Lausanne, Aarau, St. Gallen und Kaltbrunn und für Dienstgebäude in Bern und Chur;

das Projekt für die neuen Werkstätteanlagen in Zürich;

die Projekte für neue Zentralanlagen in Brig, Croy, Münchenbuchsee, Courrendlin, Choindez, Frauenfeld, Tägerwilten und Kreuzlingen und für die Änderung bzw. Ergänzung der bestehenden Zentralanlagen in Gümlingen, Tägertschi, Schinznach-Dorf, Killwangen, Benzenschwil, Rümlang, Schmerikon, Etwilten, Stein-Säckingen, Wiesendangen, Islikon und Felben.

c. Von den Projekten der Kreisdirektionen, welche hier in Behandlung standen, erwähnen wir diejenigen betreffend den Umbau des Tunnels von La Sarraz;

die Erstellung einer Galerie auf der Strecke Weesen-Mühlehorn, zur Sicherung der Bahn gegen Steinschlag, Sicherungsbauten gegen Rutschungen in den Couloirs des Grands Cornes und de la Combe, sowie bei der Anschüttung aux Jurats an der Strecke Daillens-Vallorbe, ferner bei Gotta d'or zwischen Conversion und Grandvaux, Korrektion des Rhonebettes bei der Eisenbahnbrücke zu Riddes;

Wiederherstellung der Uferbauten an der Großen Schlieren bei Alpnach, Verlängerung der gemauerten Schale am Steinlauibach bei Lungern;

Erstellung eines Siphons für den Moneressekanal in Vevey, Eisenkonstruktionen der Brücken für die Doppelspur Aigle-St. Maurice über die Gryonne, den Gryonnekanal und die Unterführung bei Les Paluds;

Beseitigung der Niveauübergänge von Straßen und Wegen durch Über- oder Unterführung derselben bzw. Erstellung von Parallelwegen bei Territet, Vevey, Lausanne, Renens, La Sarraz, Vufflens-la-Ville, Le Day, Neuchâtel, Kerzers, Tavannes, Dornach, Worblaufen, Emmenbrücke, Wildeg, Turgi, Baden, Möhlin, Frick, Bötzen, Zeihen, Döttingen, Kilchberg, Rüslikon, Oberrieden, Cham, Neuhausen, Frauenfeld, Engishofen;

Anlage des II. Geleises auf den Strecken St. Maurice-Martigny und Martigny-Riddes (Vorprojekt), Anschluß der II. Spur Dail lens-Vallorbe an den Bahnhof Vallorbe;

Geleiseerweiterungen auf den Bahnhöfen und Stationen Lausanne, Aigle, Evionnaz, Vernayaz, Riddes, Ardon, Sitten, Siders, Salgesch, Leuk, Gampel, Raron, Visp, Vouvry, Grandvaux, Vauderens, Basel-Rangierbahnhof (Geleisegruppe K), Basel-St. Johann, Lausen, Delsberg, Courgenay, Sonvilier, Cortébert, Lengnau, Bützberg, Bern-Weyermannshaus, Thun, Zäziwil, Langnau, Trubschachen, Emmenmatt, Emmenbrücke, Luzern, Alpnach-Dorf, Meiringen, Wildegg, Felsenau, Mellingen, Turgi, Baden, Schlieren, Zürich, Zug, Wallisellen, Niederhasli, Kloten, Richterswil, Erlenbach, Ütikon, Nidfurn-Haslen, Rüti (Glarus), Andelfingen, Seuzach, Ossingen, Eschenz, Emmishofen, Romanshorn, Arbon, Rorschach-Hafen, Rorschach-Bahnhof (prov. Geleise für das Schützenfest), St. Fiden, Sitterthal, Au, Rüthi (Rheintal), Sevelen, Flums, Landquart, Chur;

Erstellung neuer Lokomotivdreh scheiben von 18 m. Durchmesser in Yverdon, Brugg und Sargans, Ersatz einer Lokomotivdreh scheibe von 10,75 m. Durchmesser im Bahnhof Burgdorf durch eine Dreh scheibe von 14 m. Durchmesser, Erstellung einer Wagenschiebebühne auf der Station Uster und eines neuen Wasserkrans im Bahnhof Delsberg;

Erstellung einer neuen Lomotivremise samt Depotwerkstätte in Brig, Verlängerung und Umbau des Fahrdienstgebäudes im Bahnhof Neuenburg, Änderungen an den Verwaltungsgebäuden der Kreisdirektion in Basel; Verlängerung der Steinverladerampe in St. Ursanne; Erweiterung der Malerwerkstätte und der Akkumulatorenladestation und Erstellung von Oberlichtern in der Dreherei I der Werkstätte Olten; Änderungen im Bureaugebäude und Beschaffung von Arbeiterlokalen im Bahnhof Luzern; Einrichtung neuer Bureauräume für den Schweizerzoll im Güterschuppen Schaffhausen; Anlage einer dritten Achsenversenkvorrichtung in der neuen Lokomotivremise Zürich; provisorische Bauten im Bahnhof St. Gallen für das eidg. Schützenfest (Wart säle, Passerellen etc.); Vergrößerung der Güterexpeditionsbureaux in Buchs und Chur; Erstellung eines Dienstgebäudes an letzterem Orte; Errichtung einer offenen Warthalle auf der Haltestelle Schottikon; Anbau an das östliche Depot des Bahnhofes Winterthur zur Unterbringung des Depotbureaus; Vergrößerung der westlichen Lokomotivremise, Anbau einer Kesselschmiede an die Werkstätte und Erstellung eines Unterkunftslokals für die Depotarbeiter im äußern Bahnhof Rorschach; Erstellung eines Anbaues an das

Hauptgebäude der Werkstätte Chur behufs Beschaffung eines Speiseraumes für die Arbeiter und von Räumen zur Aufstellung von Maschinen;

Vergrößerung bezw. Neuerstellung von Aufnahmegebäuden auf den Stationen Glovelier, Laufenburg, Dätwil, Wetzikon, Näfels, Bütschwil, Bazenhaid, Trübbach, Arbon und von Abortgebäuden auf den Stationen Glovelier, Laufenburg, Wallisellen, Wetzikon, Arbon, Rorschach-Bahnhof;

Perrondächer für Vevey, Chatillens, Corcelles, Cugy, Faoug, Steinhausen, Sulgen, Wettingen, Wallenstadt, Rheinfelden und Ragaz;

Vergrößerung der Güterschuppen in Sachseln, Schlieren, Rafz, Murg, Märstätten, Aadorf, Winkeln, Goldach und Heerbrugg;

Erstellung von 3 Wärterwohnhäusern im Kreis II, 16 solcher im Kreis III, 5 solcher im Kreis IV und Vergrößerung eines solchen im Kreis IV;

Einrichtung der elektrischen Beleuchtung im Simplontunnel und auf den Bahnhöfen und Stationen Brig, Les Bayards, St. Blaise, Murten, Pratteln, Muttenz, Escholzmatt, Wangen b. O., Lenzburg, Wildegg, Turgi, Wettingen, Küsnacht, Baar, Lichtensteig, Landquart und im neuen Werftegebäude Romanshorn; die Einrichtung der Gasbeleuchtung auf den Stationen Wollishofen, Goldach, Horn und Staad; Aufstellung von Petrolgaslampen verschiedener Systeme auf den Stationen Wylerfeld, Örlikon, Eglisau, Sulgen und Etzwilen, sowie Ergänzung der bestehenden elektrischen Beleuchtungsanlagen auf den Stationen Palézieux, Herzogenbuchsee und Meiringen, im Güterbahnhof Bern, auf der Güterstation Basel-St. Johann;

Errichtung einer Filteranlage für die Wasserversorgung St. Maurice; Versorgung des neuen Bahnhofes Brig, der Stationen Bützberg, Würenlos, Hunzenschwil, Dottikon-Dintikon, Nieder- und Oberurnen, Felben, Rüthi (Rheintal), der Haltestelle Bowil, dreier Wärterhäuser bei Bützberg, eines solchen bei Lyß und eines solchen bei Rothenburg mit laufendem Wasser;

Erstellung von Brückenwagen in den Bahnhöfen Olten und Brugg und auf den Stationen Rapperswil, Wettingen, Zug, Horgen, Zürich - Tiefenbrunnen, Kloten, Embrach, Dietlikon, Unterterzen, und Murg;

Erstellung von Zentralanlagen auf den Stationen Ardon, St. Leonhard, Granges-Lens, Croy, Tüscherz, Lyß und Erweiterung der Zentralanlagen auf den Stationen Chexbres-Puidoux, Palézieux, Kerzers, Bümpliz und Flamatt; Erstellung von Vorsignalen auf

57 Stationen, von Abschlußsignalen auf den Stationen Derendingen, Birrfeld, Buchs-Dällikon, Schwanden, Nidfurn-Haslen und Luchsingen-Hätzingen, von Durchfahrtssignalen auf den Stationen Mühlehorn, Unterterzen und Mels, von Rangiersignalen in den Bahnhöfen Freiburg und St. Gallen, von Glockensignalen auf den Strecken Brig-Iselle, Sentimatte-Luzern, Turgi-Döttingen, Wohlen-Oberrüti und Rorschach-Hafen-Egnach, Änderung derjenigen auf der Linie Münchenstein-Delle, Änderung der Signalkontrollapparate auf den Linien Münchenstein-Courtemaiche, Courrendlin-Tavannes, Biel - Sonceboz - Renan, Brugg - Münchenbuchsee, Littau - Worb, Horw-Brienz, Erstellung von Perronmeldeapparaten im Bahnhof Basel, Einrichtungen zur Sicherung des einspurigen Betriebes im Hauensteintunnel während der Dauer der Rekonstruktionsarbeiten in demselben, Meldevorrichtung für die von Baar herkommenden Züge auf der Station Sihlbrugg;

Einlegung der Telegraphen-, Telephon-, Licht- und Signalkabel im Simplontunnel, Einlegung eines zweiten Telegraphenkabels zwischen dem Bucktener- und Mühleluftunnel auf der Strecke Sommerau-Läufelfingen, Einlegung von Kabeln für Telegraphen, Telephon- und Signalleitungen im Bahnhof Burgdorf, Erstellung von Telephonlinien zwischen der Station Signau und der Haltestelle Bowil, zwischen der Station Courtemaiche und den Haltestellen Grandgourt und Courchavon, zwischen den Zugsabfertigungsstellen in den Personenbahnhöfen Basel S. B. B. und Basel B. B., Erstellung weiterer Telegraphenleitungen auf den Linien Basel-Delsberg, Neu-Solothurn-Biel und Thalwil-Pfäffikon;

Ersatz von Barrieren veralteter Bauart durch eiserne Schlagbaumbarrieren an einer größeren Zahl von Wegübergängen in den Kreisen III und IV.

Wir fügen hier noch bei, daß der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Figurenschmuck am Aufnahmegebäude Luzern, von dem wir im Jahresberichte pro 1903 gesprochen haben, zur Durchführung gekommen ist. Eingegangen sind 25 Entwürfe. Von diesen wurden 3 prämiert. Ein erster Preis konnte nicht zuerkannt werden, dagegen wurden mit je einem zweiten Preise „ex aequo“ die Entwürfe der Herren Kießling in Zürich und Chiattono in Lugano und mit einem dritten Preise der Entwurf des Herrn Reymond-Günthert in Paris bedacht. Herr Kießling wurde mit der Ausarbeitung eines definitiven Modells auf Grundlage seines prämierten Entwurfes betraut.

## 7. Bauausführung.

### a. Bauten unter der Leitung der Generaldirektion.

### Rickenbahn.

Die Unternehmung hat, wie im letztjährigen Bericht angegeben wurde, die Arbeiten am 17. November 1903 begonnen.

Der Richtstollen, welcher auf der Südseite 0.90 m. über Schwellenhöhe vorgetrieben wird, konnte am 2. Februar vom Portal aus und am 3. Februar von dem 259 m. von letzterem abgeteuften Schacht nach beiden Richtungen in Angriff genommen werden, während auf der Nordseite bereits am 7. Januar mit dem beidseitigen Vortriebe von einem 314 m. vom Nordportal abgeteuften Schacht begonnen wurde.

Über den Stand der Tunnelarbeiten auf Ende 1904 gibt folgende Tabelle Aufschluß:

	Südseite	Nordseite	Total
Gesamtlänge des Tunnels 8604 m.	m.	m.	m.
Länge des Stollens. . . . .	1012,4	1682,1	2695
Vollausbruch. . . . .	454	14	468
Widerlager . . . . .	454	14	468
Gewölbemauerwerk . . . . .	396	58	454
Total Arbeitsschichten seit Beginn	Tage	Tage	Tage
der Arbeiten bis Ende 1904 .	114,783	66,963	181,746

Das nördliche Portal ist fertig, während beim südlichen noch ein Teil der Aufmauerung fehlt.

Die Bohrung erfolgte ausschließlich von Hand.

Auf der Südseite weist das durchfahrene Gebirge durchwegs weiche Mergel im steten Wechsel mit mehr oder weniger mächtigen Kalksandsteinschichten auf. Die Tunneldecke erforderte fast überall dichte Verschalung und zum Teil starken Einbau. Der Wasserzufluß ist unbedeutend.

Auf der Nordseite gehört das durchfahrene Gebirge zum weitaus größern Teil der Bildhauser-Sandsteinformation an, durchsetzt von 5—20 m. starken Bänken standfesten Mergels. Der Stollen wird nur in der First leicht eingebaut. Wasser wurde nirgends in größern Mengen angetroffen.

An Arbeiten außerhalb des Tunnels sind folgende zu verzeichnen:

Auf der Südseite wurde ein Transportgerüst über den Kaltbrunner-Dorfbach errichtet und die rechtsseitige Futtermauer im Voreinschnitt vor dem Tunnel ausgeführt; der Einschnitt zwischen der Station Kaltbrunn und dem Kaltbrunnerbachtobel wurde in Angriff genommen und die Entwässerungs- und Sicherungsarbeiten im Gebiet der Station durchgeführt.

Auf der Nordseite ist der Tunnелеinschnitt mit den beidseitigen Futtermauern sowie der Röhrendurchlaß und die Widerlager der Durchfahrt für die Straße Wattwil-Ebnat fertig.

Die Installationen für die Tunnelarbeiten sind sowohl auf der Süd- wie auf der Nordseite vollendet. Die Ventilationseinrichtungen, die Arbeitsmaschinen der Werkstätten, eine Säge und eine Steinbrechmaschine auf der Südseite werden mit elektrischer Kraft vom Beznauwerk betrieben. Diese Kraft wird als dreiphasiger Wechselstrom von 25,000 Volt Spannung geliefert, welcher auf der Arbeitsstelle mittelst 3 Öltransformatoren in Arbeitsstrom von 400 Volt umgewandelt wird.

Durch einen weiteren Transformator wird die Spannung eines kleinern Teils des Stromes wieder auf 8000 Volt erhöht und über den Ricken nach der nördlichen Tunnelseite geführt, um daselbst die Ventilationsanlage, die Pumpen, die Arbeitsmaschinen und die elektrische Beleuchtung, welche auf den Arbeitsplätzen beider Tunnelmündungen installiert ist, zu betreiben.

Als Kraftreserve stehen auf der Südseite ein Halblokomobil von 150 und ein Dieselmotor von 160 PS., auf der Nordseite zwei Benzinmotoren von je 30 PS. zur Verfügung.

Wegen Differenzen über die Arbeitszeit im Tunnel und andermehr sind die Arbeiter der Unternehmung, auf der Südseite vom 3. Juli bis 1. August und auf der Nordseite vom 19. Juli bis 1. August, in Ausstand getreten.

Auf der Südseite wurde 465 m., 530 m. und 950 m. vom Portal das Vorkommen von Grubengas konstatiert. An letzterer Stelle war die Ausströmung ohne Bedeutung, während bei den zwei ersten eine erhebliche Gasausströmung stattfand. Dieser Umstand hat die Unternehmung veranlaßt, vom 3. Dezember 1904 an den Stollenvortrieb auf der Südseite mit Rücksicht auf die Explosionsgefahr einzustellen und die Ausbruch- und Mauerungsarbeiten an den Stellen, wo Gasausströmungen vorkamen, unter Verwendung von Sicherheitslampen und Sicherheitssprengstoffen zu betreiben.

Unfälle sind im Berichtsjahre 338 vorgekommen, wovon 2 mit tödlichem Ausgang. Die übrigen Fälle waren meistens leichter Natur.

#### b. Bauten unter der Leitung der Kreisdirektionen.

##### *Kreis I.*

Simplontunnel. Die im Jahre 1904 ausgeführten Arbeiten ergeben sich aus der folgenden tabellarischen Zusammenstellung:

Diagramme	Brig			Iselle			Beid- seitige Leistung
	Stand 31. Dez. 1903	Leistung pro 1904	Stand 31. Dez. 1904	Stand 31. Dez. 1903	Leistung pro 1904	Stand 31. Dez. 1904	
Sohlstollen . . . . . m.	10 144	232	10 376	7 752	1 410	9 162	1 642
Parallelstollen . . . . . m.	10 003	151	10 154	7 768	1 404	9 172	1 555
Firststollen . . . . . m.	9 261	839	10 100	7 031	1 491	8 522	2 330
Querstollen . . . . . m.	725	14,5	739,5	549,5	103	652,5	117,5
Vollausbruch . . . . . m.	9 249	821	10 070	6 897	1 483	8 380	2 304
Verkleidung . . . . . m.	9 126	780	9 906	6 614	1 657	8 271	2 437
Ablaufkanal Tunnel I . . . . m.	—	—	—	0	4 443	4 443	4 443
Ausweiche in der Tunnelmitte							
Sohlstollen . . . . . m.	19,5	19,5	39	—	—	—	19,5
Firststollen . . . . . m.	186,5	379,5	566	—	—	—	379,5
Vollausbruch . . . . . m.	121,5	444,5	566	—	—	—	444,5
Verkleidung . . . . . m.	93,5	472,5	566	—	—	—	472,5

Auf der Nordseite wurde die mechanische Bohrung im Sohlstollen am 20. März, 10,144 m. vom Portal, wieder aufgenommen, nachdem dieselbe seit dem 22. November 1903 wegen des Auftretens einer warmen Quelle eingestellt war. Inzwischen waren Vorkehrungen getroffen worden, damit bei weiterem Wasserzudrange der Fortgang der Arbeiten möglichst wenig gehindert werde. Es wurde eine Pumpenanlage und zwei Sicherheitstüren, eine im Parallelstollen 10,110 m. vom Portal und eine im Sohlstollen 10,129 m. vom Portal installiert.

Beim Stollenvortrieb begegnete man denn auch weiteren warmen Quellen, und man war bereits 10,376 m. vom Portal aus vorgegangen, als am 18. Mai 1904 eine neue starke Quelle mit 35 Sekundenlitern Erguß erschlossen wurde, die aus einer Kluft hervortrat. Nachdem sich ergeben hatte, daß das vorhandene Abkühlungswasser nicht ausreichte, um eine ergiebige Abkühlung der Luft an allen Arbeitsstellen zu erzielen, beabsichtigte die Unternehmung, den Sohlstollen bis zur Sicherheitstüre zu räumen und dann die Sicherheitstüren in beiden Stollen zu schließen. Da trat am 28. Mai 1904 ein Erdschlipf oberhalb der Fassungsstelle des Rhonekanals ein, der zur Folge hatte, daß der Kanal an jenem Tage zu wenig Wasser führte, um die erforderliche Kraft für den Antrieb der Pumpen und Ventilationseinrichtungen zu erzeugen. Man war daher gezwungen, die Räumungsarbeiten im Stollen aufzugeben und die Sicherheitstüren definitiv zu schließen.

Damit war der Vortrieb des Stollens auf die Südseite beschränkt. Auf der Nordseite konnte man die übrigen Arbeiten bis zu den Sicherheitstüren ausführen. Die Ausweiche in der Tunnelmitte wurde Ende November vollendet.

Das im Sohlstollen erschlossene Gestein war Kalkglimmerschiefer. Die Gesteintemperaturen betragen 46—47° C. Das in der Strecke vom Gefällsbruch bis Stollenort 9573—10,376 m. vom Portal ausströmende Wasser hatte zirka 130 Sekundenliter Erguß. Die Wassertemperaturen erhielten sich auf 45—47° C. bei den großen Quellen, bei den kleineren sank dieselbe auf 37° C. herunter.

Auf der Südseite nahm die mechanische Bohrung ihren normalen Fortgang bis am 6. September 1904, vor Stollenort 9,110 m. vom Portal eine warme Quelle von zirka 80 Sekundenliter angeschnitten wurde, die zudem einen kleinen Niederbruch verursachte. Mit dem Auftreten dieser Quelle blieb der Vortrieb des Sohlstollens bis zum 19. Dezember eingestellt. Um letztern wieder aufnehmen zu können, mußte vorerst an die Installierung der Abkühlungseinrichtungen geschritten werden. Zu diesem Zwecke wurden zirka 2000 m. Röhren von 253 mm. Weite gelegt und

in dem 4700 m. vom Portal entfernten Querstollen eine Pumpenanlage eingerichtet. Außerdem mußte zur Ableitung des heißen Wassers der Kanal im Parallelstollen auf 625 m. ausgesprengt, betoniert und mit Bretterbelag abgedeckt werden.

Das erschlossene Gestein war Glimmerschiefer mit Granaten, Kalkglimmerschiefer und grauer Kalk. Die Gesteintemperaturen betragen 38,2—42,6 ° C. Die aus dem Tunnel abfließende Wassermenge betrug 702—1152 Sekundenliter.

Für die Tunnelventilation gelangten auf der Nordseite innerhalb 24 Stunden von einem Ventilator getrieben 2,670,000 m<sup>3</sup> Luft in den Tunnel. Auf der Südseite wurden von zwei großen Ventilatoren 2,430,000 m<sup>3</sup> Luft geliefert.

Zur Luftabkühlung wurden auf der Nordseite 70 Sekundenliter auf der Südseite vom November an 50 Sekundenliter Wasser in den Tunnel getrieben.

Der mittlere tägliche Arbeiterstand betrug auf der Nordseite 730 im Tunnel und 340 außerhalb. Auf der Südseite waren 1320 Arbeiter täglich im Tunnel, 510 außerhalb demselben beschäftigt.

Die Nordrampe wurde bis zum Anschluß an das definitive Geleise Visp-Brig vollendet. Alle Oberbaumaterialien für den Simplontunnel und die offene Strecke liegen auf dem Stationsplateau in Brig in Bereitschaft.

Im neuen Bahnhof Brig wurde im Berichtsjahre die Lokomotivremise in armiertem Beton ausgeführt und die Depotwerkstätte bis Dachstuhlhöhe aufgemauert. Außerdem sind 6 km. Geleise mit 30 Weichen verlegt worden. Der Bau der Stellwerksbuden wurde in Angriff genommen. Am 16. Juni erfolgte die provisorische Eröffnung des Bahnhofes für den Güterverkehr.

Die für den Anschluß der Linie Nyon-Crassier an die Station Nyon vorläufig erforderlichen Erweiterungsbauten, die Unterbauarbeiten auf der Westseite des Bahnhofes Renens, der Güterbahnhof au Treyblanc und die Geleiseanlagen auf der Ostseite im Bahnhof Lausanne sind vollendet.

Die Unterführung bei Pierra-Portay, Gemeinde Pully, konnte dem Verkehr übergeben werden.

Von den Erweiterungsbauten im Bahnhof Vevey wurden vollendet: die Unterführung auf dem linken Ufer der Veveyse, die große Stützmauer bei St. Martin, die Verschiebung und der Umbau des Güterschuppens und der Güterrampe, die Herstellung des Verladeplatzes, sowie die Arbeiten für den Anschluß der Chemins de fer électriques Veveysans, welche seit dem 1. Januar 1905 in den Bahnhof einfahren. Fortgesetzt wurden die Änderungen

an den Geleiseanlagen, und in Angriff genommen wurde die Siphonanlage für die Monneresse und die Unterführung des Bosquets.

Die Arbeiten für die Einführung der elektrischen Bahn Montreux-Oberland in die Station Montreux sind zu Ende geführt.

Die Unterbauarbeiten für die Erweiterung des Bahnhofes St. Maurice wurden gegen Ende des Jahres vergeben und in Angriff genommen.

Die Unterbauarbeiten für die Erweiterung der Stationen Evionnaz, Ardon, Siders, Salgesch und Raron sind vollendet und diejenigen auf den Stationen Vernayaz, Riddes, Leuk, Gampel und Visp sind in Angriff genommen.

Auf der Station Gorgier=St. Aubin=Sauges wurde ein Überholungsgeleise erstellt und der Verladeplatz erweitert.

Die Vergrößerung und der Umbau des Aufnahmsgebäudes des Bahnhofes Yverdon sind der Vollendung nahe. Die Erweiterung des Buffetgebäudes ist in Angriff genommen und für die Erweiterung der Werkstätteanlagen sind die Auffüllungsarbeiten ausgeführt und die Umfassungsmauer erstellt worden.

Die Arbeiten auf der Station Tüscherz wurden so gefördert, daß die Station auf 1. Mai für den Personenverkehr und mit 1. Oktober 1904 für den gesamten Verkehr eröffnet werden konnte.

Auf der Station Chexbres-Puidoux sind die Erweiterungsbauten fertig erstellt mit Ausnahme des Anschlusses der Doppelspur und der Überdachung des Zwischenperrons.

Auf der Station Palézieux wurde die Zentralanlage erweitert.

Im Bahnhof Freiburg ist das Stumpengeleise, Seite Matran, durch Weichen mit dem Hauptgeleise verbunden worden.

Auf der Station Flamatt sind die Arbeiten für die Einführung der Sensetalbahn vollendet.

Auf der Station Avenches wurde der Vorplatz entwässert und eine Wagenwascherei erstellt.

Auf den Stationen Dompierre, Estavayer und Cugy ist die Länge der Ausweichgeleise auf 350 m. erhöht worden.

Die Stationen Siders, Salgesch, Leuk, Gampel, Raron und Visp erhielten Zentralanlagen.

Die Wärterhäuser in Myes (Lausanne-Genf), Warpel, Pontels, Fillisdorf und Friesenheim (Freiburg-Bern) wurden mit Quellwasser versorgt.

Über den Stand der Arbeiten an den Doppelspuren ist zu berichten:

**Aigle-St. Maurice.** Die Eisenkonstruktion für die zweite Brücke über die Rhone bei Massongex ist in der Werkstätte nahezu fertig erstellt.

**Daillens-Bofflens.** Mit der Rekonstruktion des Mauerwerkes in dem 146 m. langen Tunnel von La Sarraz wurde begonnen.

**Bofflens-Croy.** Die Überführung beim Friedhof in Croy samt Zufahrtstraßen sind vollendet. Auf eine Länge von 3,5 km. ist das zweite Geleise gelegt.

**Croy-Vallorbe.** Die Unterbauarbeiten auf der Strecke Croy-Grands Bois sind der Vollendung nahe. Die Überführung bei der Station Croy und die beiden Unterführungen bei Bretonnières samt den Zufahrtstraßen sind erstellt. Die Rekonstruktion des Mauerwerks im Nanchau-Tunnel ist zu Ende geführt. Die Entwässerungs- und Sicherungsarbeiten in den Couloirs des Grands Bois, de la Combe et des Grand'Cornes und an der Anschüttung des Jurats, sowie zwischen km. 42 und 43 nehmen ihren Fortgang, erfordern aber einen bedeutend größeren Aufwand, als seiner Zeit angenommen worden war. Die Arbeiten auf dem letzten Baulos Grands Bois-Day, sowie für die Einführung der Doppelspur in den Bahnhof Vallorbe sind gegen Ende des Berichtsjahres in Angriff genommen worden.

**Conversion-Chexbres.** Der zweispurige Betrieb auf der Strecke Conversion-Grandvaux konnte am 1. Oktober aufgenommen werden. Auf dem Teilstück Grandvaux-Chexbres muß noch die Beendigung der Rekonstruktionsarbeiten im Tunnel von Grandvaux abgewartet werden.

**Palézieux-Vauderens.** Das Teilstück Palézieux-Oron ist am 1. Oktober 1904 dem Betriebe übergeben worden. Auf der Strecke Oron-Vauderens wurden die Arbeiten weiterbetrieben.

### *Kreis II.*

Im Bahnhof Basel wurden die Arbeiten am neuen Aufnahmsgebäude kräftig gefördert. Am Ende des Berichtsjahres befand sich der Ostbau und die Gepäckabgabe auf Dachgesimshöhe; der übrige Teil der Nord- und Westfassade über dem Fenstersturz des Erdgeschosses, der östliche Teil der Südfassade unter den Hallendachauflagern, der westliche auf Sockelhöhe und die Wartsäle und Restaurationen 5 m. über letzterer. Der Platz für die Eilgutanlage auf der Schweizerseite wurde bis zur

verlegten Nauenstraße abgegraben und längs dieser Straße eine Futtermauer errichtet. Im Depot der Elsaß-Lothringerbahn hat diese eine Drehscheibe von 20 m. Durchmesser erstellt. Die alte Passerelle der Solothurnerstraße gelangte zum Abbruch.

Auf der Güterstation St. Johann ist die Erweiterung der Geleiseanlagen beendet und ein neues Anschlußgeleise erstellt worden.

Mit den Arbeiten für die Stationserweiterung Laufen wurde anfangs Oktober begonnen.

Auf der Station Tägertschi sind die Unterbauarbeiten für die Erweiterung zu Ende geführt und in Glovelier ist die Zentralanlage erstellt worden.

Die Verlegung des Güterschuppens samt zugehöriger Rampe und Geleise in Wichtrach hat stattgefunden.

In Bern wurde die ehemalige Salzhausliegenschaft für den Güterdienst eingerichtet und die Güterrampe zwischen Salzhaus und Güterschuppen überdacht.

In Langnau ist eine provisorische Erweiterung der Geleiseanlagen vorgenommen und die Expropriation für die Unterführung der Sägestraße durchgeführt worden.

Die Arbeiten zur Unterführung der Straße Hindelbank-Jegenstorf haben begonnen.

In Subingen ist ein Wartsaalanbau erstellt worden.

In Olten wurde beim Depot H eine neue Drehscheibe von 18 m. Durchmesser erstellt, die Malerwerkstätte und die Akkumulatorenstation vergrößert und ein neues Magazin errichtet.

Auf Station Zofingen sind die Freiverladelanlagen erweitert worden.

Auf der Station Herzogenbuchsee und im Bahnhof Bern wurden die elektrischen Beleuchtungseinrichtungen ergänzt, die Station Wangen b. O. erhielt elektrische Beleuchtung und auf der Signalstation Wilerfeld gelangten fünf Petrolpreßgaslampen zur Aufstellung.

Die Haltestelle Bowil, die Station Bützberg, drei Wärterhäuser zwischen Langenthal und Herzogenbuchsee, ein solches bei Lyß und eines bei Rothenburg sind mit laufendem Wasser versorgt worden.

In Itingen und Uetendorf sind neue Wärterhäuser erstellt worden.

Auf Ende des Jahres wurde eine große Zahl Buden für Ablöswärter angeschafft und eine Anzahl neuer Vorsignale erstellt.

### *Kreis III.*

Für die Erweiterung der Station Schönenwerd sind die Verbreiterung des Bahndammes und die Verlängerung des Durchlasses bei km. 47.680 ausgeführt, sowie die Arbeiten für den neuen Güterschuppen in Angriff genommen worden.

Die Dammschüttung für das Rückstellgeleise auf der Station Baden und das Mauerwerk für die damit verbundene Verlängerung der Unterführung der Haselstraße ist fertig erstellt und mit der Montierung des Eisenwerkes für die neue Brücke angefangen worden.

Mit den Abgrabungsarbeiten für die Erweiterung der Station Killwangen wurde begonnen.

Im Hauptbahnhof Zürich ist ein XI. Perrongeise mit anschließendem Personenperron erstellt und der städtische Schlacht- und Viehhof mit Verbindungsgeleisen an den Rangierbahnhof angeschlossen worden.

Auf der Station Niederglatt wurde ein neues Aufnahmsgebäude erstellt, die Geleiseanlagen und der Stationsplatz erweitert sowie der Güterschuppen versetzt.

Das neben dem Aufnahmsgebäude des Bahnhofes Schaffhausen stehende Dienstgebäude ist durch einen Anbau vergrößert worden.

Die Erweiterung der Güterdienstanlagen und Verlängerung des Ausweichgeleises auf der Station Entfelden sind vollendet.

Infolge Anschlusses der Wynentalbahn an die Station Suhr wurden daselbst die Geleiseanlagen erweitert und eine Sicherungsanlage erstellt.

Die neue, zwischen Knonau und Zug eingeschaltete Station Steinhausen gelangte zur Vollendung und konnte am 1. Oktober 1904 dem Betriebe übergeben werden.

Im Güterschuppen der Station Zürich-Tiefenbrunnen wurde ein Güterexpeditionsbureau und ein Aufenthaltslokal für die Arbeiter eingebaut.

Auf der Station Uerikon wurde ein neues Ausweichgeleise erstellt und die Zentralanlage erweitert.

Die Station Schmerikon erhielt ein neues Aufnahmsgebäude; die Geleiseanlagen und der Stationsplatz wurden er-

weitert, das alte Stationsgebäude zurückgesetzt und in seiner ganzen Ausdehnung als Güterschuppen eingerichtet.

Die Erweiterung der Geleiseanlage auf der Station Wallenstadt hat stattgefunden.

Das neue Aufnahmegebäude der Station Murg ist unter Dach.

Im Bahnhof Glarus wurden vollendet die Erweiterung der Geleiseanlagen und Verladeplätze, der Perron, das Perrondach, die neue Beleuchtungsanlage, die Verlängerung der Verladerrampe, die Erstellung der neuen Zufahrtsstraße zu den Verladegeleisen sowie der erforderlichen neuen Einfriedigungen. Außerdem wurde eine neue Brückenwage und eine Wagenwascheinrichtung mit Abfallgrube erstellt. Damit sind sämtliche Erweiterungsbauten zum Abschluß gelangt.

Die Station Rümliang erhielt ein neues Ausweichgeleise, die Zentralanlage wurde erweitert.

Mit den Unterbauarbeiten für die Stationserweiterung Pfungen-Neftenbach wurde angefangen.

Auf der Station Wülflingen ist das bestehende Ausweichgeleise verlängert worden.

Die Gasbeleuchtung wurde als Ersatz der bestandenen Petrolbeleuchtung eingeführt auf den Stationen Affoltern a./A.-Hedingen, Horgen und Altstetten, auf letzteren 2 Stationen nur für die Innenräume, und erweitert auf der Station Zürich-Wollishofen. Washington-Lampen (Petrol-Preßgas-Glühlicht) für die äußere Beleuchtung wurden auf den Stationen Oerlikon, Bubikon, Eglisau und Ziegelbrücke aufgestellt und elektrische Beleuchtung erhielten die Stationen Lenzburg, Regensdorf-Watt und Altstetten, letztere nur für die äußere Beleuchtung.

Die Station Frick wurde an die Gemeindewasserversorgung angeschlossen und erhielt eine Wagenwaschgrube mit Hydranteneinrichtung.

Die Bahnhöfe Brugg und Zug, und die Stationen Zürich-Tiefenbrunnen, Horgen, Kloten, Embrach-Rorbas wurden mit neuen Brückenwagen ausgestattet und eine ältere Brückenwage wurde nach Hunzenschwil versetzt.

Auf den Stationen Töß, Wülflingen, Embrach-Rorbas, Zweidlen, Weiach-Kaiserstuhl, Rümikon-Mellikon, Rekingen und Zurzach kamen neue Zentralanlagen für die Weichen- und Signalstellung zur Ausführung; diejenigen auf den Stationen Schmerikon, Mühlehorn, Unterterzen, Mels und Henschiken wurden durch verbesserte Einrichtungen ersetzt.

Mit Abschlußsignalen wurden versehen die Haltestelle Dulliken, sowie die Stationen Birrfeld, Buchs-Dällikon, Luchsingen-Hätzingen, Nidfurn-Haslen und Schwanden, und mit Glockensignalen die Strecken Turgi-Döttingen-Klingnau und Wohlen-Villmergen-Oberrüti.

Die Unterführung der Badenerstraße zwischen den Stationen Altstetten und Urdorf, eine Fußwegunterführung zwischen Bendlikon-Kilchberg und Rüslikon und eine solche bei Koblenz wurden vollendet.

Auf der Strecke Laufenburg-Sisseln wurde ein Schutzstreifen gegen Waldbrände angelegt.

Von den für das Berichtsjahr vorgesehenen 16 neuen Bahnwärterwohnhäusern konnten 12 unter Dach gebracht und für 3 weitere die Betonarbeiten bis Oberkante Sockel ausgeführt werden.

Die Arbeiten für die Erstellung der II. Spur Brugg-Stein sind so weit vorgeschritten, daß dieselbe im Frühsommer 1905 dem Betriebe übergeben werden kann.

Die Rekonstruktion des Bötzbergtunnels, Auswechslung der schadhafte Widerlager und Gewölbepartien sowie die Erstellung eines Sohlengewölbes km. 39.450-475 ist so gefördert worden, daß bis im Sommer 1905 sämtliche Arbeiten vollendet sein werden. Die neue Aarebrücke bei Brugg für das II. Geleise ist vollendet. Am 29. Oktober fand die Brückenprobe statt. Nachdem in der Nacht vom 1./2. November beidseits der Brücke das II. Geleise an das I. Geleise angeschlossen worden war, ist vom 2. November ab der Zugverkehr über die neue Brücke geleitet worden. Hierauf wurde sofort mit dem Abbruch der Eisenkonstruktion der Brücke des I. Geleises und der Auswechslung der Auflagerquader begonnen.

Die Beschotterung auf der Strecke Frick-Stein ist vollständig und auf der Strecke Brugg-Frick zum größten Teile eingebracht und ist nur noch auf einzelnen Stellen zu ergänzen.

Der Oberbau auf der offenen Strecke ist von Effingen bis Stein-Säckingen vollständig fertig gelegt.

Am 23. November wurde das II. Geleise Frick-Stein kollaudiert und am 24. November dem Betriebe übergeben.

#### *Kreis IV.*

Auf dem Bahnhof St. Gallen sind verschiedene Bauten und Geleiseanlagen zur Bewältigung des Verkehrs anlässlich des eidgenössischen Schützenfestes erstellt worden.

Im Bahnhof Sargans kam eine neue Drehscheibe von 18 m. Durchmesser samt Zufahrtsgeleise als Bestandteil der zukünftigen neuen Depotanlage zur Ausführung.

Die Erweiterungsbauten auf der Station Heerbrugg sind vollendet.

Am Aufnahmegebäude der Station Ragaz wurden neue Vordächer angebracht.

Die Station Landquart wurde mit einer Wagenwascheinrichtung und einer Wagendrehscheibe von 7 m. Durchmesser versehen.

Auf dem Bahnhof Chur haben wir die Perronverlängerung, die Erstellung von 2 Aufstellgleisen, den Anbau für Vergrößerung der Malerei und Sattlerei sowie des Kesselhauses und den Neubau eines Abortes in den Werkstätteanlagen zu verzeichnen.

Im äußern Bahnhof zu Rorschach wurde die Seewasserversorgung erweitert, die polygonale Lokomotivremise um 2 Stände vergrößert und im Hafenbahnhof der Perron neben dem Aufnahmegebäude erhöht.

Auf der Station Arbon wurde, in Verbindung mit dem Anschluß eines Industriegeleises, ein Abstellgleise angelegt.

Im Bahnhof Romanshorn sind die Dienstlokalitäten umgebaut, ein Abstellgleise gelegt, ein Transformatorengebäude und eine elektrische Ladestation für die Wagenbeleuchtung erstellt worden.

Die Erweiterung der Geleiseanlagen und des Verladeplatzes auf der Station Horn wurde ausgeführt.

Die Erweiterung der Geleiseanlagen in Münsterlingen, Kreuzlingen, Tägerwilten und Ramsen hat stattgefunden.

Auf Station Bischofszell ist ein Stumpengeleise und auf der Station Hauptwil ein Kreuzungsgeleise erstellt worden.

Auf den Stationen Sitterthal und Rätterschen ist die Vergrößerung der Güterschuppen fertig erstellt, ebenso die Geleise- und Wagenremisenanlage auf der Station Winkeln.

Die Hochbauten der neuen Haltestelle in Hüttlingen-Mettendorf wurden unter Dach gebracht.

Der Bau von fünf neuen Wärterhäusern ist in Angriff genommen worden.

Die Zentralanlagen auf den Stationen Winkeln, Maienfeld und Horn wurden vollendet und auf der Station Sevelen wurde mit der Montierung einer solchen begonnen. Zehn Stationen erhielten Vorsignale.

Auf den Strecken St. Gallen-Wil, St. Gallen-Rorschach-Romanshorn wurde ein neuer Telegraphendraht gezogen und die Strecken Rorschach-Hafen-Egnach und Uttwil-Kreuzlingen mit Glockensignalen ausgerüstet.

Die Stationen Felben und Oberried wurden durch Anschluß an die Hydrantenleitungen der Gemeinden mit laufendem Wasser versorgt.

II. Geleise Oberwinterthur-Romanshorn. Die Unterbauarbeiten der Strecke Oberwinterthur-Müllheim sind bis auf die Strecke zwischen Wiesendangen und Islikon, wo die Arbeiten wegen eventueller Einschaltung einer Station eingestellt werden mußten, im allgemeinen fertig; es fehlen nur noch die Eisenkonstruktionen für verschiedene offene Durchlässe, sowie für die Murgbrücke bei Frauenfeld.

### c. Bahnunterhalt.

Von den Unterhaltungsarbeiten seien die nachstehenden erwähnt:

#### *Kreis I.*

Im Dezember 1903 haben sich am Bahndamm bei Gotta d'Or oberhalb der Station La Conversion Rutschungen und Senkungen eingestellt, zu deren Behebung bedeutende Entwässerungsarbeiten angeordnet werden mußten, die leider am Ende des Berichtsjahres noch nicht zu vollem Erfolg geführt haben.

Eine ähnliche Erscheinung hat sich im Februar 1904 am Bahndamm bei Bois de Granges zwischen Chexbres und Palézieux eingestellt. Ein im Rutschgebiet eingetriebener Sickerschlitz hat die Bewegung für einmal zum Stehen gebracht. Vorsichtshalber wurden noch weitergehende Entwässerungsarbeiten angeordnet.

Die Stützmauer unterhalb des Viaduktes von Villan-geaux wurde erneuert.

Die Ergänzung der Uferschutzbauten an der Rhone nächst der Eisenbahnbrücke bei Ridde's hat stattgefunden.

In drei Tunnels der Linie nach Verrières sind eine Anzahl Gewölberinge erneuert worden.

Die Rekonstruktion des Mauerwerkes des Tunnels von Cornallaz bei Chexbres (495 m.) gelangte im Januar 1904 zur Vollendung.

Die Erneuerung des Mauerwerks im Grandvauxtunnel (392 m.) ist in Akkord vergeben worden. Am Ende des Berichtsjahres waren 186 m. Mauerwerk neu erstellt.

Im Tunnel von Flamatt mußten ebenfalls 16 m. Gewölbe erneuert werden.

Am Viadukt bei Prise Milord zwischen Boveresse und Les Verrières wurden die Gewölbeöffnungen 2, 3 und 4 rekonstruiert.

Das Mauerwerk der Unterführung bei km. 460,045 zwischen Hôpitaux-Jougne und Frambourg wurde erneuert.

### *Kreis II.*

Bei der Birsbrücke von St. Jakob wurden die Ufermauern erneuert.

Die Erneuerung von Gewölbe- und Widerlagermauerwerk im Hauensteintunnel wurde nach Einrichtung der Tunnelstrecke für den einspurigen Betrieb im Herbst 1904 begonnen.

Die Rekonstruktion des Mauerwerks und der Auflagerungen der Frenkenbrücke bei Liestal und der Brücke über die kleine Emme bei Emmenbrücke ist zu Ende geführt.

Die Baslerstraßen- und die Sentimattwegbrücke in Luzern erhielten Unterdachungen.

Am Viadukt in St. Ursanne kam die Auflagerschicht des 5. Pfeilers zur Erneuerung.

In den Verwaltungsgebäuden in Basel wurden erhebliche Änderungen an den inneren Einrichtungen durchgeführt.

Die Güterhallen und die Rampendächer im Güterbahnhof Wolf in Basel haben Blitzableiter erhalten.

Die Erhöhung und Verlängerung der Aussteigeplätze ist auf einer größeren Anzahl Stationen durchgeführt.

### *Kreis III.*

Die im Winter 1903 begonnene Sihlbett-Tieferlegung bei den Sihlbrücken im Hauptbahnhof Zürich und die mit der Flußbettausgrabung zusammenhängende Erhöhung und Verstärkung der in Beton erstellten Scheidemauern zwischen Sihl und Schanzengraben sind zum Abschluß gebracht.

Im Aarauertunnel wurden Nischen eingebaut.

Das Telegraphengestänge zwischen Zürich und Brugg ist durch ein hölzernes Doppelgestänge ersetzt worden.

Im Stationsgebiet Wohlen sind umfangreiche Entwässerungsarbeiten zur Ausführung gelangt.

*Kreis IV.*

Die Sicherungsarbeiten im Bette des Rheins zwischen dem linksseitigen Widerlager und dem dritten Flußpfeiler der Rheinbrücke beim Schloß Laufen sind vollendet, ebenso die Erstellung einer Mauer zum Schutze des linksseitigen Ufers daselbst.

Über dem Emmersbergtunnel bei Schaffhausen ist ein begehbarer Kanal in armiertem Beton zur Aufnahme von Gas- und Wasserleitungen erstellt worden, um das Eindringen von Wasser aus undichten Leitungen in den Tunnel zu verhindern.

Die durch Hochwasser im Juni 1904 beschädigten Talsperrren und Fallböden im Steinachtobel wurden erneuert und ergänzt.

Die alte Wagenremise in Sulgen ist in ein Oberbaumaterialmagazin umgewandelt.

Auf einer Anzahl Stationen ist die Erhöhung und Verlängerung der Einsteigeplätze vorgenommen worden.

---

Geleiseerneuerungen haben stattgefunden:

	Lfm.-Geleise
Mit Material nach den neuen Normalien S. B. B. auf . . . . .	120,703
„ „ „ „ alten „ auf . . . . .	30,646
Schienenenerneuerung allein, nach den alten Normalien auf . . . . .	8,404
Schwellerenerneuerung „ „ „ „ „ „ . . . . .	11,770
Geleiseverstärkung durch Vermehrung der Schwellen und Ersatz der flachen Laschen, getrennt oder beides miteinander auf . . . . .	40,412
Ersatz von Weichen durch solche nach den neuen Normalien . . . . .	Stck. 88
Ersatz von Weichen durch solche nach den alten Normalien . . . . .	65
Die Gesamtlänge der zu unterhaltenden Geleise beträgt auf Ende 1904 . . . . .	Lfm. 3,968,048
wovon 35,429 m. auf französischem Gebiet der P. L. M. gehören.	
An Stahlschienen exkl. Weichen und Kreuzungen liegen in der Bahn . . . . .	m. 3,329,900

An Eisenschienen exkl. Weichen und Kreuzungen liegen	m.	
in der Bahn . . . . .		514,784
(Länge der Weichen und Kreuzungen 123,364 m.)		
An Stahlschienen nach neuen S. B. B.-Profilen liegen		
in der Bahn . . . . .		225,683
An Geleisen mit eisernen Schwellen . . . . .	2,301,463	} 3,968,048
An Geleisen mit hölzernen Schwellen . . . . .	1,666,585	

#### d. Oberbaumaterialverwaltung.

1. Da im Anfang des Jahres 1904 die Bildung eines Verbandes unter den deutschen Stahlwerken in Aussicht stand, haben wir einen Vertrag mit den Herren Gebr. Stumm in Neunkirchen über die Lieferung von 63,000 t. Stahlschienen und Eisenschwellen, umfassend unsern Bedarf für die Jahre 1906/1908, abgeschlossen. Der Verband ist inzwischen ins Leben getreten und hat sodann durch den Einbezug der französischen, belgischen und englischen Werke noch eine ganz gewaltige Erweiterung erhalten.

2. Wir geben nachstehend eine Übersicht über das im Berichtsjahre bezogene Material:

##### Stahlschienen.

Typ S. B. B. I (45,9 kg. per laufenden Meter) . . . . .	14,718 t.
" " II (48,9 " " " " " " ) . . . . .	2,117 "
" S. E. II (36,2 " " " " " " ) . . . . .	411 "
Zusammen	17,246 t.

##### Eisenschwellen.

Typ S. B. B. (72,5 kg. per Stück) . . . . .	13,216 t.
---	-----------

##### Eiserne Weichenschwellen

zu Weichen nach Typ S. B. B. . . . . .	636 t.
und " " " S. E. II . . . . .	358 "
Zusammen	994 t.

Schienenbefestigungsmittel . . . . .	3937 t.
--------------------------------------	---------

##### Weichen und Kreuzungen.

Einfache Weichen . . . . .	272 Stück
Weichen zu englischen Weichenanlagen . . . . .	48 Stück
Zusammen	320 Stück

Vollschienen zu Weichenzungen . . . . .	370 t.
Kreuzungen, einfache . . . . .	401 Stück
"    doppelte . . . . .	46 " "
"    abnormale . . . . .	6 " "
	<hr/>
Zusammen	453 Stück
Zwangswinkel, normale . . . . .	285 Paar
"    abnormale . . . . .	4 " "
	<hr/>
Zusammen	289 Paar

### Holzschwellen.

#### Eichene Bahnschwellen:

schweizerischer Provenienz . . . . .	52,489 Stück	
französischer " . . . . .	20,756 " "	
	<hr/>	73,245 Stück

#### Buchene Bahnschwellen:

deutscher Provenienz . . . . .	11,280 Stück	
französisch. " . . . . .	4,000 " "	
	<hr/>	15,280 " "

#### Lärchene Bahnschwellen:

schweizerischer Provenienz . . . . .	14,920 Stück	
österreichischer " . . . . .	13,817 " "	
	<hr/>	28,737 " "

#### Föhrene Bahnschwellen:

schweizerischer Provenienz . . . . .	32,397 Stück	
russischer " . . . . .	2,000 " "	
	<hr/>	34,397 " "
Zusammen		<hr/> <u>151,659 Stück</u>

#### Eichene Weichen- und Brückenschwellen:

schweizerischer Provenienz . . . . .	1674 m <sup>3</sup>
französischer " . . . . .	820 " "
deutscher " . . . . .	17 " "
	<hr/>
Zusammen	2511 m <sup>3</sup>

## Imprägniert wurden

## Bahnschwellen

mit Chlorzink nach dem Burnett'schen Verfahren:

Eichenschwellen . . . . .	49,952 Stück	
Föhrenschwellen . . . . .	18,191 „	
	<u>                    </u>	68,143 Stück

mit Chlorzink nach dem Straschun'schen Verfahren:

Eichenschwellen . . . . .	4,129 Stück	
Föhrenschwellen . . . . .	8,493 „	
Lärchenschwellen . . . . .	2,998 „	
	<u>                    </u>	15,620 „

mit Quecksilbersublimat nach dem Kyanschen Verfahren:

Lärchenschwellen . . . . .	12,700 Stück	
Föhrenschwellen . . . . .	1,199 „	
	<u>                    </u>	13,899 „

mit karbolsäurehaltigem Teeröl:

Buchenschwellen . . . . .	15,280 „	
mit einer Mischung von Teeröl und Chlorzink .	2,100 „	

Zusammen 115,042 Stück

## Weichen- und Brückenschwellen

mit Chlorzink nach dem Burnett'schen Verfahren . .	2472 m <sup>3</sup>
„ „ „ „ Straschun'schen „ . .	79 „
Zusammen	<u>2551 m<sup>3</sup></u>

3. Die Anschaffungen von Bestandteilen zu Signalen und Zentralanlagen erreichten einen Betrag von Fr. 50,321. 03.

4. Aus Altmaterialverkäufen wurden gelöst:

beim Kleinverkauf . . . . .	Fr. 201,600. —
„ Großverkauf . . . . .	„ 535,997. —
Zusammen	<u>Fr. 737,597. —</u>

## VI. Rechtsdepartement.

### a. Allgemeines.

1. Die Kreisdirektionen I und II haben bei uns wiederholt Klage geführt, daß die Zahl der Pfändungen von Gehalts- und Lohnguthaben in ganz auffallender Weise zunehme, und haben uns ersucht, durch Erlaß einer bezüglichen Weisung an das Personal diesem Übelstand zu begegnen. Laut diesen Mitteilungen haben die Pfändungen gegen Beamte der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn im Jahre 1903 die Zahl von 700 überschritten. Nachdem diese Angelegenheit in der gemeinsamen Direktorenkonferenz vom 24. September 1903 besprochen worden war und allgemeines Einverständnis herrschte, daß in Sachen etwas geschehen müsse, haben wir im Eisenbahnnamtsblatt vom 13. Januar 1904 folgendes Zirkular erlassen:

„Wir haben zu unserm Bedauern die Wahrnehmung machen müssen, daß die Fälle der Abtretung von Gehalts- und Lohnguthaben, sowie von Pfändungen der Gehalts- und Lohnansprüche von Beamten und Arbeitern der Bundesbahnen auf gewissen Teilen unseres Netzes häufiger geworden sind.

Die Gehalte und Löhne des Personals sind derart bemessen, daß ihm mit Ausnahme außergewöhnlicher Unglücksfälle bei ordnungsgemäßer Lebensführung möglich ist, sich von Verschuldung freizuhalten. Wenn daher trotzdem freiwillige Abtretung von Gehalts- und Lohnansprüchen oder gerichtliche Pfändung solcher stattfindet, so kann dies nur einem ordnungswidrigen Verhalten des Betreffenden zugeschrieben werden, das mit den Vorschriften des Art. 10 des Reglements Nr. 3, des Art. 12 des Reglements Nr. 38 und des Art. 8 des Reglements Nr. 39 unvereinbar ist. Wir haben daher die Kreisdirektionen eingeladen, in solchen Fällen auf dem Disziplinarwege gegen die Fehlbaren einzuschreiten und werden in gleicher Weise gegen die Beamten und Arbeiter bei der Generaldirektion vorgehen.

Wir sprechen aber die Erwartung aus, daß unser Personal das Möglichste tun wird, um den Eintritt solcher Fälle für die Zukunft zu vermeiden.“

Es ist somit ausdrücklich vorgesehen, daß in solchen Fällen nur die Direktionen selbst intervenieren, selbstverständlich nach gehöriger Prüfung der Verhältnisse des einzelnen Falles.

2. Das Zentralkomitee der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten hat uns angefragt, ob Aussicht

vorhanden sei, daß der Verwaltungsrat seinen Beschluß betreffend die Unterstützung invalid gewordener Arbeiter dahin abändere, daß der Betrag der Unterstützung von Fr. 1. 50 per Tag erhöht würde, wenn die Arbeiter einen monatlichen Beitrag leisteten. Wir antworteten am 21. Dezember, daß diese Angelegenheit bis zur Neuordnung der Verhältnisse der Krankenkassen verschoben werden müsse. Vor dem Abschlusse der bezüglichen Untersuchungen, die im Gange seien, könne von uns nicht ein Provisorium eingeführt werden, welches in gewissem Sinne die künftige Gestaltung der Verhältnisse der Krankenkassen präjudizieren würde. Wir müßten es also der Initiative der Arbeiterunion überlassen, in dieser Hinsicht allfällige provisorische Vorkehren von sich aus zu treffen.

3. Eine Anfrage des nämlichen Zentralvorstandes, ob {die Bundesbahnverwaltung bereit wäre, zur Erstellung von Wohnungen für Beamte und Arbeiter von sich aus besorgt zu sein oder bezügliche Bestrebungen des Personals durch Subventionen zu unterstützen, haben wir am 21. Dezember dahin beantwortet, daß wir derzeit dem Verwaltungsrate bezügliche Maßnahmen nicht empfehlen könnten, sowohl wegen der diesfalls bei den verstaatlichten Bahnen gemachten Erfahrungen als auch wegen der finanziellen Konsequenzen.

4. Mit Beschluß vom 20. September hat der Bundesrat die Jahresrechnungen und Bilanzen der Hilfs- und Pensionskassen der Bundesbahnen (d. h. derjenigen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn, Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen) sowie den Bestand und die Anlage der Kauttionen auf Ende 1903 genehmigt.

5. Mit Beschluß vom 9. Juni hat der Bundesrat eine Einsprache der Zürcher Behörden gegen das Projekt der Einrichtung eines Transitpostbureaus im ehemaligen Lagerhause des Bahnhofes Zürich abgewiesen und dabei anerkannt, daß kantonale Behörden nicht berechtigt seien, Areal, welches zu Bahnzwecken verwendet wird, mit Baulinien zu belasten. In materieller Beziehung hat sodann bei einer Konferenz vom 23. Juni vor dem eidgenössischen Eisenbahndepartement eine Verständigung über Erledigung des Anstandes stattgefunden.

6. Gegen einen Entscheid der Regierung des Kantons St. Gallen, welche die Mitbenützung eines Teiles der Lokomo-

tivremise im Bahnhof St. Gallen wegen Rauchbelästigung für die Nachbarschaft auf so lange untersagen wollte, bis der Rauchabzug durch das Hochkamin ermöglicht sei, haben wir am 23. Dezember an den Bundesrat rekurriert.

7. Veranlaßt durch eine Verfügung der Kreispostdirektion St. Gallen, haben wir das eidg. Post- und Eisenbahndepartement um Interpretation des Art. 4 des Bundesgesetzes über das Postregal ersucht; dasselbe hat am 13. September entschieden, daß die Eisenbahnverwaltungen nicht berechtigt seien, verschlossene Korrespondenzen an Privatpersonen am Orte der Residenz der Verwaltung durch ihre eigenen Organe mit Umgehung der Post vertragen zu lassen; sie hätten sich hierzu vielmehr der Post zu bedienen.

8. Der Kanton Freiburg hat gegen uns beim Bundesgericht Klage erhoben auf Bezahlung des Zinses der Summe von Fr. 984,000 für die Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember 1903, welchen Betrag wir dem Kanton Freiburg am 31. Dezember 1903 als Saldo der Entschädigung für den Loskauf der Heimfallsrechte entrichtet haben.

Wir haben diese Zinsforderung im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement bestritten.

9. Im Rechtsstreite gegen die Gürbetalbahn betreffend die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Thun (vgl. C, I, Ziffer 12) ist am 12. November unsere Replik beim Bundesgerichte eingereicht worden.

10. Es haben zwei Sitzungen des internationalen Transportkomitees stattgefunden. Aus den Verhandlungen ist hervorzuheben, daß die Redaktion für ein einheitliches Übereinkommen betreffend die Güterabgabe und Güterübernahme, sowie die Verteilung von Entschädigungen im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr endgültig festgestellt wurde.

## **b. Versicherungswesen.**

1. Die Gesellschaft der Rhätischen Bahn hat an uns das Gesuch gerichtet, es möchte ihr der Beitritt zum Überein-

kommen vom 5. September 1885, betreffend die gegenseitige Versicherung der schweizerischen Hauptbahnen gegen Unfälle von Reisenden und Drittpersonen, gestattet werden.

Da das genannte Übereinkommen den Beitritt anderer als derjenigen Unternehmungen, welche dasselbe ursprünglich unterzeichnet haben, nicht vorsieht, und mit Rücksicht auf den Umstand, daß das Übereinkommen spätestens bei der Verstaatlichung der Gotthardbahn dahinfallen wird, haben wir das Gesuch ablehnend beschieden.

2. Die alljährlich vorzunehmende Revision der Werte der in unserem Feuerversicherungsvertrage inbegriffenen Gegenstände wies folgendes Resultat auf:

a. Vorräte . . . . .	Fr. 10,800,000
b. Rollmaterial . . . . .	„ 123,800,000
c. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	„ 16,300,000
d. Waren und Gepäck . . . . .	„ 40,000,000
e. Gebäude . . . . .	„ 4,200,000
	<hr/>
Total	Fr. 195,100,000

Mit bezug auf die Beträge des Vorjahres bedeutet dies eine Erhöhung der Versicherungssumme um Fr. 13,300,000 und eine Erhöhung der Versicherungsprämie um rund Fr. 6500. Diese Erhöhung der Versicherungssumme rührt zum Teil von der stattgefundenen Inventarvermehrung, zum Teil von der vorgenommenen Berichtigung der letztjährigen Schätzungen her.

3. Während des Berichtsjahres sind Entschädigungen für Brandschaden vergütet worden:

a. Von den kantonalen obligatorischen Versicherungsgesellschaften für 6 Brandfälle . . . . .	Fr. 3,745. —
b. Vom Versicherungskonsortium für 35 Brandfälle . . . . .	„ 3,606. 50
	<hr/>
Für im ganzen 41 Brandfälle Total	Fr. 7,351. 50

### c. Kautionswesen.

1. Auf Wunsch mehrerer industrieller Unternehmungen, welche für Lieferungsverträge Kautionen zu leisten haben, haben wir die Bestellung von Generalkautionen zugestanden; in dieselben sind auch allfällige Frachtkredite eingeschlossen worden.

Zurzeit bestehen 6 solche Generalkauttionen für einen Gesamtbetrag von Fr. 690,000.

2. Während des IV. Quartals hat eine allgemeine Revision der Kauttionen stattgefunden.

3. Der Stand der Kauttionen, einschließlich der in Ziffer 1 genannten Generalkauttionen, war auf 31. Dezember 1904 folgender:

*Barkauttionen:*

Generaldirektion:	190	Kauttionen	im	Betrage	von	Fr.	225,850.	—
Kreisdirektion I:	65	"	"	"	"	"	147,198.	70
"	II:	105	"	"	"	"	91,980.	—
"	III:	62	"	"	"	"	28,630.	—
"	IV:	71	"	"	"	"	17,369.	70

*Wertschriftenkauttionen:*

Generaldirektion:	434	Kauttionen	im	Betrage	von	Fr.	4,387,520.	—
Kreisdirektion I:	25	"	"	"	"	"	130,551.	20
"	II:	42	"	"	"	"	626,853.	10
"	III:	59	"	"	"	"	167,986.	68
"	IV:	126	"	"	"	"	261,319.	32

*Kauttionen durch Bürgschaft:}*

Generaldirektion:	420	Kauttionen	im	Betrage	von	Fr.	2,714,500.	—
Kreisdirektion I:	29	"	"	"	"	"	92,775.	—
"	II:	31	"	"	"	"	183,800.	—
"	III:	12	"	"	"	"	55,100.	—
"	IV:	32	"	"	"	"	60,500.	—

Total 1703 Kauttionen im Betrags von Fr. 9,191,933. 70.

**d. Steuerwesen.**

1. Seit dem Jahr 1893 hatte die Steuerkommission des Amtsbezirkes Bern jedes Jahr den Ertrag der Kapitalien der Pensions- und Hülfskasse der Beamten der Jura-Simplon-Bahn für steuerpflichtig erklärt. Jedes Jahr hatte auch die Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn hiergegen an den Regierungsrat rekurrirt. Mit Beschluß, welcher uns am 31. Oktober 1904 mitgeteilt worden ist, hat der Regierungsrat die Rekurse, soweit sich dieselben auf die Jahre 1896 bis 1903

beziehen, abgewiesen. Der von uns zu entrichtende Steuerbetrag beläuft sich auf Fr. 135,372. 50. Wir haben die Entscheidung des Bundesgerichtes angerufen.

2. Eine mit der Gemeinde Meiringen hinsichtlich der Besteuerung der Brünigrestauration entstandene Steuerstreitigkeit wurde durch die Finanzdirektion des Kantons Bern zu unsern Gunsten entschieden und das Restaurationsgebäude sowohl als auch der zugehörige Hausplatz für steuerfrei erklärt.

3. Gegen einen Entscheid der Finanzdirektion des Kantons Bern, welcher — in Abweisung einer diesfalls erhobenen Einsprache — unsere Verwaltung zur Steuerentrichtung von einem Kapitale von Fr. 500,000 für die Bahnhofrestauration Bern pflichtig erklärte, haben wir den Rekurs an das schweizerische Bundesgericht ergriffen.

4. In einer Gemeinde des Kantons Aargau mußte gegen die Besteuerung von Kiesgrubenareal Rekurs erhoben werden. Derselbe ist von der Bezirkssteuerkommission gutgeheißen worden. Eine Weiterziehung hat nicht stattgefunden.

#### e. Unfälle.

1. Bezüglich der Anzahl der Unfälle und der im Jahr 1904 ausbezahlten Entschädigungen verweisen wir auf die statistischen Tabellen, sowie auf die als Beilage zum Geschäftsbericht publizierten Rechnungen.

2. Im Laufe des Berichtsjahres wurden von der Kreisdirektion I 46, von der Kreisdirektion II 26, von der Kreisdirektion III 22 und von der Kreisdirektion IV 12 Haftpflichtfälle erledigt. Von diesen Fällen mußten uns zwei zur Ratifikation der abgeschlossenen Vereinbarungen vorgelegt werden, weil die zu bezahlende Entschädigungssumme Fr. 20,000 überstieg.

#### f. Grunderwerbungen und Landverkäufe.

Über Grunderwerbungen und Landverkäufe geben die statistischen Tabellen nähere Auskunft. Wir entnehmen denselben die nachstehenden Angaben:

*Grunderwerbungen :*

	Parzellen.	Grösse. m <sup>2</sup>	Kaufpreis. Fr.
Kreis I . .	211	95,454	337,893,20
" II . .	43	70,388,72	636,927,95
" III . .	108	39,147,80	240,710,30
" IV . .	535	311,807,40	415,754,88
Total	897	516,797,92	1,631,286,33

*Landverkäufe :*

	Parzellen.	Grösse. m <sup>2</sup>	Verkaufspreis. Fr.
Kreis I . .	2	3,649	2,009,80
" II . .	20	15,568	736,728
" III . .	22	28,733,48	91,563,30
" IV . .	7	2,537	955,04
Total	51	50,487,48	831,256,14

Unter den Landankäufen befinden sich:

1. 465 Parzellen mit 206,147,4 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 155,245.76 für die zweite Spur Oberwinterthur-Romanshorn; und

2. 12 Parzellen mit 59,016 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 101,464.45 für die Rickenbahn.

Bis Ende 1904 sind für die zweite Spur Oberwinterthur-Romanshorn 208,728 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 247,855.10, für den Bau der Rickenbahn 68,026 m<sup>2</sup> zum Preise von Fr. 120,095.45 erworben worden.

Gemäß Rückkaufsgesetz mußte für 25 Verträge betreffend Grunderwerbungen, für 32 Verträge betreffend Landverkäufe und für 13 Verträge betreffend Abtausch von Grundeigentum die Genehmigung der Generaldirektion und für zwei Landverkäufe diejenige des Verwaltungsrates eingeholt werden.

**g. Reklamationswesen.**

1. Auf 1. Mai 1904 ist zum Reglement über den deutsch-belgischen Güterverkehr ein neues Übereinkommen in Kraft getreten. Dasselbe findet, gleicherweise wie dies beim früheren Übereinkommen der Fall war, Anwendung auf den Verkehr zwischen Belgien und Basel loco über die Route via Delle.

2. Das neue Übereinkommen über die Haftpflicht aus dem direkten schweizerischen Verkehr ist vom Verband schweizerischer Eisenbahnen definitiv angenommen worden und wird samt Anhängen auf den 1. April 1905 in Kraft treten. (Vgl. C, I, Ziffer 22, a.)

### 3. Unregelmäßigkeiten und Reklamationen.

#### A. Im internationalen Verkehr.

Unregelmäßigkeiten: Die Anzahl der im Jahre 1904 eingegangenen Unregelmäßigkeitsrapporte beläuft sich auf 9133, wovon

2856	wegen Verlustes,
5200	„ Beschädigung und Minderung,
1077	„ Ablieferungshindernissen.

Reklamationen: Zahl der Reklamationen, welche am 1. Januar 1904 übernommen wurden . . . . . 901  
 Im Laufe des Jahres 1904 sind eingegangen . . . . . 6351  
 Total 7252

Zahl der Reklamationen, über welche am 31. Dezember 1904 noch nicht entschieden war:

a. von bis 31. Dezember 1903 eingegangenen Fällen	24
b. „ seit 1. Januar 1904 angemeldeten Fällen . .	1566
Total	<u>1590</u>

Es war im Jahre 1904 über 4106 neu eingegangene Reklamationen im Forderungsbetrag von Fr. 486,356. 76 wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung zu entscheiden; sodann über 2245 neu eingegangene Reklamationen im Forderungsbetrag von Fr. 131,177. 93 wegen Verspätung.

Hiervon wurden gutgeheißen 2059 Reklamationen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung, wofür Fr. 109,785. 78 ausbezahlt worden sind. Der Anteil der schweizerischen Bundesbahnen an 1755 im Laufe des Jahres 1904 durchgeführten Verteilungen beträgt Fr. 17,994. 12; 304 gezahlte Entschädigungen müssen noch verteilt werden. Von den Reklamationen wegen Verspätung wurden 1203 gutgeheißen, wofür Fr. 28,130. 53 Entschädigungen bezahlt worden sind. Der Anteil der schweizerischen Bundesbahnen an 996 im Jahre 1904 durchgeführten Verteilungen beträgt Fr. 3944. 78. 207 gezahlte Entschädigungen müssen noch verteilt werden.

Abgewiesen wurden:

- a. 1110 Reklamationen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung;
- b. 413 Reklamationen wegen Verspätung.

Am 31. Dezember 1904 waren noch zu verteilen:

- a. 304 Entschädigungen betreffend Reklamationen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung;
- b. 207 Entschädigungen betreffend Reklamationen wegen Verspätung.

Am 31. Dezember 1904 war im ganzen noch zu entscheiden über:

- a. 937 Reklamationen von 1904 wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung;
- b. 629 Reklamationen von 1904 wegen Verspätung;
- c. Reklamationen eingegangen vor 1904:
  - 14 Reklamationen wegen Verlustes, Minderung und Beschädigung;
  - 10 Reklamationen wegen Verspätung.

*B. Im internen Verkehr.*

(Durch die Kreisdirektionen behandelt.)

Unregelmäßigkeiten:

Die Anzahl der im Jahre 1904 eingegangenen Unregelmäßigkeitsrapporte beläuft sich auf 24,201.

Reklamationen:

- 1. Im Berichtsjahre sind eingegangen:
  - 5626 Reklamationen wegen Verlustes, Beschädigung u. s. w. für eine Gesamtsumme von Fr. 176,678. 95
  - Reklamationen wegen Verspätung für eine
  - 687 Gesamtsumme von . . . . . „ 28,636. 52

Davon wurden

a. gutgeheißen:

- 4077 Reklamationen wegen Verlustes, Beschädigung u. s. w., für welche der Entschädigungsanteil der Bundesbahnen betragen hat . . Fr. 83,718. 72

451 Reklamationen wegen Verspätung, für welche der Entschädigungsanteil der Bundesbahnen betragen hat . . . . . Fr. 5,727. 63

*b.* abgewiesen:

1180 Reklamationen wegen Verlustes, Beschädigung u. s. w.  
197 Reklamationen wegen Verspätung

*c.* Auf Ende des Jahres blieben unerledigt:

369 Reklamationen wegen Verlustes, Beschädigung u. s. w.  
39 Reklamationen wegen Verspätung

**h. Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen.**

1. Bis zur Einrichtung der neuen Pensions- und Hilfskasse der schweizerischen Bundesbahnen haben wir, um denjenigen Beamten der Generaldirektion, die noch keiner der bestehenden Hilfskasse als Mitglieder angehören, nicht länger die Vorteile dieser Einrichtung vorzuenthalten, diese Beamten der Hilfskasse der früheren schweizerischen Centralbahngesellschaft zugewiesen.

2. Mit Rücksicht auf die große finanzielle Tragweite der Neuordnung der Hilfs- und Pensionskassen haben wir eine Expertenkommission zur Prüfung der vom Vorstande der Hilfskassenverwaltung vorgelegten versicherungstechnischen Studien ernannt, bestehend aus den Herren Professor Dr. Rebstein in Zürich, Dr. Schärtlin, Direktor der schweizerischen Rentenanstalt in Zürich, und Dr. Schilplin, Mathematiker der Lebensversicherungsgesellschaft „Suisse“ in Lausanne; letzterer ist leider vor Abschluß der Arbeit gestorben und nicht ersetzt worden, um eine weitere Verzögerung zu vermeiden.

Auf Wunsch dieser Kommission wurden noch umfassende Untersuchungen über die wirklichen Invaliditätsverhältnisse im Vergleich mit den nach unsern Voraussetzungen während den letzten fünf Jahren zu erwartenden angestellt. Diese Untersuchungen haben die in den versicherungstechnischen Arbeiten des Hilfskassenvorstandes bereits konstatierte bedeutende Zunahme der Invaliditätsfälle bei den ehemaligen Privatbahnen bestätigt. Das Befinden der Experten ist uns Ende November zugekommen. Durch dasselbe werden die andern in den Arbeiten des Vorstandes der Hilfskassenverwaltung enthaltenen Ausführungen

rungen im wesentlichen bestätigt, und es ist namentlich die Richtigkeit der in diesen Arbeiten enthaltenen Rechnungen und Bilanzen auf Grund einer genauen, in die Einzelheiten eingehenden Prüfung ausdrücklich anerkannt worden.

Wir haben den Druck dieses Befindens in deutscher und französischer Sprache angeordnet, und es wurde nunmehr der definitive Vorentwurf der Statuten einer einheitlichen Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen sowie eines Reglementes über die Verwaltung derselben aufgestellt.

**3.** Für die in die Verwaltung der Bundesbahnen übergegangenen Pensions- und Hilfskassen sind die Gewinn- und Verlustrechnungen für das Rechnungsjahr 1903, die Nachweise über erlittene Verluste und gemachte Gewinne an Hand der vorliegenden Schaden-, beziehungsweise Gewinnfälle, und die Bilanzen pro 31. Dezember 1903 auf Grundlage des von uns vorgeschriebenen einheitlichen Rechnungswesens erstellt worden. Die Ergebnisse der Gewinn- und Verlustrechnungen bilden eine wertvolle Ergänzung und Bestätigung der vom Vorstände der Pensions- und Hilfskassen eingereichten Arbeiten.

**4.** Die Vorstudien betreffend Reorganisation unserer Krankenkassen sind begonnen worden. Ein rascheres Fortschreiten dieser Arbeiten ist erst möglich, wenn diejenigen für die Pensions- und Hilfskasse ihrem definitiven Abschluß nahe gerückt sind.

**5.** Den Statuten der Krankenversicherungskasse für die Arbeiter der Rickentunnelunternehmung haben wir die Genehmigung erteilt.

## **D. Kreisdirektionen.**

Die Kreisdirektionen haben die ihnen laut dem Rückkaufgesetz und der Vollziehungsverordnung zu demselben obliegenden Geschäfte erledigt und über ihre Tätigkeit die vorgeschriebenen Berichte an die Kreiseisenbahnräte erstattet. Die wichtigeren Geschäfte sind oben bereits erwähnt, da sie zu definitiver Erledigung uns überwiesen werden mußten. Die Vereinheitlichung der Betriebsführung und speziell die Gleichbehandlung des Personals in allen Kreisen ist nunmehr im wesentlichen erreicht und damit eine sehr komplizierte, aber durchaus notwendige Arbeit erledigt.

Die Kreisdirektion I hat in 105 Sitzungen 1800, die Kreisdirektion II in 96 Sitzungen 2984, die Kreisdirektion III in 80 Sitzungen 1492 und die Kreisdirektion IV in 108 Sitzungen 1737 Geschäfte behandelt. Über deren Geschäftsführung im einzelnen geben die erwähnten Berichterstattungen an die Kreiseisenbahnräte nähern Aufschluß.

\*            \*            \*

Am Schlusse unserer Berichterstattung beehren wir uns, beizufügen, daß wir unserm Verwaltungsrate vorgeschlagen haben, Sie zu ersuchen, der Bundesversammlung folgende Beschlüsse zu

beantragen:

1. Die Rechnungen für 1904 und die Bilanz auf 31. Dezember 1904 der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt und der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von Fr. 60,734. 99 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

2. Die Geschäftsführung der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1904 wird genehmigt.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 7. April 1905.

Für die Generaldirektion  
der schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:  
**Weissenbach.**



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Genehmigung der  
Berichte des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der schweizerischen  
Bundesbahnen über die Geschäftsführung und die Rechnungen des Jahres 1904. (Vom 12.  
Mai 1905.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1905
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.05.1905
Date	
Data	
Seite	365-561
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 442

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.